

MANUAL
Orientaciones para la aplicación
del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
Disposiciones modelo para la legislación nacional

MANUAL
Orientaciones para la aplicación
del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
Disposiciones modelo para la legislación nacional

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2012
Primera edición 2012

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

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifrro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Manuel: orientaciones para la aplicación del convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: disposiciones modelo para la legislación nacional / Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo. – Ginebra: OIT, 2012
157 pag.

ISBN: 978-92-2-325538-1

ISBN: 978-92-2-325539-8 (web pdf)

marina mercante / marino / condiciones de trabajo / condiciones de empleo / condiciones de vida / salud en el trabajo / asistencia médica / seguridad social / Convenio de la OIT / aplicación / legislación del trabajo / comentario / países desarrollados / países en desarrollo
10.05.3

Publicado también en francés: Manuel. Eléments d'orientation pour la mise en oeuvre de la convention du travail maritime, 2006. Modèle de dispositions nationales (ISBN 978-92-2-225538-2), Ginebra, 2012, y en inglés: Handbook. Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006. Model national provisions (ISBN 978-92-2-125538-3), Ginebra, 2012.

Datos de catalogación de la OIT

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

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

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

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

Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns.

Impreso en Suiza

Prólogo

Este manual ha sido elaborado por el Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la Oficina Internacional del Trabajo bajo los auspicios del programa quinquenal de la OIT (2006-2011) titulado *Plan de acción para lograr la ratificación rápida y generalizada y la aplicación efectiva del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*. La finalidad del manual es ayudar a los países que puedan necesitar información adicional o apoyo técnico con miras a ratificar y poner en práctica este innovador Convenio (el cual se citará en adelante como «MLC, 2006»). Las innovaciones se refieren a la estructura y la terminología jurídicas del Convenio, a su exhaustividad temática, a sus distintos elementos de flexibilidad y a la mayor amplitud de sus disposiciones en materia de cumplimiento y control de la aplicación. El carácter exhaustivo del MLC, 2006, en el que se refundieron 37 convenios de la OIT adoptados desde 1920 y las recomendaciones que los complementaban, podría plantear dificultades a algunos países. En efecto, en el MLC, 2006, se han reunido en un único instrumento jurídico varias y muy diversas materias de regulación, como la edad mínima para el empleo de la gente de mar, la aptitud física, los servicios de contratación y colocación, la repatriación, el alojamiento a bordo, la seguridad laboral, la seguridad social, la inspección del trabajo marítimo, la certificación y el control por el Estado del puerto. Con frecuencia, a nivel nacional, estas cuestiones son tratadas por diferentes organismos o autoridades y figuran en diversas formas de legislación.

En el curso de los numerosos seminarios de promoción que se han organizado desde la adopción del Convenio, varios gobiernos han señalado la necesidad de contar con «leyes modelo» (también denominadas «leyes tipo») similares a las que han preparado otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas. Las disposiciones modelo y los comentarios que contiene este manual se han concebido para solventar esa necesidad. Sin embargo, como se explica más adelante en la introducción a las disposiciones modelo que se sugieren para la legislación nacional, éstas no constituyen una legislación tipo, es decir, no se trata de modelos acabados de proyectos de ley propuestos para su adopción como tales. Un modelo acabado de tal naturaleza no podría tener en cuenta las diferencias entre los distintos enfoques legislativos de cada país y la diversidad de la terminología utilizada. Tampoco estaría en consonancia con el gran margen de flexibilidad que el MLC, 2006, ha dejado a los legisladores nacionales para tomar decisiones, previa celebración de consultas tripartitas, no sólo en cuanto al contenido de los requisitos nacionales que se establezcan en conformidad con el Convenio, sino también en cuanto a los medios de transposición de esos requisitos, ya que en muchos casos la normativa nacional de aplicación del Convenio revestirá tal vez la forma de leyes o reglamentos, pero también de otros mecanismos, como los convenios colectivos.

Puede afirmarse, sin temor a equivocarse, que las disposiciones modelo son un primer paso hacia la adopción de una legislación nacional integral de aplicación del MLC, 2006. En lo esencial, en el modelo se han agrupado y reordenado las disposiciones del Convenio, pero los cambios se han limitado al mínimo indispensable para adaptar el texto original, es decir, un instrumento internacional destinado a los Estados, y convertirlo en un instrumento o instrumentos nacionales que los Estados adoptarán con el fin de establecer y hacer cumplir los derechos y las obligaciones de los actores más importantes, como la gente de mar, los armadores, los inspectores del trabajo marítimo y las agencias de contratación y colocación. En lo que respecta a los países que se encuentran en una fase temprana del proceso de ratificación o aplicación del MLC, 2006, las disposiciones sugeridas para la legislación nacional servirán no sólo como modelos, sino también como ejemplos de la flexibilidad que ofrece el Convenio para su transposición concreta en cada una de las áreas temáticas tan diversas que comprende. En cuanto a los países que se encuentran en una fase más avanzada, las disposiciones modelo podrían ser útiles para detectar las eventuales lagunas en su legislación o en otras normativas de aplicación del Convenio y proceder a colmarlas.

Una versión preliminar de estas disposiciones modelo para la legislación nacional se «puso a prueba» en un seminario jurídico de una semana de duración celebrado en septiembre de 2011 en el Centro Internacional de Formación de la OIT en Turín, Italia (OIT-CIF), al que asistieron representantes de órganos jurídicos y normativos de diferentes sistemas legales. Estamos muy agradecidos por el interés que manifestaron los participantes en ese taller y por sus útiles sugerencias. Para seguir apoyando a los países interesados, hemos previsto organizar nuevos seminarios en los que también se podrá dialogar con expertos en el MLC, 2006. La preparación de este manual y las tareas de apoyo al seminario no hubieran sido posibles sin el respaldo y la cooperación técnica de los Miembros de la OIT. El Gobierno sueco, por intermedio del Programa de Cooperación OIT/Suecia para 2009-2013, ha apoyado la realización de numerosos análisis de las deficiencias legales y ha respaldado también la formulación de las disposiciones nacionales modelo, así como la organización del seminario y la preparación de información más detallada que permitirá orientar la puesta en práctica las disposiciones del MLC, 2006, relativas a la seguridad social, la salud y la seguridad en el trabajo y la prevención de accidentes. Asimismo, agradecemos el apoyo sostenido que el Gobierno de Italia presta al CIF de la OIT.

Cleopatra Dombia-Henry
Directora
Departamento de Normas Internacionales del Trabajo
Oficina Internacional del Trabajo

Agradecimientos

Este manual ha sido elaborado por el Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la Oficina Internacional del Trabajo, secretaría de la Organización Internacional del Trabajo, con la asistencia de Dierk Lindemann, Dominick Devlin y Moira L. McConnell, consejeros especiales de la OIT en lo relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Agradecemos especialmente a Irma Godoy, documentalista del Departamento, que gestionó la edición y el proceso de publicación del manual.

La Oficina Internacional del Trabajo desea expresar su reconocimiento al Gobierno de Suecia que, por intermedio de la Agencia Sueca de Cooperación para el Desarrollo Internacional (ASCDI), contribuyó a financiar la producción de este manual y de otros recursos conexos, los cuales servirán para lograr una amplia ratificación y la puesta en práctica efectiva del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Índice

Prólogo	V
Agradecimientos	VII
Introducción	1
Cómo utilizar este manual	3
Artículos	4
Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques	6
Regla 1.1; y norma A1.1 y pauta B1.1 del Código	6
Regla 1.2; norma A1.2 y pauta B1.2 del Código	8
Regla 1.3; y norma A1.3 y pauta B1.3 del Código	10
Regla 1.4; norma A1.4 y pauta B1.4 del Código	12
Título 2: Condiciones de empleo	18
Regla 2.1; norma A2.1 y pauta B2.1 del Código	18
Regla 2.2; y norma A2.2 y pauta B2.2 del Código	22
Regla 2.3; norma A2.3 y pauta B2.3 del Código	24
Regla 2.4; y norma A2.4 y pauta B2.4 del Código	28
Regla 2.5; y norma A2.5 y pauta B2.5 del Código	32
Regla 2.6; y norma A2.6 y pauta B2.6 del Código	36
Regla 2.7; y norma A2.7 y pauta B2.7 del Código	38
Regla 2.8; norma A2.8 y pauta B2.8 del Código	40
Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda	42
Regla 3.1; y norma A3.1 y pauta B3.1 del Código	42
Regla 3.2; y norma A3.2 y pauta B3.2 del Código	62
Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social	66
Regla 4.1; y norma A4.1 y pauta B4.1 del Código	66
Regla 4.2; y norma A4.2 y pauta B4.2 del Código	74
Regla 4.3; y norma A4.3 y pauta B4.3 del Código	78
Regla 4.4; y norma A4.4 y pauta B4.4 del Código	84
Regla 4.5; y norma A4.5 y pauta B4.5 del Código	90
Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación	94
Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	94
Regla 5.1.1; y norma A5.1.1 y pauta B5.1.1 del Código	96

Regla 5.1.2; y norma A5.1.2 y pauta B5.1.2 del Código	98
Regla 5.1.3; y norma A5.1.3 y pauta B5.1.3 del Código	102
Regla 5.1.4; y norma A5.1.4 y pauta B5.1.4 del Código	108
Regla 5.1.5; y norma A5.1.5 y pauta B5.1.5 del Código	116
Regla 5.1.6; y norma A5.1.6 y pauta B5.1.6 del Código	120
Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto	122
Regla 5.2.1; y norma A5.2.1 y pauta B5.2.1 del Código	122
Regla 5.2.2; y norma A5.2.2 y pauta B5.2.2 del Código	126
Regla 5.3 – Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra	128
Regla 5.3; y norma A5.3 y pauta B5.3 del Código	128
Apéndices I – IX	131
ANEXO – Artículo 22 Formulario de memoria	133

Introducción

El presente manual contiene un modelo de disposiciones legales para la puesta en práctica del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)¹. El modelo sigue rigurosamente las disposiciones del Convenio. Dicho esto, no constituye una propuesta de ley nacional (aunque con algunos ajustes se podría utilizar como tal); más bien, se ha concebido como herramienta auxiliar que los legisladores nacionales y los asesores legislativos podrán aprovechar, en su totalidad o en parte, en su labor de redacción de los textos jurídicos necesarios para aplicar el MLC, 2006.

Cabría señalar que en el párrafo 5 del artículo IV del MLC, 2006, se establece que:

5. *Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del presente Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.*

El modelo que hoy se propone ha sido preparado con el fin de aportar orientaciones para la redacción de las disposiciones nacionales de aplicación del MLC, 2006, las cuales **podrían** incluirse en la legislación. Corresponderá a cada país decidir si una determinada disposición debería incorporarse a una ley dada (por ejemplo, una ley del Parlamento o Congreso) o a un reglamento u otro texto legislativo complementario, tales como las ordenanzas o las directivas marítimas. Otra opción – en el caso de materias para las que el MLC, 2006, no requiere específicamente una legislación – consiste en que un país puede decidir que ciertas cuestiones tal vez se aborden con mayor eficacia en otros instrumentos legales, como los convenios colectivos, o incluso por medio de instrucciones administrativas cuando las disposiciones del MLC, 2006, se refieren esencialmente a medidas que los gobiernos pueden tomar directamente. En algunos casos, un país quizás decida que no es necesario adoptar nuevas medidas legales habida cuenta de que, por ejemplo, los derechos de la gente de mar en virtud del Convenio ya están debidamente amparados por la legislación general aplicada en los tribunales. **Las disposiciones modelo abarcan todos los temas tratados en el MLC, 2006, pero este enfoque sólo tiene por objeto contribuir a asegurar la aplicación íntegra del Convenio y no debería entenderse necesariamente como una recomendación en el sentido de que la adopción de una ley única sería la forma más adecuada de regular un tema en particular, sobre todo si se tiene en cuenta que la situación de cada país será diferente en función de su sistema jurídico y otros factores.** Asimismo, habrá que tener en cuenta la terminología jurídica utilizada, que también difiere de país a país, así como la situación jurídica de los acuerdos internacionales (tratados o convenios), como el MLC, 2006, en virtud de la Constitución del país de que se trate.

Además, en algunos casos un país ya podría disponer de una legislación importante en vigor – por ejemplo, en el marco de una ley general sobre el transporte marítimo – y haber incorporado a la misma diversas normas de trabajo marítimo sobre temas como la edad mínima, la seguridad social y la seguridad y salud en el trabajo, y contar con mecanismos de cumplimiento de los convenios marítimos internacionales, por ejemplo a través de la inspección y certificación de buques; ello podría ser el resultado de la ratificación de los convenios adoptados anteriormente por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) o de otros convenios adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI). En tales circunstancias, quizás sea necesario introducir simplemente algunos ajustes legales mínimos para actualizar las disposiciones o colmar sus lagunas. Una situación diametralmente distinta es la de los países cuya legislación marítima pudiera ser escasa o inexistente. En estos casos, pudiera ser preferible la adopción de una sola ley u otro instrumento. De cualquier modo, siempre habría que llevar a cabo una revisión legislativa nacional (para detectar posibles carencias) a fin de determinar cuál es el enfoque más adecuado. También cabría mencionar el formulario de la OIT para la redacción de las memorias que se han de presentar en virtud de lo dispuesto en el artículo 22 de la Constitución de la OIT², formulario en el que se indica qué documentos se deberían someter a los órganos de control normativo de la OIT después de la ratificación.

El MLC, 2006, contiene la siguiente Nota Explicativa sobre las relaciones entre las diversas partes del Convenio y sobre la naturaleza de las obligaciones establecidas en cada parte.

Nota Explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

1. *El objeto de la presente nota explicativa, que no forma parte del Convenio sobre el trabajo marítimo, es servir de guía respecto del Convenio en general.*
2. *El Convenio consta de tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí, a saber, los artículos, el Reglamento y el Código.*
3. *Los artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Miembros ratificantes del presente Convenio. Los artículos y el Reglamento sólo pueden ser modificados por la Conferencia en el marco del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio).*
4. *En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias). El Código puede enmendarse a través del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del Convenio. En vista de que el Código contiene los detalles de la aplicación, las enmiendas que se le hagan deberán estar en conformidad con el alcance general de los artículos y del Reglamento.*

¹ El texto del Convenio se encuentra en la dirección <http://www.ilo.org/mlc>

² El formulario se encuentra en la dirección <http://www.ilo.org/mlc>

5. El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco Títulos:
 - Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques
 - Título 2: Condiciones de empleo
 - Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda
 - Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social
 - Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación
6. Cada Título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular (o a las medidas de control de la aplicación, en el caso del Título 5), al que se ha asignado un número de referencia. El primer grupo del Título 1, por ejemplo, consta de la regla 1.1, la norma A1.1 y la pauta B1.1 (sobre la edad mínima).
7. El Convenio tiene tres objetivos principales:
 - a) establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos;
 - b) permitir (a través del Código) que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos, y
 - c) asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5).
8. Hay dos medios principales para hacer posible una aplicación flexible del instrumento: el primero consiste en que los Miembros, cuando sea necesario (véase el artículo VI, párrafo 3), pueden dar efecto a las disposiciones detalladas de la parte A del Código aplicando medidas de equivalencia sustancial (conforme a la definición contenida en el artículo VI, párrafo 4).
9. El segundo medio consiste en formular de manera más general muchas de las disposiciones obligatorias de la parte A, lo cual dejaría un margen discrecional más amplio para decidir las acciones precisas que se han de adoptar en el plano nacional. En esos casos, se dan orientaciones sobre la aplicación en la parte B del Código, no obligatoria. De esta manera, los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio pueden determinar qué tipo de acciones podría esperarse de ellos en virtud de la obligación general correspondiente contenida en la parte A, y qué acciones no sería necesario emprender. Por ejemplo, la norma A4.1 exige que todos los buques faciliten un rápido acceso a los medicamentos necesarios para la atención médica a bordo (párrafo 1, b)) y que lleven «un botiquín» (párrafo 4, a)). El cumplimiento de buena fe de esta última obligación implica claramente que no basta con llevar un botiquín a bordo de cada buque. En la pauta B4.1.1 correspondiente (párrafo 4) se da una indicación más precisa de lo que esto implica para garantizar que el contenido del botiquín sea correctamente almacenado, utilizado y mantenido.
10. Los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio no están vinculados por las orientaciones y, como se indica en las disposiciones del Título 5 relativas al control por el Estado del puerto, las inspecciones tratarían únicamente sobre los requisitos pertinentes del presente Convenio (artículos, reglas y normas de la parte A). Sin embargo, se exige a los Miembros, en virtud del párrafo 2 del artículo VI, que tengan debidamente en cuenta el cumplimiento de sus responsabilidades en virtud de la parte A del Código de la manera prevista en la parte B. Si, después de haber tomado debidamente en consideración las pautas pertinentes, un Miembro decide adoptar otras disposiciones diferentes que garanticen el almacenamiento, la utilización y el mantenimiento apropiados del contenido del botiquín, para retomar el ejemplo citado más arriba, según lo prescrito en la norma de la parte A, es aceptable que lo haga. Por otra parte, si sigue las orientaciones previstas en la parte B, el Miembro interesado, al igual que los órganos de la OIT encargados de verificar la aplicación de los convenios internacionales del trabajo, podrá estar seguro, sin más consideraciones, de que las medidas adoptadas por el Miembro son adecuadas para cumplir las responsabilidades enunciadas en las disposiciones pertinentes de la parte A.

El texto de los párrafos 3 y 4 del artículo VI, a que se refiere el párrafo 8 de la Nota Explicativa, es el siguiente (énfasis añadido):

3. *Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar los principios y derechos en la forma prevista en la parte A del Código **podrá aplicar esta parte A mediante disposiciones de su legislación u otras medidas que sean sustancialmente equivalentes** a las disposiciones de dicha **parte A**, a menos que en el presente Convenio se disponga expresamente otra cosa.*
4. *Sólo a efectos del párrafo 3 del presente artículo, se considerará que toda ley, reglamento, convenio colectivo u otra medida de aplicación es sustancialmente equivalente, en el contexto de este Convenio, si el Miembro verifica que:*
 - a) *favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código; y*
 - b) *da efecto a la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código.*

La flexibilidad prevista en el artículo VI no se aplica al Título 5 (Cumplimiento y control de la aplicación) del MLC, 2006.

Cómo utilizar este manual

La organización del manual es la siguiente: en las **páginas de la izquierda** (páginas pares) se presentan los comentarios, en los que se explica el propósito del texto propuesto sobre cada tema y se indican determinados puntos a los que habría que prestar atención especial. En las **páginas de enfrente, a la derecha** (páginas impares) se presentan las disposiciones modelo que los redactores legislativos podrían adaptar para ajustarlas a las circunstancias nacionales. Las **notas de pie de página** no están destinadas a figurar en la legislación nacional: su inclusión sólo obedece a la necesidad de señalar cuáles son los requisitos específicos del MLC, 2006, a que se refieren las disposiciones. Sin embargo, la información contenida en las notas de pie de página también podrá ser útil para los gobiernos en el momento de redactar la parte I de sus propias declaraciones de conformidad laboral marítima (véase el MLC, 2006, Anexo A5-II), que se llevarán a bordo de los buques comprendidos en la categoría que se ha de certificar. También pueden ser útiles para cumplimentar las memorias que los gobiernos deben presentar a la OIT en virtud del *artículo 22* de su Constitución (véase el **Anexo** de este manual).

El texto de las disposiciones modelo que está **en negrita** procede de las partes obligatorias del MLC, 2006, es decir, el Reglamento y la Parte A del Código (las normas). El tipo de letra corriente indica que el texto no procede del Convenio, pero se propone por considerarse obviamente necesario o útil para permitir la correcta aplicación del MLC, 2006. El texto *en cursiva* está tomado del Código, Parte B, es decir, de las pautas del MLC, 2006, a las que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, se debe dar debida consideración a la hora de elaborar las disposiciones nacionales de aplicación de las disposiciones obligatorias del Convenio. El texto entre corchetes [...] indica los cambios o adiciones que hay que introducir para adecuarlo a la terminología, las situaciones o las decisiones de cada país (por ejemplo, las decisiones en cuanto al período que se considerará como «noche» con respecto a la gente de mar menor de 18 años) o a la designación exacta de una autoridad o ministerio competente. También se han colocado entre corchetes [] los textos que tal vez no sean aplicables a un país en particular debido, por ejemplo, a su situación nacional.

En varias secciones se hace referencia a un «**Apéndice**». En las presentes disposiciones modelo se proponen nueve Apéndices (I a IX) que se enumeran al final del manual. No se ha desarrollado el contenido de estos apéndices. Su objetivo es servir como propuesta legislativa ante la posible necesidad de contar con disposiciones o medidas complementarias que se formularán ulteriormente previa celebración de consultas en cada país o por medio de otros procedimientos, quizás en otras normativas o leyes nacionales. En algunos casos se podrá incluir otros datos nacionales específicos.

Artículos

Comentario

Como se señaló en la *Nota Explicativa* del Convenio incluida en la introducción de este manual, los artículos determinan un marco general para los requisitos específicos establecidos en los Títulos 1 a 5. En la mayoría de los casos, incumbirá a la legislación nacional dar aplicación a las materias contempladas en los Títulos, lo que, *de facto*, también constituirá el cumplimiento de las obligaciones internacionales del país establecidas en los artículos. Sin embargo, hay en los artículos algunos puntos que deben ser cuidadosamente considerados al desarrollar la legislación nacional. El artículo II, en el que se establecen las «Definiciones y ámbito de aplicación», es fundamental para el proceso de implementación del instrumento a nivel nacional. Los términos y expresiones que se utilizan en el MLC, 2006, no son importantes en sí mismos: nada impide que, por ejemplo, en la legislación nacional se utilicen los términos «barco» o «embarcación» en vez de «buque» (que se utiliza en el MLC, 2006). Lo que importa más bien es tener en cuenta el significado y el alcance dado a cada término del MLC, 2006. Este Convenio (a diferencia de muchos convenios anteriores de la OIT o de la OMI) tiene un ámbito de aplicación mucho más amplio, puesto que no prevé un límite general de arqueo y tampoco contiene cláusulas de exclusión de determinados buques en función de la índole de sus viajes. En virtud de lo dispuesto en su artículo II, párrafo 1 apartado *i*) y párrafo 4, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se aplica a todos los buques y embarcaciones, de propiedad pública o privada, que se dedican habitualmente a actividades comerciales. Salvo que en la legislación nacional se disponga otra cosa³, el MLC, 2006, no es aplicable a:

- los buques que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias;
- los buques que no se dediquen habitualmente a actividades comerciales;
- los buques dedicados a la pesca o a otras actividades similares y a las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos; y
- los buques de guerra o las unidades navales auxiliares.

El MLC, 2006, rige para la gente de mar embarcada en todos los buques comprendidos en su ámbito de aplicación. En virtud del artículo II, párrafo 1, apartado *f*), del Convenio, los términos «gente de mar» o «marino» designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el MLC, 2006. Por consiguiente, los legisladores nacionales deben asegurarse de que las condiciones de trabajo y de vida de todas las personas que estén empleadas o contratadas o que trabajen a bordo de buques cubiertos por el MLC, 2006 (independientemente de la designación que se dé a esas personas en la legislación nacional: por ejemplo, gente de mar, tripulación, marinero, oficial, capitán, patrón, personal de fonda, etc.) se ajusten a los requisitos mínimos para la «gente de mar» establecidos en el MLC, 2006. Si la legislación de un país ya contiene una definición del concepto de gente de mar basada, por ejemplo, en el término «marinero» (cuyo uso se ha evitado en el MLC, 2006, porque puede entenderse que excluye a la gente de mar de sexo femenino), los legisladores tendrán que modificar esa definición nacional si no se aplica a todas las personas que están empleadas o contratadas o trabajan a bordo de buques. Las disposiciones modelo relativas a la «Definición y ámbito de aplicación» que figuran en la sección 0 se han formulado partiendo del supuesto de que en la legislación nacional no hay definiciones aplicables. Como se indica también en el artículo II, párrafo 1, la expresión «autoridad competente» puede referirse a uno o más departamentos o agencias gubernamentales, o al Ministro que tiene la responsabilidad total o parcial de poner en práctica el MLC, 2006. Téngase presente que el artículo II admite un cierto margen de flexibilidad nacional para tomar determinaciones en cuanto a la aplicabilidad del Convenio «cuando haya dudas», o también a su aplicabilidad a determinados buques, tal como se establece en el párrafo 6 de dicho artículo II. Pudiera ser útil considerar la inclusión de algunas cláusulas de autorización específicas destinadas a la autoridad competente que tenga que tomar determinaciones en estos casos, con arreglo a los procedimientos de consulta mencionados en el artículo II.

En los artículos III, IV y V del MLC, 2006, figuran otros puntos relativos a algunas obligaciones importantes cuyo cumplimiento tiene que ser verificado por cada país; valga mencionar que las disposiciones legales correspondientes suelen encontrarse en las leyes de aplicación de otros convenios de la OIT que revisten interés para estas materias. La aplicación de los artículos IV y V del MLC, 2006, sirve simplemente de apoyo a los Títulos 1 a 5 del Convenio (los Títulos 1 a 5 de las presentes disposiciones modelo); si los Títulos de las disposiciones modelo están bien formulados, puede considerarse que se ha dado debido cumplimiento a los artículos IV y V del Convenio. En los párrafos 3 y 4 del artículo VI del Convenio se prevé un margen de flexibilidad que los países pueden ejercer, cuando lo consideren necesario, al aplicar el Código (exceptuando el Título 5) con arreglo a la «equivalencia sustancial».

³ Todo país puede optar por dotarse de una legislación cuyo ámbito de aplicación sea más amplio que el ámbito del MLC, 2006. Tal opción está en concordancia con el MLC, 2006.

Sección 0. Definiciones y ámbito de aplicación

1. A los efectos del/de la presente [insértese aquí el término nacional que designa adecuadamente el instrumento, ya sea una ley, decreto, normativa, reglamento, ordenanza, etc.], a menos que el contexto requiera otra cosa:
 - a) el término «Convenio» designa al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, adoptado por la Organización Internacional del Trabajo;
 - b) la expresión «autoridad competente» designa al/a la [insértese aquí la denominación del Ministro o Ministerio o departamento o agencia responsable de la aplicación del Convenio]⁴;
 - c) la expresión «declaración de conformidad laboral marítima» designa a la declaración mencionada en [la sección 5.1.3 más adelante]⁵;
 - d) la expresión «buque extranjero» designa a todo buque que enarbore el pabellón de un país que no sea [insértese aquí el nombre del país];
 - e) la expresión «certificado de trabajo marítimo» designa al certificado mencionado en [la sección 5.1.3 más adelante]⁶;
 - f) la expresión «gente de mar» designa a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque⁷;
 - g) la expresión «acuerdo de empleo de la gente de mar» abarca todas las formas de contrato de trabajo de la gente de mar [incluido el contrato de enrolamiento]⁸;
 - h) la expresión «servicio de contratación y colocación de la gente de mar» designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad cuya actividad consiste en contratar a gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores⁹;
 - i) el término «buque» designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias¹⁰;
 - j) el término «armador» designa al propietario de un buque o a cualquier otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador¹¹;
 - k) la expresión «organizaciones de armadores y de gente de mar» designa [las organizaciones que se señalan más adelante];
 - l) las expresiones «Convenio STCW» o «Convenio de Formación» designan el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado.
2. Salvo que se disponga otra cosa, el/la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] se aplica a toda la gente de mar y a todos los buques, sean de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos. Tampoco se aplica a los buques de guerra o a las unidades navales auxiliares¹².
3. Cuando haya dudas sobre la aplicabilidad de este/esta [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate], la autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de armadores y de la gente de mar, podrá determinar si una persona o categoría de personas queda comprendida en el ámbito de la definición de «gente de mar» o si un buque o una categoría de buques queda comprendido o comprendida en el ámbito de la definición de «buque»¹³.
4. Cuando la autoridad competente decida que en el momento actual no sería razonable o factible aplicar algunos elementos particulares contenidos en las disposiciones de este/esta [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] a un buque o a ciertas categorías de buques, dichos elementos particulares no se aplicarán a la gente de mar embarcada en el buque o los buques de que se trate, en la medida en que esa gente de mar esté amparada por otras disposiciones relativas a esos elementos particulares y en que esas otras disposiciones den pleno cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Reglamento del Convenio. Tal decisión sólo podrá tomarse en consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar y únicamente respecto de buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales¹⁴.
5. La autoridad competente tendrá la obligación de comunicar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo toda decisión que se adopte con arreglo a los párrafos 3 o 4 que anteceden¹⁵.

⁴ Artículo II, párrafo 1 apartado a).

⁵ Artículo II, párrafo 1 apartado b).

⁶ Artículo II, párrafo 1 apartado d).

⁷ Artículo II, párrafo 1 apartado f).

⁸ Artículo II, párrafo 1 apartado g).

⁹ Artículo II, párrafo 1 apartado h).

¹⁰ Artículo II, párrafo 1 apartado i).

¹¹ Artículo II, párrafo 1 apartado j).

¹² Artículo II, párrafos 2 y 4.

¹³ Artículo II, párrafos 3 y 5.

¹⁴ Artículo II, párrafo 6.

¹⁵ Artículo II, párrafo 7.

Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Regla 1.1; y norma A1.1 y pauta B1.1 del Código

Comentario

Edad mínima

Finalidad: Asegurar que en los buques no trabajen personas menores de una determinada edad mínima

La protección de los niños contra la explotación en el mercado de trabajo ha sido siempre una prioridad de la OIT, y la necesidad de tomar medidas al respecto es tan perentoria en el transporte marítimo como en los demás sectores. Aunque en el MLC, 2006, no se especifica ninguna forma jurídica de aplicación, ésta debe ser vinculante en el ordenamiento jurídico nacional. Las disposiciones obligatorias deben en particular:

- Fijar en 16 años la edad mínima de admisión al empleo en el mar. No obstante, todo país podrá fijar una edad nacional superior. Además, el MLC, 2006, exige que para determinadas ocupaciones (por ejemplo, los trabajos peligrosos) la gente de mar tenga al menos 18 años.
- Prohibir el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años, dejando un margen de flexibilidad a fin de que la autoridad competente pueda autorizar excepciones en el caso de los programas y horarios de formación.
- Prohibir que la gente de mar menor de 18 años realice trabajos que puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad. Esos tipos de trabajo no se definieron con precisión en el Convenio, pero serán determinados con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 de la norma A1.1. En la pauta B4.3.1 se proponen orientaciones adicionales sobre los tipos de trabajo que podrían declararse peligrosos para la gente de mar menor de 18 años.

En la pauta B1.1 se postula una orientación general que debería tenerse debidamente en cuenta en relación con todos los requisitos establecidos en el MLC:

1. Al reglamentar las condiciones de trabajo y de vida, los Miembros deberían prestar una atención especial a las necesidades de los jóvenes menores de 18 años.

Diversas disposiciones del MLC, 2006, tratan expresamente de la necesidad de velar por la condición de los jóvenes marinos, por ejemplo, en materia de certificados médicos, repatriación, permisos, horarios de trabajo y descanso, protección de la salud, seguridad y prevención de accidentes. En cambio, cabe señalar que en el MLC, 2006, no se establece una edad mínima para desempeñar determinadas tareas a bordo de los buques, salvo con respecto a las ocupaciones en la cocina, para las cuales la edad mínima es de 18 años (norma A3.2, párrafo 8; véase también la sección 3.2 de las presentes disposiciones modelo). Sin embargo, es posible que en la legislación nacional ya se hayan integrado disposiciones de aplicación de otros convenios marítimos que establecen edades mínimas para ciertos puestos a bordo (como el Convenio de Formación-STCW de la OMI), edades cuyo cumplimiento es obligatorio para la gente de mar comprendida en el ámbito del STCW.

Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Sección 1.1 Edad mínima

1. **Se prohíbe que personas menores de 16 años sean empleadas o contratadas o trabajen a bordo de buques¹⁶.**
2. **Se prohíbe que gente de mar menor de 18 años sea empleada o contratada o realice trabajos cuando éstos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad.**
3. **Las actividades o los trabajos que puedan resultar peligrosos para la salud o la seguridad de la gente de mar menor de 18 años son los que se indican a continuación, además de otros tipos de trabajo que se consideren peligrosos para su salud o seguridad por decisión de la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, de conformidad con las normas internacionales pertinentes¹⁷.**
4. **Se prohíbe el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años, a reserva de lo dispuesto en el párrafo siguiente. A efectos de la presente disposición, el término «noche» comprende el período [que va desde las 21 horas a las 6 de la madrugada o cualquier otro período que determine la autoridad competente, cuya duración será de al menos nueve horas contadas a más tardar desde la medianoche y que no podrá terminar antes de las 5 de la madrugada]¹⁸.**
5. **La autoridad competente podrá conceder excepciones en cuanto a la restricción del trabajo nocturno en las siguientes situaciones¹⁹:**
 - a) **cuando la restricción pudiera entorpecer el desarrollo eficaz de la formación de la gente de mar de que se trate, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos²⁰; o**
 - b) **cuando la naturaleza específica de una tarea o de un programa de formación reconocido requiera que la gente de mar menor de 18 años realice trabajos de noche, y la autoridad, previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, determine que dicho trabajo no perjudicará ni su salud ni su bienestar²¹.**
6. **Ningún marino menor de 18 años podrá ser empleado o contratado o trabajar como cocinero a bordo de un buque²².**

¹⁶ Véanse la regla 1.1, párrafos 1 y 2, y la norma A1.1, párrafo 1.

¹⁷ Véanse la norma A1.1, párrafo 4, y la pauta B1.1, párrafo 1.

¹⁸ Véanse la regla 1.1, párrafo 3, y la norma A1.1, párrafo 2.

¹⁹ Norma A1.1, párrafo 3.

²⁰ Norma A1.1, párrafo 3, apartado a).

²¹ Norma A1.1, párrafo 3, apartado b).

²² Norma A3.2, párrafo 8. Véase también la sección 3.2 de estas disposiciones modelo.

Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Regla 1.2; norma A1.2 y pauta B1.2 del Código

Comentario

Certificado médico

Finalidad: Asegurar que toda la gente de mar tenga la aptitud física para desempeñar sus tareas en el mar

Los exámenes médicos son un medio no sólo para proteger a la gente de mar a título individual frente a la exposición a los riesgos del trabajo en el mar cuando no esté físicamente apta para el mismo, sino también para proteger a todos los marinos, los pasajeros y la carga a bordo contra los daños que podrían producirse como consecuencia de que la gente de mar no esté físicamente apta para desempeñar sus tareas. Por su parte, los propietarios se benefician de la garantía de contar con gente de mar en buena salud. Los requisitos previstos en el MLC, 2006, coinciden con las enmiendas sobre esta materia que la OMI introdujo en junio de 2010 en el Convenio de Formación-STCW y que conciernen a la gente de mar que también está amparada por dicho Convenio. Ahora bien, el MLC, 2006 (y tampoco el Convenio de Formación-STCW) no responde a la pregunta de si un Estado del pabellón debe o debería exigir un examen médico en el Estado del pabellón o de qué forma un Estado del pabellón determina quién debe considerarse «médico debidamente calificado» (especialmente con respecto a los certificados médicos expedidos en otros países); de hecho, las prácticas nacionales pueden variar en esta materia. Al respecto, es especialmente importante que se preste la debida atención a la orientación internacional sobre este tema contenida en la pauta B1.2.1. La autoridad competente debería establecer una lista de médicos reconocidos a los efectos de la expedición de certificados, incluyendo, en su caso, a profesionales de otros países que puedan extender un certificado a un marino cuando el que éste lleva ha caducado en el curso de un viaje o cuando, por razones de urgencia, la autoridad competente ha autorizado al marino a trabajar durante un tiempo limitado sin un certificado válido.

El MLC, 2006, tampoco se refiere a la cuestión de la forma de legislación que deberá utilizarse para poner en práctica estos requisitos, pero cualquiera que sea ésta, debe ser considerada obligatoria en el ordenamiento jurídico del país de que se trate y abordar los siguientes aspectos:

- la gente de mar no podrá trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado médico que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones;
- el certificado médico de la gente de mar debe ser expedido por un médico debidamente calificado y seguir siendo válido (a menos que su situación corresponda a una de las dos excepciones posibles que se indican más adelante);
- cuando se haya denegado un certificado o se haya impuesto a la gente de mar una limitación respecto de su capacidad para trabajar, se le debe otorgar el derecho a someterse a otro examen;
- la autoridad competente debe aceptar todo certificado médico expedido con arreglo a los requisitos del Convenio de Formación-STCW o que cumpla en sustancia esos requisitos en lo que atañe a la gente de mar no amparada por el Convenio de Formación;
- a menos que se exija un período más corto habida cuenta de la índole de las tareas o porque así lo exige el Convenio de Formación-STCW, los períodos máximos de validez de un certificado son:
 - dos años para el certificado médico, a menos que la gente de mar sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año;
 - seis años para el certificado de percepción de los colores (cuando proceda en función del puesto de trabajo);
- para la gente de mar a bordo de buques que realizan viajes internacionales, los certificados médicos deben ser expedidos en inglés.

Hay dos posibles excepciones a la exigencia de contar con un certificado médico válido. Una de ellas se aplica cuando en un buque se necesita con urgencia a un marino cuyo certificado ha caducado, y la otra, cuando el certificado caduca durante el viaje. En los casos de urgencia, la autoridad competente del Estado del pabellón podrá permitir que la gente de mar trabaje a bordo. En el segundo caso, se considerará que el certificado caducado sigue vigente hasta el próximo puerto de escala donde la gente de mar pueda obtener un certificado médico. En ambos casos, el período máximo en que un marino puede trabajar sin un certificado válido será de tres meses.

Sección 1.2 Certificado médico

1. La gente de mar debe llevar consigo un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar las funciones que les incumbirán en el mar. El certificado médico debe ser expedido antes de que la gente de mar comience a trabajar a bordo de un buque²³.
2. Todo certificado médico válido que se haya extendido a un marino con arreglo a los requisitos del Convenio de Formación-STCW será considerado conforme con los requisitos establecidos en el párrafo 1 que antecede.
3. La autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, prescribirá la naturaleza del examen y el certificado médicos²⁴. *A tal efecto, la autoridad competente prestará la debida atención a las Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, con inclusión de todas sus versiones posteriores, así como a todas las demás directrices internacionales aplicables publicadas por la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional o la Organización Mundial de la Salud*²⁵.
4. **El certificado médico:**
 - a) **debe ser expedido por un médico debidamente calificado** y reconocido por la autoridad competente para expedir los certificados médicos de la gente de mar o, **en el caso del certificado que se refiera únicamente a la vista, por una persona calificada y reconocida por la autoridad competente para expedir dicho certificado**. Para ser reconocidos, estos profesionales deben gozar de plena independencia en el ejercicio de su buen criterio médico por lo que se refiere a los procedimientos de examen médico²⁶;
 - b) **debe hacer constar que:**
 - i) el oído y la vista de la gente de mar son satisfactorios, y que también es satisfactoria su percepción de los colores cuando se trate de gente de mar que vaya a ser empleada en servicios en los que su aptitud para el trabajo que debe efectuar pueda ser disminuida por el daltonismo²⁷; y que
 - ii) la gente de mar no sufre ninguna afección que pueda agravarse con sus actividades en el mar o que la incapacite para llevar a cabo esas actividades o que ponga en peligro la salud de otras personas a bordo²⁸.
5. La gente de mar a la que se haya denegado un certificado o a la que se haya impuesto una limitación respecto de su capacidad para trabajar, en particular en cuanto al horario, al campo de trabajo o a la esfera de actividad, tiene derecho a someterse a un nuevo examen a cargo de otro médico o árbitro médico independiente²⁹.
6. A menos que se exija un período más corto debido a las tareas específicas que ha de desempeñar la gente de mar o si así lo exige el Convenio de Formación-STCW:
 - a) el certificado médico será válido por un período máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año;
 - b) el certificado de percepción de los colores será válido por un período máximo de seis años³⁰.
7. En casos urgentes, la autoridad competente puede permitir que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta la llegada al próximo puerto de escala donde pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que:
 - a) el permiso no exceda de tres meses; y
 - b) el marino de que se trate tenga consigo un certificado médico vencido en fecha reciente³¹.
8. Si el período de validez de un certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá vigente hasta el próximo puerto de escala donde la gente de mar pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses³².
9. Los certificados médicos de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deben ser expedidos al menos en inglés³³.

²³ Véanse la regla 1.2, párrafo 1, y la norma A1.2, párrafo 1.

²⁴ Norma A1.2, párrafo 2.

²⁵ Pauta B1.2, párrafo 1.

²⁶ Norma A1.2, párrafo 4.

²⁷ Norma A1.2, párrafo 6, apartado a).

²⁸ Norma A1.2, párrafo 6, apartado b).

²⁹ Norma A1.2, párrafo 5.

³⁰ Norma A1.2, párrafo 7.

³¹ Norma A1.2, párrafo 8.

³² Norma A1.2, párrafo 9.

³³ Norma A1.2, párrafo 10.

Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Regla 1.3; y norma A1.3 y pauta B1.3 del Código

Comentario

Formación y calificaciones

Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga la formación o las calificaciones necesarias para ejercer sus funciones a bordo de buques

Las normas relativas a la formación y las calificaciones son un medio indispensable para minimizar los riesgos que se plantean a la vida a bordo de los buques. Las actividades de la OIT y la OMI en este campo se han centrado en las cuestiones más amplias de la política de formación y el desarrollo de los recursos humanos, así como en la necesidad inmediata de asegurar que quienes presten servicio a bordo estén capacitados para trabajar en condiciones de seguridad. Aun cuando en el MLC, 2006, no se especifica cuál ha de ser la forma jurídica del instrumento de aplicación de estas disposiciones, dicha forma tendría que ser obligatoria en el ordenamiento jurídico nacional. En el MLC, 2006, tampoco se establecen requisitos de formación específicos con respecto a las tareas que podrían encomendarse a la gente de mar, con la excepción del requisito de que toda la gente de mar debe recibir formación sobre la seguridad individual a bordo. Este requisito también está previsto por el Convenio de Formación-STCW de la OMI. El MLC, 2006, establece las siguientes obligaciones de los Estados del pabellón:

- la gente de mar debe estar formada profesionalmente o poseer una certificación que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones en conformidad con los requisitos del Estado del pabellón;
- la gente de mar debe haber completado satisfactoriamente la formación sobre seguridad individual a bordo de los buques;
- se debe considerar que la gente de mar que tiene una formación o una certificación conforme con los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la OMI (en particular el Convenio STCW) cumple con estos requisitos.

NOTA

Las competencias con respecto a las actividades de formación objeto del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), de la OIT se transfirieron oficialmente a la OMI para su inclusión en el Convenio de Formación-STCW. Los requisitos correspondientes se han abordado en las enmiendas al Convenio de Formación adoptadas en junio de 2010. Sin embargo, en lo que atañe a los países que han ratificado el Convenio núm. 74, sus disposiciones seguirán siendo vinculantes hasta que sean sustituidas por las enmiendas al Convenio de Formación o hasta que hayan transcurrido cinco años tras la entrada en vigor del MLC, 2006. Puesto que las enmiendas al Convenio de Formación habrán entrado en vigor en enero de 2012, antes de la entrada en vigor del MLC, 2006, todas las obligaciones en virtud del Convenio núm. 74 se extinguirán para los países que ratifiquen el MLC, 2006 (una vez que éste entre en vigor).

Sección 1.3 Formación y calificaciones

1. **La gente de mar debe estar formada profesionalmente o poseer una certificación que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones³⁴.**
2. **Toda la gente de mar debe haber completado satisfactoriamente la formación sobre seguridad individual a bordo de los buques³⁵.**
3. **Se considerará que una formación profesional o una certificación conformes con el Convenio de Formación-STCW o con otros instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la Organización Marítima Internacional cumplen con los requisitos establecidos en el párrafo 1³⁶.**
4. ³⁷[La [insértese aquí el nombre de la ley nacional de aplicación del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)] se mantendrá vigente hasta que la autoridad competente decida que se sustituirá por el/la [insértese aquí el nombre de la ley, normativa o reglamento nacional de aplicación del Convenio de Formación-STCW].]³⁸

³⁴ Regla 1.3, párrafo 1.

³⁵ Regla 1.3, párrafo 2.

³⁶ Regla 1.3, párrafo 3.

³⁷ N.B. La posibilidad de incluir esta disposición en la legislación nacional debería contemplarse únicamente si el país de que se trate ha ratificado el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74).

³⁸ Regla 1.3, párrafo 4.

Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Regla 1.4; norma A1.4 y pauta B1.1 del Código

Comentario

Contratación y colocación

Finalidad: Asegurar que los marinos tengan acceso a un sistema eficiente y bien reglamentado de contratación y colocación de la gente de mar

La regulación del funcionamiento de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, en particular los servicios del sector privado, se ha convertido en una necesidad, ya que muchos marinos buscan empleo en buques que enarbolan pabellones distintos de los de sus propios países. Esta situación puede plantear dificultades para la gente de mar, en la eventualidad de que el armador no pueda cumplir con sus responsabilidades. Hay también inquietud con respecto a las prácticas desleales que han utilizado algunos servicios de contratación, tales como el cobro de honorarios elevados a la gente de mar y el establecimiento de «listas negras». Las disposiciones del MLC, 2006, están dirigidas a los países en los que ya operan servicios públicos o privados de contratación y colocación; ahora bien, en la práctica, la mayoría de las disposiciones obligatorias contenidas en la norma A1.4 se dirigen a los países en cuyos territorios ya operan servicios privados de contratación y colocación para la gente de mar (que a veces se denominan agencias de dotación o de tripulación). El MLC, 2006, no exige que cada país desarrolle estos servicios o los promueva (por cierto, en el Convenio se recomienda no alentar la proliferación excesiva de los servicios privados). Sin embargo, cuando estos servicios existen, deben ser regulados en conformidad con las disposiciones del MLC, 2006. Este Convenio requiere que se establezca un sistema (es decir, un dispositivo de concesión de licencias o certificación u otras formas de regulación) para reglamentar los servicios privados, y también requiere que algunas materias específicas sean objeto de leyes y reglamentos u otras normativas, en las que, como mínimo, se deberán abordar las cuestiones siguientes:

- la supervisión y el control de los servicios privados de contratación y colocación a fin de asegurar que su funcionamiento esté en conformidad con los requisitos señalados;
- la prohibición del uso de listas u otros medios («listas negras»);
- la prohibición del cobro de honorarios a la gente de mar que utilice estos servicios;
- la obligación de los servicios de contratación y colocación de gente de mar de establecer un sistema de protección, a través de un seguro o de medidas equivalentes, para indemnizar a los marinos por las pérdidas pecuniarias en que pudieran incurrir como resultado de un incumplimiento por parte del servicio o del armador;
- la obligación de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar de asegurar, en la medida en que sea factible, que el armador tenga los medios necesarios para evitar que la gente de mar sea abandonada en un puerto extranjero³⁹;

Los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar, cuando existan, deberían funcionar en conformidad con la pauta B1.4.

Los Estados del pabellón tienen también obligaciones por lo que se refiere al control de los armadores que recurren a servicios de contratación y colocación de la gente de mar (sean públicos o privados) con sede en países que no han ratificado el MLC, 2006. Por ejemplo, se exige que el Estado del pabellón que lleve a cabo la inspección de un buque cuyo armador utiliza un servicio privado de contratación y colocación compruebe que el funcionamiento del buque se ajusta a las disposiciones del Convenio. Aunque la cuestión no se ha abordado en estas disposiciones modelo, cabe hacer notar que el MLC, 2006, contiene una disposición (norma A1.4, párrafo 3) que trata específicamente de la situación de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar operados por una organización nacional de la gente de mar que atiende a los nacionales del mismo país en busca de trabajo a bordo de buques que enarbolan el pabellón del país. Los países que no tienen en su territorio este tipo de servicios pueden pasar por alto muchos de los detalles que figuran en las disposiciones modelo presentadas a continuación, en particular los párrafos 7 y 8 relativos a los servicios privados y/o los servicios públicos. Sin embargo, puede ser útil consultar estos detalles con el fin de disponer de la legislación necesaria en caso de que dichos servicios se establezcan ulteriormente.

³⁹ Por ejemplo, se exige que, con este fin, los armadores aporten garantías financieras a los Estados del pabellón (véase la regla 2.5, párrafo 2).

Sección 1.4 Contratación y colocación

1. **Toda la gente de mar tendrá acceso, sin costo alguno, a un sistema eficaz, adecuado y sujeto a responsabilidad que le permita encontrar empleo a bordo de un buque⁴⁰. Todo servicio público de contratación y colocación de gente de mar que pueda mantenerse en [insértese aquí el nombre del país] deberá operar de una manera ordenada que proteja y promueva los derechos en el empleo de la gente de mar previstos en el presente Convenio⁴¹.**
2. **Todo servicio privado de contratación y colocación de gente de mar establecido en [insértese aquí el nombre del país] y cuyo principal propósito sea la contratación y colocación de la gente de mar, o que contrate y coloque a un número importante de marinos, sólo podrá operar si sus actividades se desarrollan en conformidad con el/la [insértese aquí el nombre del sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación vigente]. La autoridad competente establecerá, modificará o cambiará dicho sistema sólo después de haber celebrado consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar. Cuando haya dudas en cuanto a si el/la presente [insértese aquí el nombre del instrumento de que se trate] es aplicable a un servicio privado de contratación y colocación, la cuestión será resuelta por la autoridad competente previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar⁴².**
3. **La autoridad competente supervisará y controlará estrechamente todos los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en el territorio de [insértese aquí el nombre del país]. Las licencias o certificados o autorizaciones similares que se necesiten para operar servicios privados en este territorio podrán concederse o renovarse sólo después de que se haya comprobado que el servicio de contratación y colocación de gente de mar de que se trate cumple los requisitos previstos en este/esta [insértese aquí el nombre del instrumento de que se trate]⁴³.**
4. **La autoridad competente debe asegurar que se disponga de mecanismos y procedimientos adecuados para investigar, de ser necesario, las quejas relativas a las actividades de los servicios de contratación y colocación de gente de mar, con el concurso, según proceda, de representantes de los armadores y de la gente de mar⁴⁴.**
5. **La autoridad competente, en la medida en que sea factible, informará a los nacionales de [insértese aquí el nombre del país] sobre los problemas que podrían derivarse del enrolamiento en un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no haya ratificado el MLC, 2006, mientras no haya comprobado que se aplican normas equivalentes a las fijadas en el Convenio⁴⁵.**
6. **Todo armador que recurra a un servicio de contratación y colocación de gente de mar establecido en un país que no haya ratificado el Convenio debe proporcionar a la autoridad competente información sobre la reglamentación aplicable a dicho servicio, para asegurarse de que el mismo opera en conformidad con las normas exigidas por este/esta [insértese aquí el nombre del instrumento de que se trate]⁴⁶.**
7. Los servicios privados de contratación y colocación deben operar en conformidad con los siguientes requisitos⁴⁷:
 - a) **está prohibido utilizar cualquier medio, mecanismo o lista destinados a impedir que la gente de mar obtenga un empleo para el cual está calificada, o a disuadirla de ello⁴⁸;**
 - b) **está prohibido facturar a la gente de mar, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación, colocación u obtención de un empleo, salvo los costos imputables a la gente de mar por la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otros documentos personales de viaje similares (sin embargo, no se incluirá el costo de los visados, cuyo importe total se imputará al armador)⁴⁹; en particular, se deben adoptar 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 armador y la gente de mar que sea tratada por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar⁵⁰; además, es necesario dar a conocer claramente los gastos, si los hay, que la gente de mar tendrá que sufragar en el proceso de contratación⁵¹;**

⁴⁰ Regla 1.4, párrafo 1.

⁴¹ Norma A1.4 párrafo 1.

⁴² Norma A1.4, párrafo 2.

⁴³ Norma A1.4, párrafo 6.

⁴⁴ Norma A1.4, párrafo 7.

⁴⁵ Norma A1.4, párrafo 8.

⁴⁶ Norma A1.4, párrafo 9.

⁴⁷ Norma A1.4, párrafo 5, y norma A1.4, apartado c) del párrafo 5.

⁴⁸ Norma A1.4, párrafo 5, apartado a).

⁴⁹ Norma A1.4, párrafo 5, apartado b).

⁵⁰ Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado e).

⁵¹ Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado f).

- c) **se debe mantener un registro actualizado de todos los marinos contratados o colocados a través de los servicios de contratación y colocación, el cual debe ponerse a disposición de la autoridad competente para inspección⁵²**; en particular, se debe proporcionar información sobre *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 empleo⁵³*; además, los servicios deben mantener, *sin menoscabo del derecho a la privacidad y de la necesidad de respetar la confidencialidad, registros completos y detallados de la gente de mar comprendida en los sistemas de contratación y colocación, que incluirán por lo menos la siguiente información:*
- i) *las calificaciones de la gente de mar;*
 - ii) *las hojas de servicio;*
 - iii) *los datos personales relativos al empleo; y*
 - iv) *los datos médicos relativos al empleo⁵⁴;*
- d) **se debe informar a la gente de mar acerca de los derechos y obligaciones previstos en sus acuerdos de empleo antes o durante el proceso de contratación, y se deben adoptar las medidas apropiadas para que la gente de mar pueda estudiar sus acuerdos de empleo antes y después de haberlos firmado y reciba copia de los mismos⁵⁵**;
- e) los servicios de contratación y colocación deben asegurar que *la gente de mar esté informada sobre toda condición especial aplicable al trabajo para el que va a ser contratada, así como sobre las políticas que hayan adoptado los armadores con respecto a su empleo⁵⁶*;
- f) **la gente de mar contratada o colocada debe poseer las calificaciones y los documentos necesarios para ocupar el empleo de que se trate, y los acuerdos de empleo de la gente de mar deben ser conformes con la legislación aplicable y con todo convenio colectivo que forme parte de los acuerdos de empleo⁵⁷**;
- g) los servicios de contratación y colocación deben *contar con procedimientos para:*
- i) *asegurar, en la medida en que sea factible, que todos los certificados y documentos obligatorios presentados para obtener un empleo estén al día y no hayan sido obtenidos de manera fraudulenta, y que las referencias profesionales hayan sido verificadas⁵⁸;*
 - ii) *verificar que las condiciones de trabajo en los buques en los que se haya colocado a gente de mar estén en conformidad con los convenios colectivos aplicables concertados entre un armador y una organización representativa de la gente de mar; y*
 - iii) *respetar el principio según el cual se han de poner marinos únicamente al servicio de los armadores que ofrezcan condiciones de empleo que se ajusten a la legislación o los convenios colectivos aplicables⁵⁹;*
- h) los servicios de contratación y colocación **deben asegurarse de que, en la medida que sea factible, los armadores tengan los medios necesarios para evitar que la gente de mar sea abandonada en puertos extranjeros⁶⁰**;
- i) los servicios de contratación y colocación *deben mantener listas actualizadas de los buques a los que proporcionan gente de mar, y asegurarse de que haya un medio para ponerse en contacto con los mismos en todo momento en casos de urgencia⁶¹*;
- j) *deben establecerse 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 costos⁶²*;

⁵² Norma A1.4, párrafo 5, apartado c), inciso i).

⁵³ Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado a).

⁵⁴ Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado b).

⁵⁵ Norma A1.4, párrafo 5, apartado c), inciso ii). También hay que considerar los requisitos relativos a los acuerdos de empleo que figuran en la norma A2.1 (véase la sección 2.1 de estas disposiciones modelo).

⁵⁶ Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado g).

⁵⁷ Norma A1.4, párrafo 5, apartado c), inciso iii).

⁵⁸ Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado i).

⁵⁹ Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado k).

⁶⁰ Norma A1.4, párrafo 5, apartado c), inciso iv).

⁶¹ Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado c).

⁶² Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado j).

- k) **los servicios de contratación y colocación deben examinar todas las quejas relativas a sus actividades y responder a las mismas, e informar a la autoridad competente acerca de toda queja pendiente de solución**⁶³;
- l) los servicios de contratación y colocación deben *dotarse de procedimientos que estén en conformidad con los principios de la justicia natural, con la legislación y la práctica nacionales y, cuando corresponda, con los convenios colectivos, para tratar los casos de incompetencia o indisciplina*⁶⁴;
- m) los servicios de contratación y colocación deben *asumir las obligaciones que les incumben para asegurar que los armadores cumplan debidamente los términos de los acuerdos de empleo concertados con la gente de mar*⁶⁵, lo que incluye **establecer un sistema de protección, por medio de un seguro o de medidas apropiadas equivalentes, que indemnice a la gente de mar las pérdidas pecuniarias en que ésta podría incurrir a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga un servicio de contratación o colocación o el armador de que se trate en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar**⁶⁶.
8. En lo que atañe a cualquier servicio público de contratación y colocación de la gente de mar, *la autoridad competente debe considerar la posibilidad de*⁶⁷:
- a) *adoptar las medidas necesarias para promover una cooperación eficaz entre los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, ya sean públicos o privados*⁶⁸;
- b) *tomar en cuenta las necesidades del sector marítimo tanto en el plano nacional como internacional cuando, con la participación de los armadores, de la gente de mar y de las instituciones de formación pertinentes, se elaboren programas de formación para los marinos que, como miembros de las tripulaciones, tienen responsabilidades en cuanto a la seguridad de la navegación y a la prevención de la contaminación*⁶⁹;
- c) *adoptar medidas apropiadas para que las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar cooperen en la organización y el funcionamiento de los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar, cuando tales servicios existan*⁷⁰;
- d) *determinar, teniendo debidamente en cuenta el derecho a la privacidad y la necesidad de proteger la confidencialidad, las condiciones con arreglo a las cuales los datos personales de la gente de mar podrán ser tratados por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, incluso para fines de compilación, almacenamiento, combinación y comunicación a terceros*⁷¹;
- e) *disponer de un mecanismo para recopilar y analizar toda la información pertinente sobre el mercado de trabajo marítimo, con inclusión de la oferta actual y la oferta previsible de marinos para trabajar como miembros de tripulación, clasificados según su edad, sexo, rango y calificaciones, y según las necesidades del sector, en el entendimiento de que la recopilación de información sobre la edad y el sexo sólo se admitirá con fines estadísticos o si se lleva a cabo en el marco de un programa destinado a impedir la discriminación basada en la edad o el sexo*⁷²;
- f) *asegurar que el personal encargado de la supervisión de los servicios públicos y privados de contratación y colocación de marinos, los cuales, como miembros de una tripulación, ejercerán responsabilidades en cuanto a la seguridad de la navegación y a la prevención de la contaminación, reciba una formación adecuada y tenga en particular una experiencia reconocida de servicio en el mar así como conocimientos sustanciales sobre el sector marítimo, con inclusión de los instrumentos marítimos internacionales pertinentes en materia de formación, certificación y normas laborales*⁷³;
- g) *establecer normas de funcionamiento y adoptar códigos de conducta y de prácticas éticas para los servicios de contratación y colocación de la gente de mar*⁷⁴;
- h) *supervisar el sistema de licencias o certificación en el marco de un sistema de normas de calidad*⁷⁵.

⁶³ Norma A1.4, párrafo 5, apartado c), inciso v).

⁶⁴ Pauta B1.4.1, párrafo 2, apartado h).

⁶⁵ Pauta B5.3, párrafo 1.

⁶⁶ Norma A1.4, párrafo 5, apartado c), inciso vi).

⁶⁷ Pauta B1.4.1, párrafo 1.

⁶⁸ Pauta B1.4.1, párrafo 1, apartado a).

⁶⁹ Pauta B1.4.1, párrafo 1, apartado b).

⁷⁰ Pauta B1.4.1, párrafo 1, apartado c).

⁷¹ Pauta B1.4.1, párrafo 1, apartado d).

⁷² Pauta B1.4.1, párrafo 1, apartado e).

⁷³ Pauta B1.4.1, párrafo 1, apartado f).

⁷⁴ Pauta B1.4.1, párrafo 1, apartado g).

⁷⁵ Pauta B1.4.1, párrafo 1, apartado h).

Título 2: Condiciones de empleo

Regla 2.1; norma A2.1 y pauta B2.1 del Código

Comentario

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Finalidad: Asegurar a la gente de mar acuerdos de empleo justos

Contratación es el procedimiento por el cual la gente de mar es empleada para incorporarse a la tripulación de un buque. En el pasado, este procedimiento se ha prestado a menudo para actos de coacción y abusos. En el MLC, 2006, se ha tratado de asegurar que la contratación sea un acto voluntario que tiene lugar en condiciones justas. El acuerdo de empleo de la gente de mar (SEA, por su acrónimo en inglés) introducido en el MLC, 2006, es un documento muy importante para garantizar que la gente de mar, los armadores, los inspectores del Estado del pabellón y los funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto dispongan de una información clara y de un registro de las condiciones de empleo de la gente de mar. También puede ser una herramienta útil para verificar la conformidad con las leyes nacionales de transposición de otros requisitos del Convenio. El MLC, 2006, no exige ningún formato particular para la redacción del acuerdo de empleo de la gente de mar; tampoco prescribe expresamente cuál ha de ser el término con que se denominará el SEA, como se deduce de la amplitud de la definición del SEA incluida en el artículo II, párrafo 1, apartado g) (véase la sección 0, párrafo 1, apartado g) de las presentes disposiciones modelo). En estas disposiciones modelo se utiliza la expresión «acuerdo de empleo de la gente de mar». Más importante es la cuestión de los datos mínimos que deben incluirse en el SEA. En lo que atañe a la gente de mar cuyas condiciones de trabajo se establecen en virtud de un convenio colectivo, las disposiciones de dicho convenio se pueden incorporar por referencia. Por lo que se refiere a la gente de mar no asalariada, es decir, que trabaja por cuenta propia, tiene que haber un contrato u otra fuente de información disponible que demuestre que las modalidades de trabajo son conformes con la ley nacional de aplicación de los requisitos del MLC, 2006. El Convenio exige la adopción de leyes y/o reglamentos sobre la mayoría de los temas comprendidos en la norma A2.1. Los requisitos básicos que deben tenerse en cuenta son los siguientes:

- toda la gente de mar debe tener consigo un ejemplar de su acuerdo de empleo firmado por el marino y el armador (o el representante del armador);
- en los acuerdos de empleo de la gente de mar debe figurar, como mínimo, toda la información requerida en el párrafo 4 de la norma A2.1 del MLC, 2006;
- cuando un acuerdo de empleo de la gente de mar esté total o parcialmente constituido por las disposiciones de un convenio colectivo, el acuerdo de empleo debe llevarse a bordo del buque y las disposiciones pertinentes deben estar escritas en inglés (salvo en los buques que sólo realicen viajes nacionales);
- en los buques deben llevarse copias de todos los acuerdos de empleo de la gente de mar aplicables, y éstas deben estar disponibles para su revisión;
- hay que proporcionar a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo. Ese documento podría ser la libreta marítima (o libreta de inscripción marítima);
- en las leyes o reglamentos deben establecerse períodos mínimos de preaviso en caso de terminación anticipada del SEA, ya sea por la gente de mar o por el armador.

La regla 1.4 y la norma A1.4 (véase la sección 1.4 de las presentes disposiciones modelo) también deben ser tomadas en consideración por lo que se refiere a la gente de mar empleada por intermedio de los servicios de contratación y colocación de gente de mar.

Título 2. Condiciones de empleo

Sección 2.1 Acuerdos de empleo de la gente de mar

1. **La gente de mar que trabaja a bordo de un buque debe tener consigo un acuerdo claramente escrito y legalmente exigible, que en este/esta [insértese aquí el nombre del instrumento de que se trate] se denomina «acuerdo de empleo de la gente de mar», el cual debe estar firmado a la vez por la gente de mar y por el armador o un representante del armador (o, cuando la gente de mar no es asalariada, tener consigo una prueba de su relación contractual o de una relación similar), y en el cual deben preverse condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo, según los requisitos del/de la presente [insértese aquí el nombre del instrumento de que se trate]**⁷⁶.
2. **Antes de firmar un acuerdo de empleo de la gente de mar, todo marino debe tener la oportunidad de examinarlo y pedir asesoramiento al respecto, lo que supone que disponga también de otras facilidades necesarias para garantizar que suscriba libremente ese acuerdo tras haber comprendido cabalmente sus derechos y responsabilidades**⁷⁷. El armador y el marino de que se trate deben conservar sendos originales firmados del acuerdo de empleo de la gente de mar⁷⁸;
3. Los armadores deben asegurar que la gente de mar, incluido el capitán del buque, pueda obtener fácilmente a bordo una información clara sobre las condiciones de su empleo, y que esa información, y en particular una copia del acuerdo de empleo de la gente de mar, también estén disponibles para su examen por los funcionarios de la autoridad competente, incluidos los funcionarios de los puertos donde el buque haga escala⁷⁹.
4. En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica vigentes, se entenderá que en los acuerdos de empleo de la gente de mar quedan incluidos los convenios colectivos aplicables⁸⁰.
5. **Cuando un acuerdo de empleo de la gente de mar esté total o parcialmente constituido por las disposiciones de un convenio colectivo, en el buque debe disponerse de un ejemplar de dicho convenio colectivo. Si los acuerdos de empleo de la gente de mar y los convenios colectivos aplicables no están escritos en inglés, debe disponerse también de las versiones en inglés de los siguientes documentos (salvo en los buques que sólo realicen viajes nacionales)**⁸¹:
 - a) **un ejemplar de un modelo de acuerdo**⁸²; y
 - b) **las partes del convenio colectivo que den lugar a inspecciones por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio**⁸³.
6. **Los acuerdos de empleo de la gente de mar deben contener, en todos los casos, los siguientes datos**⁸⁴:
 - a) **nombre completo, fecha de nacimiento o edad y lugar de nacimiento de la gente de mar**⁸⁵;
 - b) **nombre y dirección del armador**⁸⁶;
 - c) **lugar y fecha en que se concierta el acuerdo de empleo de la gente de mar**⁸⁷;
 - d) **funciones que el interesado va a desempeñar**⁸⁸;
 - e) **importe de los salarios de la gente de mar, o fórmula utilizada para calcularlo**⁸⁹;
 - f) **número de días de vacaciones anuales pagadas, o fórmula utilizada para calcularlo**⁹⁰;
 - g) **condiciones para la terminación del acuerdo de empleo, con inclusión de los siguientes datos**⁹¹:

⁷⁶ Regla 2.1, párrafo 1, y norma A2.1, párrafo 1, apartado a).

⁷⁷ Norma A2.1, párrafo 1, apartado b).

⁷⁸ Norma A2.1, párrafo 1, apartado c).

⁷⁹ Norma A2.1, párrafo 1, apartado d).

⁸⁰ Regla 2.1, párrafo 3. La inclusión de este párrafo de la sección 2.1 y de partes del párrafo 5 dependerá de cuál sea la práctica nacional en materia de convenios colectivos.

⁸¹ Norma A2.1, párrafo 2.

⁸² Norma A2.1, párrafo 2, apartado a).

⁸³ Norma A2.1, párrafo 2, apartado b). Véase también la regla 5.2.1, que se aborda en la sección 5.2.1 de estas disposiciones modelo.

⁸⁴ Norma A2.1, párrafo 4.

⁸⁵ Norma A2.1, párrafo 4, apartado a).

⁸⁶ Norma A2.1, párrafo 4, apartado b).

⁸⁷ Norma A2.1, párrafo 4, apartado c).

⁸⁸ Norma A2.1, párrafo 4, apartado d).

⁸⁹ Norma A2.1, párrafo 4, apartado e).

⁹⁰ Norma A2.1, párrafo 4, apartado f).

⁹¹ Norma A2.1, párrafo 4, apartado g).

- i) si el acuerdo de empleo se ha concertado para un período de duración indeterminada, las condiciones que dan derecho a cualquiera de las dos partes a poner fin al acuerdo, así como el plazo de preaviso, que no debe ser más corto para el armador que para la gente de mar⁹²;
 - ii) si el acuerdo se ha concertado para un período de duración determinada, la fecha de expiración⁹³; y
 - iii) si el acuerdo se ha concertado para una travesía, el puerto de destino y el plazo que debe transcurrir después de la llegada a destino para poder poner fin a la contratación del marino⁹⁴;
- h) las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar a la gente de mar⁹⁵, así como la información relativa a toda cotización y contribución obligatorias a la seguridad social⁹⁶;
- i) el derecho de la gente de mar a su repatriación⁹⁷;
- j) una referencia al convenio colectivo, si procede⁹⁸; y
- k) todo otro dato cuya inclusión pueda exigir la autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar⁹⁹.
7. **El plazo mínimo de preaviso que han de dar tanto la gente de mar como los armadores para poner fin anticipadamente a un acuerdo de empleo de la gente de mar es de [insértese aquí el plazo pertinente, que no puede ser inferior a siete días]¹⁰⁰.**
8. **La gente de mar puede recurrir a un plazo de preaviso inferior al plazo mínimo, sin exponerse a sanciones, por razones de índole humanitaria o por otros motivos urgentes, o cuando se produzcan otras circunstancias que, en la legislación o la práctica nacionales o en convenios colectivos aplicables, son reconocidas como causales que justifican la terminación del acuerdo de empleo en un plazo más corto o sin preaviso¹⁰¹.**
9. **Debe proporcionarse a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo. Dicho documento no debe contener indicación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar o sobre su salario¹⁰². El documento debe contener una información suficiente, traducida al inglés, para facilitar la obtención de otro empleo o para demostrar que se reúnen los requisitos de servicio en el mar exigidos a fines de reclasificación o ascenso. Ese documento podría ser la libreta marítima (o libreta de inscripción marítima)¹⁰³.**

⁹² Norma A2.1, párrafo 4, apartado g), inciso i).

⁹³ Norma A2.1, párrafo 4, apartado g), inciso ii).

⁹⁴ Norma A2.1, párrafo 4, apartado g), inciso iii).

⁹⁵ Norma A2.1, párrafo 4, apartado h).

⁹⁶ Pauta B4.5, párrafos 6 y 7.

⁹⁷ Norma A2.1, párrafo 4, apartado i).

⁹⁸ Norma A2.1, párrafo 4, apartado j).

⁹⁹ Norma A2.1, párrafo 4, apartado k).

¹⁰⁰ Norma A2.1, párrafo 5. Los plazos específicos para cada país deben determinarse en consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar.

¹⁰¹ Norma A2.1, párrafo 6.

¹⁰² Norma A2.1, párrafo 1, apartado e), y párrafo 3. La forma del documento, los datos que deben figurar en el mismo y las modalidades para su inscripción se determinarán en la legislación nacional.

¹⁰³ Pauta B2.1.1, párrafo 1.

Título 2: Condiciones de empleo

Regla 2.2; y norma A2.2 y pauta B2.2 del Código

Comentario

Salarios

Finalidad: Asegurar que la gente de mar sea remunerada por sus servicios

La remuneración periódica y completa de los salarios devengados y la entrega de estados de cuentas detallados a la gente de mar es una obligación importante del armador. Se trata de una materia que está sujeta a la inspección por el Estado del pabellón con respecto a todos los buques y a la aplicación de una certificación en lo relativo a algunos buques; además, puede ser objeto de inspección por los Estados del puerto (véase la sección 5 de las presentes disposiciones modelo). El MLC, 2006, no precisa cuál habría de ser la forma jurídica de aplicación de este requisito, ya que en sus disposiciones sólo se alude a la aplicación de «medidas». En todo caso, la forma que se adopte debe considerarse de obligado cumplimiento en el ordenamiento jurídico nacional. Entre las medidas que se adopten se deberá exigir, como mínimo, que:

- a toda la gente de mar se le pague a intervalos no superiores a un mes la totalidad de la remuneración correspondiente a su trabajo, en conformidad con lo previsto en sus acuerdos de empleo y en todo convenio colectivo aplicable;
- la gente de mar tenga derecho a recibir un estado de cuenta mensual en el que consten los pagos adeudados y las sumas abonadas, con inclusión del salario y los pagos suplementarios; también se debe indicar el tipo de cambio utilizado, en los casos en que los abonos se hagan en una moneda distinta de la que se haya convenido;
- los gastos que se imputen por los servicios de giro de remesas sean de un monto razonable, y que los tipos de cambio aplicados estén en conformidad con los requisitos nacionales.

El MLC, 2006, no exige que se adopten disposiciones ni con respecto al cálculo de los salarios ni con respecto a su monto (sin perjuicio de lo indicado más arriba). Ahora bien, si un país ha adoptado leyes o reglamentos para regular el importe de los salarios de la gente de mar y/o la forma de calcularlo, hay que prestar la debida atención a la pauta B2.2.

Sección 2.2 Salarios

1. **La remuneración de la gente de mar debe pagarse a intervalos no superiores a un mes, en conformidad con lo previsto en sus acuerdos de empleo y en todo convenio colectivo aplicable¹⁰⁴.**
2. **Se debe proporcionar a la gente de mar un estado de cuenta mensual en el que consten los pagos adeudados y las sumas abonadas, con inclusión del salario y los pagos suplementarios; también se debe indicar el tipo de cambio utilizado, en los casos en que los abonos se hagan en una moneda o según un tipo de cambio distintos de lo convenido¹⁰⁵.**
3. **Los armadores deben establecer un sistema que permita que la gente de mar, al inicio de su período de empleo o durante el mismo, 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 similares¹⁰⁶. Las remesas deben ser enviadas a tiempo y directamente a la persona o personas designadas por la gente de mar¹⁰⁷.**
4. **Todo gasto que se cobre por el servicio mencionado en el párrafo 3 que antecede debe ser de un monto razonable y, a menos que se indique otra cosa, el tipo de cambio que se aplique debe ser el tipo de cambio del mercado o el tipo de cambio oficial; en todo caso, el tipo de cambio no debe ser desfavorable para la gente de mar, y tiene que estar en conformidad con todo otro requisito pertinente que establezca la legislación¹⁰⁸.**
5. ¹⁰⁹[Todas las disposiciones legales vigentes en el momento de la adopción de este/esta [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] que se relacionen con el importe de los salarios a pagar y con los principios que rigen su cálculo se seguirán aplicando en la medida en que sean aplicables a la gente de mar.]

¹⁰⁴ Regla 2.2, párrafo 1, y norma A2.2, párrafo 1.

¹⁰⁵ Norma A2.2, párrafo 2.

¹⁰⁶ Norma A2.2, párrafo 4, apartado a).

¹⁰⁷ Norma A2.2, párrafo 4, apartado b).

¹⁰⁸ Norma A2.2, párrafo 5.

¹⁰⁹ Véase la norma A2.2, párrafo 6, y la pauta B2.2. Esta cláusula deberían incluirla los países que regulan el importe de los salarios de la gente de mar y la forma de calcularlo. Además, se debe prestar la debida atención a las orientaciones contenidas en la pauta B2.2.

Título 2: Condiciones de empleo

Regla 2.3; norma A2.3 y pauta B2.3 del Código

Comentario

Horas de trabajo y de descanso

Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga horarios de trabajo y de descanso reglamentados

El establecimiento ya sea de un número máximo de horas de trabajo o de un número mínimo de horas de descanso es esencial para proteger a la gente de mar contra la fatiga provocada por la demanda excesiva de sus servicios y para garantizar, en aras de la seguridad, que las horas de trabajo y las horas extraordinarias en particular (aunque sean voluntarias) no superan los niveles compatibles con el desempeño seguro y eficiente de las funciones a bordo. Las disposiciones del MLC, 2006, relativas al número mínimo de horas de descanso se han recogido, en su mayor parte, en las enmiendas al Convenio de Formación-STCW de la OMI que se adoptaron en junio de 2010. Por consiguiente, es probable que en las legislaciones nacionales ya figuren disposiciones sobre esta materia en lo que atañe a la gente de mar a la que se aplica el Convenio de Formación. El MLC, 2006, requiere que los países regulen ya sea las horas de trabajo o bien las horas de descanso, en conformidad con los parámetros definidos en la norma A2.3. El MLC, 2006, también proporciona información en cuanto a aspectos y situaciones específicas, como los ejercicios, las situaciones de emergencia y los jóvenes marinos.

En el MLC, 2006, las «horas de trabajo» se definen como el tiempo durante el cual la gente de mar está obligada a efectuar trabajos para el buque, y la expresión «horas de descanso» designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo, pero no abarca las pausas breves. Aunque los países tienen que elegir entre las horas de trabajo y las horas de descanso, se sugiere incluir ambas definiciones, ya que su terminología se encuentra en distintas cláusulas incluidas en la sección 2.3 de estas disposiciones modelo. Aun cuando el MLC, 2006, no comprende una definición del concepto de «pausa breve», se considera que las pausas de menos de una hora o las pausas para tomar las comidas por lo general no contarán como tiempo de descanso. El MLC, 2006, también establece una pauta en materia de «horas normales de trabajo» para la semana laboral, que en gran parte guarda relación con la cuestión del pago de las horas extraordinarias.

El MLC, 2006, prevé un cierto margen de flexibilidad con respecto a las horas mínimas de descanso o las horas máximas de trabajo, en el caso de los países que tienen leyes, reglamentos o procedimientos que la autoridad competente puede aplicar para autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones (en conformidad con el párrafo 13 de la norma A2.3 del MLC, 2006). Aunque los países no están obligados a proporcionar tales márgenes de flexibilidad, en las presentes disposiciones modelo se han incluido cláusulas que hacen posible su aplicación.

En el MLC, 2006, no se especifica cuál ha de ser la forma jurídica de aplicación de estos requisitos; sin embargo, la utilización de los verbos «establecer» y «fijar» indica que deben revestir una forma que sea considerada obligatoria en el ordenamiento jurídico nacional. Como se señaló anteriormente, la flexibilidad se puede prever en un convenio colectivo, a condición de que se base en leyes, reglamentos o procedimientos que la autoridad competente pueda aplicar para registrar o autorizar el criterio de flexibilidad utilizado en particular.

Sección 2.3 Horas de trabajo y de descanso

1. **A efectos de las presentes disposiciones:**
 - a) **la expresión «horas de trabajo» designa el tiempo durante el cual la gente de mar está obligada a efectuar un trabajo para el buque¹¹⁰;**
 - b) **la expresión «horas de descanso» designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves [de una hora o menos, o las pausas para tomar las comidas]¹¹¹.**
2. De acuerdo con estas disposiciones, para la gente de mar se debe fijar y cumplir **un [número máximo de horas de trabajo] [número mínimo de horas de descanso]¹¹².**
3. **El número habitual de horas de trabajo de la gente de mar, al igual que las horas de trabajo de los demás trabajadores, debe basarse en una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales. La autoridad competente puede autorizar la aplicación de convenios colectivos en que se fije un número de horas normales de trabajo de la gente de mar no menos favorable que los horarios indicados en los párrafos que siguen¹¹³.**
4. **El ¹¹⁴[número máximo de horas de trabajo no excederá de 14 horas por cada período de 24 horas, ni de 72 horas por cada período de siete días] [número mínimo de horas de descanso no será inferior a 10 horas por cada período de 24 horas, ni a 77 horas por cada período de siete días]¹¹⁵. Teniendo en cuenta los peligros que plantea la fatiga de la gente de mar, sobre todo para los marinos cuyas funciones están relacionadas con la seguridad de la navegación y de las operaciones del buque, la autoridad competente, tras celebrar consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, podrá disponer que se apliquen [las reducciones del número máximo de horas de trabajo] [los incrementos del número mínimo de horas de descanso] pertinentes¹¹⁶.**
5. **Las horas de descanso pueden agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales debe ser de al menos seis horas ininterrumpidas; el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no debe exceder de 14 horas¹¹⁷.**
6. **Los pases de revista, los ejercicios de lucha contra incendios y de salvamento y otros ejercicios obligatorios similares deben llevarse a cabo de tal forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso y no provoquen fatiga¹¹⁸.**
7. **Los marinos que permanezcan en situación de disponibilidad, por ejemplo, cuando haya una sala de máquinas sin dotación permanente, tendrán derecho a un período de descanso compensatorio adecuado si, por requerirse sus servicios, resultara perturbado su período de descanso¹¹⁹.**
8. **Cuando no exista un convenio colectivo o laudo arbitral, o cuando la autoridad competente determine que las disposiciones de un convenio o laudo relativas a las materias tratadas en los párrafos 6 o 7 que anteceden son inadecuadas, la autoridad competente adoptará medidas para garantizar que la gente de mar de que se trate tenga un descanso suficiente¹²⁰.**
9. **En un lugar fácilmente accesible del buque debe colocarse un tablero de información que describa la organización del trabajo a bordo. En dicho tablero deben figurar, al menos, con respecto a cada puesto:**
 - a) **el programa de servicio en el mar y en los puertos; y**
 - b) **el [número máximo de horas de trabajo] [número mínimo de horas de descanso] requerido en virtud del párrafo 4 que antecede o del párrafo 12 más adelante¹²¹.**

¹¹⁰ Norma A2.3, párrafo 1, apartado a).

¹¹¹ Norma A2.3, párrafo 1, apartado b).

¹¹² Norma A2.3, párrafo 2. Se ha de fijar un número máximo de horas de trabajo, o un número mínimo de horas de descanso.

¹¹³ Norma A2.3, párrafo 3.

¹¹⁴ Conforme a lo indicado en el párrafo 2 de las presentes disposiciones modelo, se debe escoger un número máximo de horas de trabajo, o bien un número mínimo de horas de trabajo.

¹¹⁵ Norma A2.3, párrafo 5.

¹¹⁶ Norma A2.3, párrafo 4.

¹¹⁷ Norma A2.3, párrafo 6.

¹¹⁸ Norma A2.3, párrafo 7.

¹¹⁹ Norma A2.3, párrafo 8.

¹²⁰ Norma A2.3, párrafo 9.

¹²¹ Norma A2.3, párrafo 10. Conforme a lo indicado en el párrafo 2 de las presentes disposiciones modelo, se debe escoger un número máximo de horas de trabajo, o bien un número mínimo de horas de trabajo.

10. La presentación del tablero de información debe ajustarse a un formato aprobado por la autoridad competente, y los textos deben redactarse en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés¹²².
11. Los armadores deben mantener registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar, con arreglo al formato establecido por la autoridad competente. Cada marino recibirá una copia del registro que le incumba, la cual debe ser rubricada por el capitán, o la persona que éste designe, y por el marino¹²³.
12. La autoridad competente puede autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deben ajustarse, en la medida en que sea posible, a las disposiciones establecidas en este/esta [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate], pero a sus efectos podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o la mayor duración de los períodos de licencia, o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realice guardias o que trabaje a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración¹²⁴.
13. Ninguna de las disposiciones contenidas en los párrafos anteriores se interpretará en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino, inclusive un *marino joven*¹²⁵, preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar. El capitán puede suspender los horarios de trabajo o de descanso y exigir que un marino preste servicio el tiempo que sea necesario hasta que se haya restablecido la normalidad. Tan pronto como sea factible, una vez restablecida la normalidad, el capitán debe asegurar que se conceda un período adecuado de descanso a toda la gente de mar que haya trabajado durante su horario normal de descanso¹²⁶.
14. Sin perjuicio¹²⁷ de la obligación general que la gente de mar, sin excepción, tiene de trabajar en toda situación de emergencia conforme a lo dispuesto en el párrafo 13 anterior, las disposiciones contenidas en los apartados siguientes regirán *tanto en el mar como en los puertos para todos los marineros menores de 18 años*¹²⁸:
 - a) *su horario de trabajo no debe exceder de ocho horas diarias ni de 40 horas semanales, y la gente de mar joven sólo trabajará en horas extraordinarias cuando ello no pueda evitarse por razones de seguridad*¹²⁹;
 - b) *debe concederse a la gente de mar joven tiempo suficiente para tomar todas las comidas, así como una pausa de al menos una hora para tomar la comida principal del día*¹³⁰; y
 - c) *los jóvenes marineros deben disfrutar de un período de descanso de 15 minutos, lo antes posible, después de cada dos horas de trabajo ininterrumpido*¹³¹.
15. *Excepcionalmente, las disposiciones del párrafo 14 que antecede podrán no aplicarse cuando*¹³²:
 - a) *no sea factible ponerlas en práctica en el caso de los jóvenes marineros que trabajen en el puente, en la sala de máquinas o en los servicios de fonda, y que hayan sido asignados a turnos de vigilancia o trabajen según un sistema de turnos preestablecido*¹³³; o
 - b) *podiera verse comprometida la formación eficaz de los jóvenes marineros, realizada según programas y planes de estudio establecidos*¹³⁴.
16. Todas las excepciones que se admitan en virtud del párrafo 15 que antecede deben ser inscritas en un registro, junto con los motivos que las justifiquen, y firmadas por el capitán¹³⁵.

¹²² Norma A2.3, párrafo 11.

¹²³ Norma A2.3, párrafo 12.

¹²⁴ Norma A2.3, párrafo 13. Se trata de una flexibilidad opcional, no obligatoria.

¹²⁵ Norma A2.3, párrafo 14.

¹²⁶ Norma A2.3, párrafo 14.

¹²⁷ Pauta B2.3, párrafo 4.

¹²⁸ Pauta B2.3, párrafo 1.

¹²⁹ Pauta B2.3, párrafo 1, apartado a).

¹³⁰ Pauta B2.3, párrafo 1, apartado b).

¹³¹ Pauta B2.3, párrafo 1, apartado c).

¹³² Pauta B2.3, párrafo 2.

¹³³ Pauta B2.3, párrafo 2, apartado a).

¹³⁴ Pauta B2.3, párrafo 2, apartado b).

¹³⁵ Pauta B2.3, párrafo 3.

Título 2: Condiciones de empleo

Regla 2.4; y norma A2.4 y pauta B2.4 del Código

Comentario

Derecho a vacaciones

Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga vacaciones adecuadas

Las vacaciones anuales pagadas son un factor importante de la conservación de la salud física y mental y el bienestar de la gente de mar, y ayuda a evitar los peligros que la fatiga puede suponer para la seguridad de las personas y del buque. Los Estados del pabellón deben exigir que la gente de mar empleada en sus buques disfrute de vacaciones anuales pagadas. El MLC, 2006, requiere que los Estados del pabellón adopten una legislación en la que se determinen las normas mínimas para las vacaciones de la gente de mar que presta servicio en sus buques. En el Convenio se establece un derecho mínimo de 2,5 días civiles por cada mes de empleo; sin embargo, el modo específico de cálculo de las vacaciones puede variar en función de cada ley, reglamento o convenio colectivo que toma en consideración las necesidades especiales de la gente de mar. El MLC, 2006, no requiere que los Estados del pabellón adopten una legislación para reglamentar las fechas o los lugares de las vacaciones, y sólo propone una periodicidad implícita con la inclusión de la palabra «anual». Sin embargo, hay algunas orientaciones al respecto en la pauta B2.4.2, que se debe tener en consideración; habría que prever alguna forma de supervisión reguladora para abordar estos puntos específicos. El Convenio también dispone que las ausencias del trabajo justificadas no deben contarse como parte de las vacaciones anuales. La pauta B2.4.1 trata del cálculo de las vacaciones anuales y proporciona información sobre la cuestión de las ausencias del trabajo, que no deberían considerarse como vacaciones anuales. El Convenio estipula que se debe prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas, salvo en los casos previstos por la autoridad competente. El MLC, 2006, también exige que se conceda a la gente de mar permisos para desembarcar, es decir, para bajar a tierra y ocuparse de su salud y bienestar. En la legislación nacional se deben regular los siguientes aspectos:

- se deben conceder a la gente de mar vacaciones anuales pagadas, en conformidad con las leyes y reglamentos nacionales de aplicación del MLC, 2006;
- las vacaciones pagadas mínimas deben calcularse sobre la base de 2,5 días civiles por mes de empleo, a menos que exista una legislación, reglamento o convenio colectivo que establezca un método de cálculo diferente que tenga en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar;
- quedan prohibidos todos los acuerdos no autorizados en los que se renuncie a las vacaciones anuales pagadas mínimas;
- se debe conceder a la gente de mar permisos para bajar a tierra a fin de ocuparse de su salud y bienestar, en consonancia con las necesidades operativas de los puestos que ocupan a bordo.

Sección 2.4 Derecho a vacaciones

1. **La gente de mar debe disfrutar de vacaciones anuales pagadas¹³⁶, de conformidad con lo previsto en el párrafo 3, más adelante¹³⁷.**
2. **Deben concederse a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de las funciones que ejercen¹³⁸.**
3. **A reserva de todo convenio colectivo que prevea un método de cálculo apropiado que tenga en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar a este respecto, las vacaciones anuales pagadas deben calcularse sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo¹³⁹.**
4. **Se prohíbe todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas [determinadas en el párrafo 3 que antecede], salvo en los casos previstos por la autoridad competente¹⁴⁰.**
5. **El período de servicio se calculará de la siguiente manera:**
 - a) *se contarán como parte del período de servicio las ausencias del trabajo para asistir a cursos autorizados de formación profesional marítima y las ausencias por lesión o enfermedad o por maternidad¹⁴¹.*
 - b) *los servicios prestados que no figuren en el contrato de enrolamiento se contarán como períodos de servicio¹⁴².*
6. **Las vacaciones anuales pagadas deben calcularse con arreglo a los criterios establecidos en los párrafos 7 y 8 siguientes. No deben contarse como parte de las vacaciones anuales las ausencias del trabajo justificadas¹⁴³.**
7. *No se contarán como parte de las vacaciones anuales pagadas¹⁴⁴:*
 - a) *los días feriados oficiales y los feriados establecidos por la costumbre, coincidan o no con las vacaciones anuales pagadas¹⁴⁵;*
 - b) *los períodos de incapacidad de trabajo por motivo de enfermedad o lesión o por maternidad¹⁴⁶;*
 - c) *los permisos temporales en tierra concedidos a la gente de mar mientras esté en vigor su acuerdo de empleo¹⁴⁷;*
 - d) *los permisos compensatorios de cualquier clase, con arreglo a las condiciones que establezca la autoridad competente o que se establezcan por medio de mecanismos oficiales¹⁴⁸;*
 - e) *el tiempo transcurrido en espera de la repatriación y la duración del viaje de repatriación¹⁴⁹.*
8. *El salario que se pague durante las vacaciones anuales será del mismo nivel que el de la remuneración normal de la gente de mar prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar aplicable. En lo que atañe a la gente de mar empleada por períodos inferiores a un año o en caso de terminación de la relación de trabajo, el derecho a vacaciones se calculará mediante prorrateo¹⁵⁰.*
9. *El período en que se han de tomar las vacaciones anuales debe ser determinado por el armador, previa celebración de consultas y, en la medida en que sea posible, en concertación con la gente de mar de que se trate o con sus representantes, a menos que dicho período se fije por reglamentos, convenios colectivos, laudos arbitrales u otros medios¹⁵¹.*
10. *En principio, la gente de mar tiene el derecho a tomar sus vacaciones anuales en el lugar con el que mantenga una relación sustancial, el cual es normalmente el mismo lugar al que tiene derecho de ser repatriada. No debe exigirse*

¹³⁶ Regla 2.4, párrafo 1.

¹³⁷ Regla 2.4, párrafo 1, y norma A2.4, párrafo 1.

¹³⁸ Regla 2.4, párrafo 2.

¹³⁹ Norma A2.4, párrafo 2.

¹⁴⁰ Norma A2.4, párrafo 3.

¹⁴¹ Pauta B2.4.1, párrafo 2.

¹⁴² Pauta B2.4.1, párrafo 1.

¹⁴³ Norma A2.4, párrafo 2.

¹⁴⁴ Pauta B2.4.1, párrafo 4.

¹⁴⁵ Pauta B2.4.1, párrafo 4, apartado a).

¹⁴⁶ Pauta B2.4.1, párrafo 4, apartado b).

¹⁴⁷ Pauta B2.4.1, párrafo 4, apartado c).

¹⁴⁸ Pauta B2.4.1, párrafo 4, apartado d).

¹⁴⁹ Pauta B2.5.1, párrafo 4.

¹⁵⁰ Pauta B2.4.1, párrafo 3.

¹⁵¹ Pauta B2.4.2, párrafo 1.

*a la gente de mar, sin su consentimiento, que tome las vacaciones anuales en otro lugar, salvo en el caso de que así se disponga en un acuerdo de empleo de la gente de mar*¹⁵².

11. *La gente de mar que sea obligada a tomar sus vacaciones anuales cuando se encuentre en un lugar distinto del que se prevé en el párrafo 10 que antecede debe tener derecho al transporte gratuito hasta el lugar donde se concertó su contratación, o hasta el lugar donde se concertó su colocación si éste es más próximo a su domicilio; los viáticos y demás gastos relacionados directamente con su retorno deben correr a cargo del armador. El tiempo de viaje no debe ser deducido de las vacaciones anuales pagadas a que tenga derecho la gente de mar*¹⁵³.
12. *El regreso a bordo de la gente de mar que esté gozando de sus vacaciones anuales puede solicitarse únicamente en casos de extrema urgencia y con su consentimiento*¹⁵⁴.
13. *El fraccionamiento de las vacaciones anuales pagadas o la acumulación de las vacaciones correspondientes a un año con las de un período ulterior pueden ser autorizados por la autoridad competente*¹⁵⁵.
14. *A reserva de lo dispuesto en el párrafo 13 que antecede, y a menos que se disponga otra cosa en un acuerdo aplicable al armador y a la gente de mar de que se trate, las vacaciones anuales pagadas de la gente de mar deben consistir en un período ininterrumpido*¹⁵⁶.
15. *Los marinos menores de 18 años que hayan cumplido seis meses de servicio o un período de trabajo más corto con arreglo a un convenio colectivo o a un acuerdo de empleo de la gente de mar, sin haber disfrutado de vacaciones, en un buque con destino al extranjero que no haya vuelto al país de residencia de esos marinos en ese período ni vaya a volver a dicho país en el curso de los tres meses de viaje siguientes, deben ser repatriados sin gastos para ellos al lugar en que fueron contratados originalmente en su país de residencia, con el fin de que tomen las vacaciones acumuladas durante el viaje*¹⁵⁷.

¹⁵² Pauta B2.4.2, párrafo 2.

¹⁵³ Pauta B2.4.2, párrafo 3.

¹⁵⁴ Pauta B2.4.2, párrafo 4.

¹⁵⁵ Pauta B2.4.3, párrafo 1.

¹⁵⁶ Pauta B2.4.3, párrafo 2.

¹⁵⁷ Pauta B2.4.4, párrafo 1.

Título 2: Condiciones de empleo

Regla 2.5; y norma A2.5 y pauta B2.5 del Código

Comentario

Repatriación

Finalidad: Asegurar que la gente de mar pueda regresar a su hogar

A menudo, la gente de mar trabaja en buques que realizan viajes consecutivos y cubren largas distancias entre los puertos, que suelen encontrarse muy lejos de su país de residencia. En caso de enfermedad o lesión de un marino, o cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expira en el extranjero, o por lo menos cada vez que el período de servicio a bordo excede de un tiempo determinado (el cual debe ser inferior a 12 meses), la gente de mar debe estar segura de que el Estado del pabellón en cuestión exige que los armadores asuman la responsabilidad de devolver a la gente de mar a sus hogares, o al lugar donde se incorporaron al buque, o al lugar previsto en cualquier convenio colectivo aplicable. Este derecho – denominado «repatriación» – debe ejercerse normalmente sin costo alguno para la gente de mar de que se trate. Los detalles del modo de transporte y otras cuestiones han de ser prescritos en la legislación del Estado del pabellón o en otras medidas o convenios colectivos. El MLC, 2006, también establece la obligación del Estado del pabellón de exigir que los buques cuenten con garantías financieras para asegurar la repatriación efectiva de la gente de mar. Las formas específicas que han de revestir dichas garantías no se especifica en el MLC, 2006, y por lo tanto pueden ser muy diversas (por ejemplo, un contrato de fianza o una póliza de seguro), en función de lo que decida el Estado del pabellón.

El Convenio permite cierta flexibilidad respecto de la elección de la forma jurídica que tendrá la aplicación de las disposiciones a nivel nacional. Cualquiera sea dicha forma, tendrá carácter obligatorio y deberá incluir los siguientes aspectos:

- la gente de mar tiene derecho a ser repatriada, sin costo para ella, salvo cuando se haya comprobado que, con respecto a la legislación nacional o a otras medidas o convenios colectivos aplicables, un marino es culpable de una infracción grave a sus obligaciones de empleo;
- los buques tienen la obligación de proporcionar al Estado del pabellón las garantías financieras necesarias para asegurar que la repatriación se lleve a cabo;
- en los buques deben llevarse copias de las disposiciones nacionales aplicables en materia de repatriación, las cuales deben estar escritas en un lenguaje apropiado y ponerse a disposición de la gente de mar;
- como mínimo, la gente de mar debe tener derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes:
 - cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras ésta se encuentre en el extranjero;
 - cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar sea rescindido por el armador;
 - cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar sea rescindido por un marino, por causas justificadas;
 - cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando las funciones previstas en su acuerdo de empleo, o cuando no pueda esperarse que las cumpla en sus circunstancias específicas;
 - cuando la gente de mar haya prestado servicio a bordo de un buque por un período máximo (el cual debe ser inferior a 12 meses).

Sección 2.5 Repatriación

1. **La gente de mar tiene derecho a ser repatriada sin costo para ella, en las circunstancias siguientes¹⁵⁸:**
 - a) **cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expira mientras ésta se encuentra en el extranjero¹⁵⁹; o**
 - b) **tras expirar el plazo de preaviso dado de conformidad con las disposiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar¹⁶⁰, cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar es rescindido¹⁶¹:**
 - i) **por el armador; o¹⁶²**
 - ii) **por la gente de mar, por causas justificadas¹⁶³;**
 - c) **cuando la gente de mar no puede seguir desempeñando las funciones previstas en su acuerdo de empleo, o cuando no puede esperarse que las cumpla en sus circunstancias específicas¹⁶⁴;**
 - d) **en todo caso, después de haber prestado servicio a bordo durante un período de [nueve¹⁶⁵] meses¹⁶⁶.**
2. **Se considera que las siguientes circunstancias están comprendidas en los apartados b) y c) del párrafo 1 que antecede¹⁶⁷:**
 - a) *en caso de enfermedad o de lesión o de cualquier otro problema de salud que exija la repatriación de la gente de mar si se la considera físicamente apta para viajar¹⁶⁸;*
 - b) *en caso de naufragio¹⁶⁹;*
 - c) *cuando el armador no puede seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la gente de mar a causa de insolvencia, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo¹⁷⁰;*
 - d) *cuando el buque en que presta servicio la gente de mar se dirige hacia una zona de guerra, a la cual la gente de mar no acepte ir¹⁷¹; y*
 - e) *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 en caso de terminación de la relación de trabajo por cualquier otro motivo similar¹⁷².*
3. **Se prohíbe a los armadores que exijan a la gente de mar, al comienzo de su empleo, cualquier anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación o que deduzcan dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho la gente de mar, excepto cuando, de conformidad con la legislación nacional, con otras medidas o con convenios colectivos aplicables, se determine que el marino de que se trate ha cometido una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo¹⁷³.**
4. **Todos los buques que enarbolan el pabellón de [insértese aquí el nombre del país] deben proporcionar a la autoridad competente pruebas de que disponen de las garantías financieras necesarias para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada¹⁷⁴.**
5. **Los armadores tienen la responsabilidad, como mínimo¹⁷⁵, de sufragar los siguientes costos y derechos de la gente de mar relativos a su repatriación¹⁷⁶:**
 - a) *el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación en conformidad con el párrafo 6 que sigue¹⁷⁷;*
 - b) *el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar desembarca del buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación¹⁷⁸;*
 - c) *la remuneración y las prestaciones a que tiene derecho la gente de mar desde el momento en que desembarca del buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación¹⁷⁹;*

¹⁵⁸ Regla 2.5, párrafo 1, y norma A2.5, párrafo 1.

¹⁵⁹ Norma A2.5, párrafo 1, apartado a).

¹⁶⁰ Pauta B2.5.1, párrafo 1, apartado a).

¹⁶¹ Norma A2.5, párrafo 1, apartado b).

¹⁶² Norma A2.5, párrafo 1, apartado b), inciso i).

¹⁶³ Norma A2.5, párrafo 1, apartado b), inciso ii).

¹⁶⁴ Norma A2.5, párrafo 1, apartado c).

¹⁶⁵ Esta cifra (nueve) puede modificarse. En virtud de la norma A.5, párrafo 2, apartado b), el período debe ser inferior a 12 meses. Véase la pauta B2.5.1, párrafo 2, en la que se dan orientaciones para determinar la duración máxima de los períodos de servicio a bordo que dan derecho a repatriación.

¹⁶⁶ Norma A2.5, párrafo 2, apartado b).

¹⁶⁷ Pauta B2.5.1, párrafo 1, apartado b).

¹⁶⁸ Pauta B2.5.1, párrafo 1, apartado b), inciso i).

¹⁶⁹ Pauta B2.5.1, párrafo 1, apartado b), inciso ii).

¹⁷⁰ Pauta B2.5.1, párrafo 1, apartado b), inciso iii).

¹⁷¹ Pauta B2.5.1, párrafo 1, apartado b), inciso iv).

¹⁷² Pauta B2.5.1, párrafo 1, apartado b), inciso v).

¹⁷³ Norma A2.5, párrafo 3.

¹⁷⁴ Regla 2.5, párrafo 2.

¹⁷⁵ Pauta B2.5.1, párrafo 3.

¹⁷⁶ Norma A2.5, párrafo 2, apartado c).

¹⁷⁷ Pauta B2.5.1, párrafo 3, apartado a).

¹⁷⁸ Pauta B2.5.1, párrafo 3, apartado b).

¹⁷⁹ Pauta B2.5.1, párrafo 3, apartado c).

- d) el transporte de 30 kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación¹⁸⁰; 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 repatriación¹⁸¹.
6. Si, después de que un marino menor de 18 años ha prestado servicio en un buque que enarbola el pabellón de [insértese aquí el nombre del país] al menos durante cuatro meses en su primer viaje al extranjero, resulta obvio que el marino no es apto para la vida en el mar, éste debe tener la posibilidad de ser repatriado, sin gastos para él, en el primer puerto de escala apropiado donde haya servicios consulares de [insértese aquí el nombre del país] o del Estado de nacionalidad o de residencia del joven marino. La repatriación y las razones que la motivaron se notificarán a la autoridad que expidió la documentación utilizada por el joven marino para obtener el empleo a bordo del buque¹⁸².
7. **La obligación de los armadores de sufragar los costos de repatriación se mantiene hasta que la gente de mar de que se trate haya sido desembarcada en un punto de destino establecido en conformidad con el párrafo 8 siguiente o hasta que se atribuya a la gente de mar un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a alguno de esos puntos de destino**¹⁸³.
8. Incumbe a los armadores la responsabilidad de organizar la repatriación de la gente de mar por medios apropiados y rápidos. El medio de transporte normal es la vía aérea. La gente de mar tiene derecho a ser repatriada y a elegir entre los siguientes puntos de destino un lugar de repatriación con el que tenga una relación sustancial¹⁸⁴:
- a) el lugar en el que la gente de mar aceptó la contratación¹⁸⁵;
- b) el lugar estipulado por convenio colectivo¹⁸⁶;
- c) el país de residencia de la gente de mar¹⁸⁷; o
- d) cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación¹⁸⁸.
9. Los derechos relativos a la repatriación pueden expirar si la gente de mar de que se trate no los reclama [antes de que transcurran dos años a contar de la fecha en que se repatrió a la gente de mar] en un plazo razonable que se ha de determinar en un convenio colectivo aplicable¹⁸⁹.
10. **Ninguna disposición del/de la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] podrá menoscabar los derechos del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de acuerdos contractuales con terceras partes**¹⁹⁰.
11. **Si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de la gente de mar o no sufraga el costo de la misma**¹⁹¹:
- a) **la autoridad competente organizará la repatriación de la gente de mar de que se trate**¹⁹²;
- b) **se reclamará al armador de que se trate el reembolso de los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar**¹⁹³;
- c) **los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo de la gente de mar, salvo cuando rija la excepción prevista en el párrafo 3 que antecede**¹⁹⁴;
- d) la autoridad competente podrá inmovilizar el buque, u otros buques, del armador de que se trate **hasta que éste reembolse los gastos de repatriación**¹⁹⁵.
12. **Los buques que enarbolan el pabellón de [insértese aquí el nombre del país] deben llevar a bordo una copia de las presentes disposiciones aplicables a la repatriación; estas disposiciones deben estar escritas en un idioma apropiado, y ponerse a disposición de la gente de mar**¹⁹⁶.
13. Se prestará la máxima asistencia práctica posible a todo marino abandonado en un puerto extranjero, en espera de su repatriación, y también en caso de demora de la repatriación. Cuando haya gente de mar extranjera abandonada en un puerto de [insértese aquí el nombre del país], la autoridad competente velará por que se informe de ello inmediatamente al representante consular o local del Estado cuyo pabellón enarbola el buque y del Estado del cual la gente de mar es nacional o residente, según proceda¹⁹⁷.

¹⁸⁰ Pauta B2.5.1, párrafo 3, apartado d).

¹⁸¹ Pauta B2.5.1, párrafo 3, apartado e).

¹⁸² Pauta B2.5.2, párrafo 3.

¹⁸³ Pauta B2.5.1, párrafo 5.

¹⁸⁴ Pauta B2.5.1, párrafos 6 y 7.

¹⁸⁵ Pauta B2.5.1, párrafo 6, apartado a).

¹⁸⁶ Pauta B2.5.1, párrafo 6, apartado b).

¹⁸⁷ Pauta B2.5.1, párrafo 6, apartado c).

¹⁸⁸ Pauta B2.5.1, párrafo 6, apartado d).

¹⁸⁹ Pauta B2.5.1, párrafo 8.

¹⁹⁰ Norma A2.5, párrafo 4.

¹⁹¹ Norma A2.5, párrafo 5.

¹⁹² Norma A2.5, párrafo 5, apartado a).

¹⁹³ Norma A2.5, párrafo 5, apartado b).

¹⁹⁴ Norma A2.5, párrafo 5, apartado c).

¹⁹⁵ Norma A2.5, párrafo 6.

¹⁹⁶ Norma A2.5, párrafo 9.

¹⁹⁷ Pauta B2.5.2, párrafo 1.

Título 2: Condiciones de empleo

Regla 2.6; y norma A2.6 y pauta B2.6 del Código

Comentario

Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

Finalidad: Asegurar que se indemnice a la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

En virtud del MLC, 2006, la gente de mar tiene derecho a recibir una indemnización adecuada en caso de lesión, pérdida o desempleo debido a la pérdida del buque o su naufragio. Los Estados del pabellón tienen la obligación de establecer reglas que aseguren que, en caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador pague a cada uno de los marinos a bordo una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o del naufragio. El importe total de la indemnización puede limitarse a dos meses de salario. Aparte de la utilización del término «reglas», en el Convenio no especifica qué forma jurídica habrán de tener las disposiciones de aplicación; en todo caso, cualquiera sea dicha forma, debe ser considerada obligatoria en el ordenamiento jurídico nacional.

Sección 2.6 Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

1. **Los armadores deben pagar a cada uno de los marinos empleados a bordo una indemnización**, descrita en el párrafo 2 siguiente, **por el desempleo resultante de la pérdida o naufragio del buque**¹⁹⁸.
2. **La indemnización** por desempleo resultante del naufragio o de la pérdida de un buque debe *pagarse con respecto a todos los días de desempleo efectivo de la gente de mar, con arreglo a la misma tasa del salario pagadero en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar. El importe total de la indemnización pagadera a cada persona queda limitado a [dos] meses de salario*¹⁹⁹.
3. El requisito del párrafo 1 que antecede se entenderá **sin perjuicio de que la gente de mar ejerza cualquier otro derecho que pueda tener por las eventuales pérdidas o lesiones resultantes de la pérdida o naufragio del buque en que trabaja**²⁰⁰.
4. *Para el cobro de dichas indemnizaciones, la gente de mar tiene acceso a los mismos recursos jurídicos de que dispone para el cobro de los salarios retrasados correspondientes a su período de servicio*²⁰¹.

¹⁹⁸ Regla 2.6, párrafo 1, y norma A2.6, párrafo 1.

¹⁹⁹ Pauta B2.6.1, párrafo 1.

²⁰⁰ Norma A2.6, párrafo 2.

²⁰¹ Pauta B2.6.1, párrafo 2.

Título 2: Condiciones de empleo

Regla 2.7; y norma A2.7 y pauta B2.7

Comentario

Niveles de dotación

Finalidad: Asegurar que la gente de mar trabaje a bordo de buques con una dotación suficiente a fin de que las operaciones del buque se hagan en condiciones de seguridad, eficiencia y protección

Es importante que se emplee a bordo a un número suficiente de marinos a fin de garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección en las operaciones de los buques, y de solventar las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, así como a las condiciones particulares de cada viaje.

Los requisitos del MLC, 2006, coinciden con los requisitos relacionados con el documento sobre dotación mínima segura previsto en los instrumentos de la OMI, pero difieren de éstos en algunos aspectos. Por ejemplo, el MLC, 2006, incluye en la dotación a la gente de mar que trabaja en el servicio de fonda. Si bien en el Convenio no se especifica cuál ha de ser la forma jurídica de las disposiciones de aplicación, la forma que se adopte debe tener carácter obligatorio en el ordenamiento jurídico nacional. El MLC, 2006, exige que se aborden los siguientes aspectos:

- la necesidad de que se emplee a bordo a un número de marinos suficiente para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección de las operaciones de los buques, en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares de cada viaje;
- cuando se determinen los niveles de dotación de un buque, se debe tener en cuenta la necesidad de asegurar que la gente de mar tenga un número suficiente de horas de descanso y de prevenir la fatiga, así como los requisitos contenidos en los instrumentos de la OMI en materia de dotación mínima segura;
- Los niveles de dotación deben ser suficientes para cumplir con los requisitos del Convenio, inclusive en materia de alimentación y servicio de fonda.

Sección 2.7 Niveles de dotación

1. **Los buques deben emplear a bordo a un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección de sus operaciones. Cada buque debe contar con una dotación adecuada por lo que se refiere al número de marinos y sus calificaciones, a fin de:**
 - a) **garantizar la seguridad y la protección del buque y de su personal, en todas las condiciones operativas, de conformidad con un documento sobre dotación mínima segura publicado o avalado por la autoridad competente; y**
 - b) **dar cumplimiento a las normas** incluidas en el/la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]²⁰².
2. **La autoridad competente determinará, aprobará o revisará los niveles de dotación, teniendo en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo para asegurar un descanso suficiente y limitar la fatiga, y tomando en consideración los principios contenidos en los instrumentos internacionales aplicables en materia de niveles de dotación²⁰³ (en especial los instrumentos de la Organización Marítima Internacional), así como todos los requisitos sobre alimentación y servicio de fonda (previstos en la sección 3.2 más adelante)²⁰⁴.**
3. *Se deben investigar las quejas relativas a los niveles de dotación de los buques. La autoridad competente debe establecer, o asegurarse de que existe, un mecanismo eficaz para la investigación y resolución de dichas quejas y procurar que los representantes de las organizaciones de armadores y de la gente de mar participen en su funcionamiento, con o sin el concurso de otras personas o autoridades²⁰⁵.*

²⁰² Regla 2.7, párrafo 1, y norma A2.7, párrafo 1.

²⁰³ Regla 2.7, párrafo 1, y norma A2.7, párrafo 2.

²⁰⁴ Norma A2.7, párrafo 3.

²⁰⁵ Pauta B2.7.1.

Título 2: Condiciones de empleo

Regla 2.8; norma A2.8 y pauta B2.8 del Código

Comentario

Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

Finalidad: Promover la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar

El MLC, 2006, también promueve la oferta de oportunidades de empleo en el sector marítimo. Las disposiciones de esta regla se orientan a cumplir la meta de lograr empleo continuo o regular para la gente de mar calificada, y proporcionar a los armadores una fuerza de trabajo estable y competente. Las disposiciones de obligado cumplimiento están destinadas en general a los países que se esfuerzan por desarrollar su fuerza de trabajo marítima. En ellas se exige que los países adopten políticas nacionales cuyo objetivo sea potenciar las competencias laborales, calificaciones y oportunidades de empleo de la gente de mar que reside en su territorio. Por ello, se deben establecer objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la capacitación, incluida la formación permanente de la gente de mar cuyas tareas a bordo del buque están relacionadas principalmente con la seguridad de sus operaciones y de la navegación. En el Convenio no se especifica cuál ha de ser la forma jurídica de aplicación de estos requisitos, y sólo se exige la adopción de políticas y objetivos que se formulen previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar. Los países que mantienen registros o listas de regulación del empleo de la gente de mar deben tener debidamente en cuenta las orientaciones contenidas en la pauta B2.8.2.

Sección 2.8 Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

1. **La autoridad competente elaborará políticas nacionales para promover el empleo en el sector marítimo y alentar la progresión profesional y el desarrollo de las competencias laborales, así como para incrementar las oportunidades de empleo de la gente de mar domiciliada en [insértese aquí el nombre del país], a fin de proporcionar al sector marítimo una fuerza de trabajo estable y competente²⁰⁶.**
2. **Estas políticas tendrán por objetivo ayudar a la gente de mar a potenciar sus competencias laborales, calificaciones y oportunidades de empleo²⁰⁷.**
3. Las políticas nacionales se basarán en la regla 2.8 y la norma A2.8 del Convenio, [y en ellas se tendrán debidamente en cuenta las orientaciones contenidas en la pauta B2.8]²⁰⁸.

²⁰⁶ Regla 2.8, párrafo 1, y norma A2.8, párrafo 1.

²⁰⁷ Norma A2.8, párrafo 2.

²⁰⁸ Por ejemplo, los países que mantienen registros o listas de la gente de mar.

Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda

Regla 3.1; y norma A3.1 y pauta B3.1 del Código

Comentario

Alojamiento y servicios de esparcimiento

Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga un alojamiento e instalaciones de esparcimiento decentes a bordo

El MLC, 2006, contiene un volumen importante de detalles técnicos y orientaciones con respecto a las normas de alojamiento y los servicios de esparcimiento a bordo. Estas disposiciones, que se dirigen a los Estados del pabellón, son aplicables a todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio (véase la sección 0 de estas disposiciones modelo). Sin embargo, hay algunas excepciones y se ha previsto un margen de flexibilidad en función de factores tales como la edad del buque (buques en servicio con respecto a buques nuevos) o el arqueo bruto, además de ajustes específicos para algunas categorías de buques. En estas disposiciones modelo, dichas cuestiones se tratan en cláusulas opcionales.

Los requisitos contenidos en el Código del MLC, 2006 (es decir, las normas de la parte A y las pautas de la parte B) que se refieren a la construcción y el equipamiento de los buques (sus partes y aparatos más permanentes) no se aplican a los buques existentes (en servicio), a menos que su aplicación esté prevista en la legislación nacional. Este criterio rige para los buques que se hayan construido antes de la entrada en vigor del MLC, 2006 (los denominados «buques existentes») para el país de que se trate (es decir, la entrada en vigor tendrá lugar doce meses después de que se haya registrado su ratificación, o después de que se haya registrado la ratificación por el trigésimo país, con arreglo al criterio de la ratificación por al menos 30 países). Los buques existentes seguirán sometidos a la obligación general descrita en la regla 3.1 (y en las demás disposiciones del Código) de proporcionar y mantener locales de alojamiento y esparcimiento de nivel decente para la gente de mar que trabaja y eventualmente vive a bordo, en conformidad con la promoción de la salud y el bienestar de los marinos prevista por la legislación nacional. Además, estos buques deben cumplir las normas relativas a la construcción y el equipamiento naviero establecidas en los Convenios núms. 92 y/o 133, en el caso de que sean aplicables en el país de que se trate (en función de la ratificación de dichos convenios, o con arreglo al principio de equivalencia sustancial, si se han ratificado el Convenio núm. 147 o el Protocolo de 1996 al Convenio núm. 147, o por otro motivo).

Según el MLC, 2006, se debe adoptar una legislación que dé forma jurídica al cumplimiento del requisito según el cual los buques han de aplicar determinadas normas mínimas para asegurar que todo espacio de alojamiento de la gente de mar que trabaje o viva a bordo del buque, o ambas cosas, sea seguro, decente y conforme con las disposiciones de la norma A3.1. En la legislación también se debe exigir que los buques sean inspeccionados para garantizar el cumplimiento inicial y continuo de estas normas, incluyendo el requisito de que el capitán del buque o una persona designada por éste debe llevar a cabo inspecciones frecuentes de los espacios de alojamiento de la gente de mar y de que debe dejarse constancia documental de dichas inspecciones. Estos requisitos de inspección se articulan con las disposiciones modelo incluidas más adelante en la sección 5.1. El Convenio exige que cuando se elabore y aplique la legislación pertinente se celebren consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar y se tomen en consideración los requisitos relacionados con la salud y la seguridad y la prevención de accidentes contenidos en la regla 4.3 (véase la sección 4.3 de las presentes disposiciones modelo). El objetivo es atender las necesidades específicas de los marinos que viven y trabajan en los buques. Asimismo, cuando se adopte la legislación de aplicación de estos requisitos se debe dar la debida consideración a las pautas propuestas en el MLC, 2006, así como a las demás partes del Convenio.

El MLC, 2006, exige que la autoridad competente ponga especial empeño en asegurar la aplicación de los requisitos relativos al tamaño de los dormitorios y otros espacios de alojamiento, así como a la calefacción y ventilación, a los ruidos y vibraciones, a otros factores ambientales, sanitarios y afines, a la iluminación y a las instalaciones de enfermería.

Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda

Sección 3.1 Alojamiento y servicios de esparcimiento

1. **En los buques se deben facilitar y mantener alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, conformes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar²⁰⁹.**
2. Con respecto a los **requisitos** del/de la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] **que se refieren a la construcción y el equipamiento de los buques, los siguientes requisitos serán de obligado cumplimiento para los buques construidos** antes del [insértese aquí la fecha pertinente], **fecha en que el Convenio entró en vigor para** [insértese aquí el nombre del país]²¹⁰:
 - a) el requisito general contenido en el párrafo 1 que antecede;
 - b) ²¹¹los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento de buques establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92);]
 - c) ²¹²los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento de buques establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133).]
3. **Se considerará que un buque ha sido construido en la fecha en que se colocó su quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción²¹³.**
4. **Los buques deben²¹⁴:**
 - a) **cumplir con las normas mínimas relativas al alojamiento y los servicios de esparcimiento para la gente de mar a bordo que se establecen en este/esta** [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate], **incluidas las disposiciones** [que figuran a continuación en la sección 4.3] **sobre la protección de la salud y la seguridad y la prevención de accidentes, a fin de asegurar que todo espacio de alojamiento para la gente de mar que trabaje y eventualmente viva a bordo sea seguro y decente²¹⁵ a la luz de las necesidades específicas de la gente de mar que vive y trabaja a bordo de buques²¹⁶.**
 - b) **ser inspeccionados** de acuerdo con lo dispuesto en [la sección 5.1.4 más adelante] y el párrafo 5 siguiente **para asegurar el cumplimiento inicial y continuo de dichas normas²¹⁷.**
5. **Los capitanes, o personas designadas por éstos, deben llevar a cabo inspecciones frecuentes a bordo de los buques para asegurar que los espacios de alojamiento de la gente de mar estén limpios y en condiciones adecuadas de habitabilidad y se mantengan en buen estado. Los resultados de cada inspección deben asentarse en un registro y estar disponibles para su verificación²¹⁸.**
6. **Cuando haya que tener en cuenta, sin discriminación alguna, los intereses de la gente de mar cuyas prácticas religiosas y sociales sean diferentes, la autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar de que se trate, podrá permitir que se apliquen, de forma equitativa, algunas variantes de los requisitos** [previstos en estas disposiciones], **a condición de que tales variantes no produzcan situaciones en general menos favorables que las que podrían resultar de la aplicación de dichos requisitos²¹⁹.**
7. [La autoridad competente, **previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, podrá eximir a los buques de un arqueo bruto inferior a 200** del cumplimiento de determinados requisitos que se señalan más adelante [en los párrafos [insértese aquí los numerales de los párrafos de que se trate]], siempre y cuando se cumplan todas las siguientes condiciones:
 - a) en el presente texto con respecto al requisito en cuestión;

²⁰⁹ Regla 3.1, párrafo 1.

²¹⁰ Regla 3.1, párrafo 2.

²¹¹ Este apartado *b)* debe omitirse si el país no ha ratificado el convenio núm. 92 o el Convenio núm. 147 de la OIT (a menos que los requisitos previstos en el Convenio núm. 92 sean aplicables en el país en virtud de otro dispositivo).

²¹² Este apartado *c)* debe omitirse si el país no ha ratificado el convenio núm. 133 o el Protocolo de 1996 al Convenio núm. 147 (a menos que los requisitos previstos en el Convenio núm. 133 sean aplicables en el país en virtud de otro dispositivo).

²¹³ Regla 3.1, párrafo 2.

²¹⁴ Norma A3.1, párrafo 1.

²¹⁵ Norma A3.1, párrafo 1, apartado a), y párrafo 5.

²¹⁶ Norma A3.1, párrafo 2, apartado a).

²¹⁷ Norma A3.1, párrafo 1, apartado b).

²¹⁸ Norma A3.1, párrafo 18.

²¹⁹ Norma A3.1, párrafo 19.

- b) la exención debe ser razonable, habida cuenta del tamaño del buque y del número de personas a bordo;
- c) la exención puede justificarse con claridad y sustentarse en motivos válidos debido a circunstancias particulares; y
- d) la exención se aplicará a reserva de que se garantice la protección de la seguridad y la salud de la gente de mar²²⁰.]

8. En lo que atañe a los requisitos generales de diseño y construcción²²¹:

- a) debe haber suficiente altura libre en todos los espacios de alojamiento de la gente de mar; la altura libre mínima autorizada en todos los espacios donde sea necesario circular libremente no debe ser inferior a 203 centímetros; la autoridad competente podrá permitir la reducción de la altura libre en cualquiera de dichos espacios, o partes de los mismos, cuando haya comprobado que tal reducción²²²:
 - i) es razonable²²³; y
 - ii) no causará incomodidad a la gente de mar²²⁴;
- b) los espacios de alojamiento deben estar adecuadamente aislados²²⁵;
- c) en los buques que no sean buques de pasaje, conforme a las definiciones contenidas en la regla 2, apartados e) y f), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, los dormitorios deben estar situados por encima de la línea de carga, en el centro o en la popa del buque; en casos excepcionales, cuando no sea factible otra ubicación debido al tamaño o al tipo del buque o al servicio para el que esté destinado, los dormitorios podrán estar ubicados en la proa del buque, pero nunca delante del mamparo de abordaje²²⁶;
- d) por lo que se refiere a los buques de pasaje y a los buques para fines especiales construidos de conformidad con el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, de la OMI, 1983, y sus versiones ulteriores (en adelante, «buques especiales»), a reserva de que se adopten disposiciones satisfactorias para el alumbrado y la ventilación, la autoridad competente podrá permitir la instalación de dormitorios debajo de la línea de máxima carga, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasadizos de servicio²²⁷;
- e) no debe haber ninguna abertura directa que comunique los dormitorios con los espacios de carga y de máquinas, cocinas, pañoles, tendedores o instalaciones sanitarias comunes; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores estarán debidamente construidas con acero o con cualquier otro material aprobado, estanco al agua y al gas²²⁸;
- f) los materiales que se utilicen en la construcción de los mamparos interiores, paneles y vagras, pisos y juntas deben ser adecuados para sus fines y para garantizar un entorno saludable²²⁹;
- g) los mamparos exteriores de los dormitorios y de los comedores deben estar debidamente aislados; todas las cubiertas de protección de las máquinas y todos los mamparos de contorno de las cocinas o de otros espacios que despidan calor deben estar debidamente aislados en todos los casos en que dicho calor pueda resultar molesto en los compartimentos o pasadizos adyacentes; también se deben adoptar medidas para proteger a la gente de mar de los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y/o de agua caliente²³⁰;
- h) los dormitorios, comedores, salas de esparcimiento y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deben estar convenientemente aislados para impedir toda condensación o calor excesivo²³¹;
- i) los revestimientos de los mamparos y los techos deben ser de un material cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente; no se debe usar ninguna forma de construcción susceptible de albergar parásitos²³²; las superficies de los mamparos y los techos de los dormitorios y comedores se deben poder mantener limpios fácilmente y ser de un color claro, con un acabado duradero y no tóxico²³³;

²²⁰ Norma A3.1, párrafos 20 y 21. Esta cláusula de flexibilidad es opcional.

²²¹ Norma A3.1, párrafo 6.

²²² Norma A3.1, párrafo 6, apartado a).

²²³ Norma A3.1, párrafo 6, apartado a), inciso i).

²²⁴ Norma A3.1, párrafo 6, apartado a), inciso ii).

²²⁵ Norma A3.1, párrafo 6, apartado b).

²²⁶ Norma A3.1, párrafo 6, apartado c).

²²⁷ Norma A3.1, párrafo 6, apartado d).

²²⁸ Norma A3.1, párrafo 6, apartado e).

²²⁹ Norma A3.1, párrafo 6, apartado f).

²³⁰ Pauta B3.1.1, párrafo 1.

²³¹ Pauta B3.1.1, párrafo 2.

²³² Pauta B3.1.1, párrafo 3.

²³³ Pauta B3.1.1, párrafo 4.

- j) *los materiales y la construcción del piso de todos los locales destinados al alojamiento de la gente de mar deben estar en conformidad con las normas autorizadas, y la superficie de los pisos debe ser antideslizante e impermeable a la humedad y poder limpiarse fácilmente*²³⁴; *cuando los pisos sean de un material compuesto, se deben perfilar las juntas para evitar que haya grietas*²³⁵;
- k) **debe facilitarse una iluminación apropiada y dispositivos de desagüe suficientes**²³⁶; y
- l) **los espacios de alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y de fonda deben cumplir con los requisitos establecidos más adelante en [la sección 4.3], sobre la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, en lo que atañe a la prevención de los riesgos de exposición a niveles peligrosos de ruido y de vibraciones, así como de otros factores ambientales y químicos a bordo de los buques, y asegurar un entorno laboral y de vida a bordo aceptable para la gente de mar**²³⁷. En particular:
- i) *los dormitorios, instalaciones de esparcimiento y de servicios de fonda deben estar situados 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 aparatos ruidosos*²³⁸.
- ii) *para la construcción y el acabado de mamparos, techos y cubiertas en los espacios ruidosos deben utilizarse materiales de insonorización u otros aislantes acústicos adecuados, así como puertas de cerradura automática aislantes del ruido en la sala de máquinas*²³⁹.
- iii) *la sala de máquinas y otros locales de maquinaria deben estar provistos, cuando sea factible, de salas insonorizadas de control centralizado de máquinas para el personal que trabaja en ellas; los lugares de trabajo, tales como el taller de máquinas, deben estar insonorizados, en la medida en que sea factible, del ruido general procedente de la sala de máquinas, y deben adoptarse medidas para reducir el ruido del funcionamiento de la maquinaria*²⁴⁰.
- iv) *los límites del nivel de ruido en los espacios de trabajo y de alojamiento deben estar en conformidad con las directrices internacionales de la OIT relativas a los niveles de exposición, incluidas las que figuran en el repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT titulado «Factores ambientales en el lugar de trabajo», de 2001, y, cuando proceda, con la protección específica recomendada por la Organización Marítima Internacional, así como con todo instrumento de enmienda ulterior y complementario relativo a los niveles aceptables de ruido a bordo de buques; debe llevarse a bordo y ponerse a disposición de la gente de mar una copia de los instrumentos aplicables, en inglés o en el idioma de trabajo del buque*²⁴¹;
- v) *los dormitorios, las instalaciones de esparcimiento y los servicios de fonda no deben estar expuestos a vibraciones excesivas*²⁴²;
- vi) *los buques que naveguen regularmente hacia puertos infestados de mosquitos deben estar equipados con dispositivos apropiados*²⁴³.

9. **En lo que atañe a los requisitos sobre ventilación y calefacción**²⁴⁴:

- a) **los dormitorios y comedores deben estar adecuadamente ventilados**²⁴⁵; *el sistema de ventilación de los dormitorios y los comedores debe 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*²⁴⁶;
- b) **los buques, con excepción de aquellos que operan regularmente en regiones cuyas condiciones de clima templado no lo requieran, deben estar provistos de aire acondicionado en los espacios de alojamiento de la gente de mar, así como en todo cuarto de radio separado y en toda sala de control central de máquinas**²⁴⁷; en particular, *los sistemas de aire acondicionado, ya sean sistemas centralizados o unidades individuales, deben concebirse para*²⁴⁸:

²³⁴ Pauta B3.1.1, párrafo 5.

²³⁵ Pauta B3.1.1, párrafo 6.

²³⁶ Norma A3.1, párrafo 6, apartado g).

²³⁷ Norma A3.1, párrafo 6, apartado h).

²³⁸ Pauta B3.1.12, párrafo 1.

²³⁹ Pauta B3.1.12, párrafo 2.

²⁴⁰ Pauta B3.1.12, párrafo 3.

²⁴¹ Pauta B3.1.12, párrafo 4.

²⁴² Pauta B3.1.12, párrafo 5.

²⁴³ Norma A3.1, párrafo 16.

²⁴⁴ Norma A3.1, párrafo 7.

²⁴⁵ Norma A3.1, párrafo 7, apartado a).

²⁴⁶ Pauta B3.1.2, párrafo 1.

²⁴⁷ Norma A3.1, párrafo 7, apartado b).

²⁴⁸ Pauta B3.1.2, párrafo 2.

- i) *mantener el aire en niveles de temperatura y de humedad relativa satisfactorios con respecto a las condiciones del aire exterior; asegurar una renovación suficiente de aire exterior en todos los locales con aire acondicionado, tomar en cuenta las características particulares de la navegación marítima y no producir ruidos o vibraciones excesivos*²⁴⁹; y
 - ii) *permitir su fácil limpieza y desinfección, a fin de impedir o controlar la propagación de enfermedades*²⁵⁰;
 - c) **para su ventilación, todos los espacios de aseo deben tener una abertura directa al exterior, separada de cualquier otra parte del alojamiento**²⁵¹;
 - d) **debe proporcionarse un sistema de calefacción adecuado, salvo en los buques destinados exclusivamente a navegar en climas tropicales**²⁵²; asimismo:
 - i) *el sistema de calefacción del alojamiento de la gente de mar debe estar en funcionamiento durante todo el tiempo en que la gente de mar esté viviendo o trabajando a bordo y cuando las circunstancias lo requieran*²⁵³;
 - ii) *en todos los buques en que deba disponerse de un sistema de calefacción, éste debe funcionar con agua caliente, aire caliente, electricidad, vapor u otro medio equivalente; sin embargo, en la zona de los espacios de alojamiento no debe utilizarse el vapor como medio para la transmisión de calor;*
 - iii) *el sistema de calefacción debe 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]*²⁵⁴;
 - iv) *los radiadores y demás aparatos de calefacción deben 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*²⁵⁵; y
 - e) *debe disponerse de la electricidad necesaria para hacer funcionar el aire acondicionado y los sistemas de ventilación previstos en los apartados anteriores durante todo el tiempo en que la gente de mar esté viviendo o trabajando a bordo y cuando las circunstancias lo requieran; no es necesario que esta electricidad provenga de una fuente de emergencia*²⁵⁶.
10. [A reserva de las condiciones establecidas en el párrafo 7 más arriba, los buques de un arqueo bruto inferior a 200 pueden quedar exentos del cumplimiento del requisito previsto en el apartado b) del párrafo 9 que antecede²⁵⁷.]
11. **En lo que atañe a los requisitos sobre iluminación, a reserva de las condiciones especiales que puedan autorizarse en buques de pasaje, los dormitorios y los comedores deben estar iluminados con luz natural y provistos de luz artificial apropiada**²⁵⁸. En particular:
- a) *el alojamiento de la gente de mar debe disponer de luz eléctrica;*
 - b) *cuando no haya dos fuentes independientes de electricidad para la iluminación, se debe instalar un sistema adicional de alumbrado de emergencia mediante lámparas o aparatos de iluminación de un tipo adecuado*²⁵⁹;
 - c) *en los dormitorios de la gente de mar, todas las literas deben estar provistas de una lámpara eléctrica de lectura situada en la cabecera*²⁶⁰;
 - d) *todos los alojamientos de la gente de mar deben cumplir con las siguientes normas de iluminación natural y artificial: [insértense aquí las normas nacionales que deben ser fijadas por la autoridad competente]*²⁶¹.
12. **Cuando se exija disponer de espacios de alojamiento a bordo de los buques, se aplicarán los siguientes requisitos en lo que atañe a los dormitorios**²⁶²:
- a) **en buques que no sean de pasaje, se proporcionará un dormitorio individual a cada marino; [por lo que se refiere a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000 o a los buques especiales, la autoridad competente,**

²⁴⁹ Pauta B3.1.2, párrafo 2, apartado a).

²⁵⁰ Pauta B3.1.2, párrafo 2, apartado b).

²⁵¹ Norma A3.1, párrafo 7, apartado c).

²⁵² Norma A3.1, párrafo 7, apartado d).

²⁵³ Pauta B3.1.3, párrafo 1.

²⁵⁴ Pauta B3.1.3, párrafo 2. La autoridad competente debe fijar los niveles que han de mantenerse.

²⁵⁵ Pauta B3.1.3, párrafo 3.

²⁵⁶ Pauta B3.1.2, párrafo 3.

²⁵⁷ Norma A3.1, párrafo 20, apartado a). Esta disposición es opcional.

²⁵⁸ Norma A3.1, párrafo 8, y pauta B3.1.4, párrafo 3. La autoridad competente debe fijar niveles adecuados de iluminación natural y artificial.

²⁵⁹ Pauta B3.1.4, párrafo 1.

²⁶⁰ Pauta B3.1.4, párrafo 2.

²⁶¹ Pauta B3.1.4, párrafo 3.

²⁶² Norma A3.1, párrafo 9.

previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, podrá eximirlos del cumplimiento de este requisito²⁶³;

- b) **a reserva de los requisitos en cuanto a la superficie mínima para los dormitorios que se establecen en el párrafo 13, más adelante:**
- i) **en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000 que no sean buques de pasaje o buques destinados a actividades especiales, los dormitorios pueden ser ocupados por un máximo de dos marinos²⁶⁴;**
 - ii) **en los buques de pasaje, los dormitorios pueden ser ocupados por un máximo de cuatro marinos que no cumplan funciones de oficial de buque²⁶⁵; en el caso de los marinos que cumplan funciones de personal de maestranza, no debe haber más de dos personas por dormitorio²⁶⁶;**
 - iii) **en los buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por más de cuatro personas²⁶⁷;**
- c) **debe proporcionarse dormitorios separados para hombres y mujeres²⁶⁸;**
- d) *en la medida en que sea factible, los dormitorios de la gente de mar deben estar distribuidos de forma que los marinos en servicio de guardia estén separados y que ningún marino que trabaje durante el día comparta dormitorio con otro que haga guardia nocturna²⁶⁹;*
- e) **los dormitorios deben tener un tamaño adecuado y estar debidamente equipados para asegurar una comodidad razonable y facilitar la limpieza²⁷⁰; en consecuencia:**
- i) *cuando resulte razonable y factible habida cuenta del tamaño del buque, de su actividad prevista y de su configuración, cada dormitorio debe diseñarse de tal manera que esté equipado con un cuarto de baño, incluido un retrete, a fin de proporcionar a sus ocupantes una comodidad razonable y facilitar la limpieza²⁷¹;*
 - ii) **el mobiliario de cada ocupante debe estar construido con un material liso y duro, que no se deforme ni corra²⁷², e incluir un armario amplio (mínimo 475 litros) y un cajón o un espacio equivalente cuya capacidad no sea inferior a 56 litros; si el armario incluye un cajón, el volumen mínimo combinado del armario debe ser de 500 litros; éste debe estar provisto de un estante y de un dispositivo de cierre mediante candado que garantice la privacidad del ocupante²⁷³;**
 - iii) **cada dormitorio debe estar provisto de una mesa o un escritorio, ya sea de tipo fijo o de corredera o que permita bajar el tablero, así como del número de asientos cómodos que sea necesario²⁷⁴;**
 - iv) *los dormitorios deben estar provistos de cortinas o dispositivos equivalentes en los portillos²⁷⁵, así como de un espejo, de pequeñas alacenas para los artículos de aseo personal, de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos para colgar ropa²⁷⁶;*
- f) **las literas deben corresponder a los siguientes criterios:**
- i) **en todos los casos deben proporcionarse literas individuales para cada marino²⁷⁷;**
 - ii) **las dimensiones interiores mínimas de toda litera deben ser como mínimo de 198 por 80 centímetros²⁷⁸;**
 - iii) *deben facilitarse a bordo instalaciones de literas adecuadas para permitir el alojamiento en las condiciones lo más cómodas posibles de la gente de mar, eventualmente acompañada por su pareja²⁷⁹;*
 - iv) *no deben superponerse más de dos literas; en el caso de que éstas se hallen colocadas a lo largo de la banda del buque, no deben estar superpuestas si se encuentran debajo de un portillo²⁸⁰;*

²⁶³ Norma A3.1, párrafo 9, apartado a).

²⁶⁴ Norma A3.1, párrafo 9, apartado h).

²⁶⁵ Norma A3.1, párrafo 9, apartado i).

²⁶⁶ Pauta B3.1.5, párrafo 4.

²⁶⁷ Norma A3.1, párrafo 9, apartado j).

²⁶⁸ Norma A3.1, párrafo 9, apartado b).

²⁶⁹ Pauta B3.1.5, párrafo 3.

²⁷⁰ Norma A3.1, párrafo 9, apartado c).

²⁷¹ Pauta B3.1.5, párrafo 2.

²⁷² Pauta B3.1.5, párrafo 13.

²⁷³ Norma A3.1, párrafo 9, apartado n).

²⁷⁴ Norma A3.1, párrafo 9, apartado o).

²⁷⁵ Pauta B3.1.5, párrafo 14.

²⁷⁶ Pauta B3.1.5, párrafo 15.

²⁷⁷ Norma A3.1, párrafo 9, apartado d).

²⁷⁸ Norma A3.1, párrafo 9, apartado e).

²⁷⁹ Pauta B3.1.5, párrafo 1.

²⁸⁰ Pauta B3.1.5, párrafo 7.

- v) *en caso de que haya literas superpuestas, la litera inferior no debe estar colocada a menos de 30 centímetros del suelo; la litera superior debe estar colocada aproximadamente a media distancia entre el fondo de la litera inferior y la cara inferior de las vigas del techo*²⁸¹;
 - vi) *la armazón de toda litera y la barandilla de protección, si hubiera alguna, deben ser de un material autorizado, duro y liso, que no se corroa fácilmente y que no sea susceptible de albergar parásitos*²⁸²;
 - vii) *en caso de que se utilicen armazones tubulares para construir las literas, los tubos deben estar herméticamente cerrados y no tener ninguna perforación por la que puedan entrar parásitos*²⁸³;
 - viii) *cada litera debe tener un colchón cómodo de fondo mullido o un conjunto colchón-somier de resortes; tanto el colchón como el relleno deben estar confeccionados con materiales autorizados*;
 - ix) *no deben utilizarse materiales de relleno susceptibles de albergar parásitos*²⁸⁴;
 - x) *cuando haya literas superpuestas, debajo del colchón o del colchón-somier de la litera superior se debe colocar un fondo que no deje pasar el polvo*²⁸⁵;
 - xi) *el armador debe proporcionar a toda la gente de mar ropa de cama limpia, de buena calidad*²⁸⁶, *para su uso a bordo mientras esté al servicio del buque; incumbe a la gente de mar la responsabilidad de devolver la ropa en una fecha que disponga el capitán, una vez que finalice su servicio a bordo*²⁸⁷.
13. Salvo que se disponga otra cosa, **los dormitorios deben tener las superficies mínimas** que se establecen a continuación (*en el cálculo de la superficie disponible se debe 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 deben ser excluidos del cálculo*)²⁸⁸:
- a) **en los dormitorios individuales, la superficie disponible por cada marino no debe ser inferior a**²⁸⁹:
 - i) **4,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000**²⁹⁰;
 - ii) **5,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000 pero inferior a 10.000**²⁹¹; y
 - iii) **7 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000**²⁹²;
 - b) **a fin de facilitar dormitorios individuales a bordo de buques de arqueo bruto inferior a 3.000, de buques de pasaje y de buques destinados a actividades especiales, la autoridad competente podrá permitir que se reduzca la superficie disponible**²⁹³;
 - c) **en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000 que no sean buques de pasaje o buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por un máximo de dos marinos; la superficie disponible en dichos dormitorios no debe ser inferior a 7 metros cuadrados**²⁹⁴;
 - d) **en los buques de pasaje y los buques destinados a actividades especiales, la superficie disponible en los dormitorios de los marinos que no cumplan funciones de oficial de buque no debe ser inferior a**²⁹⁵:
 - i) **7,50 metros cuadrados en los dormitorios para dos personas**²⁹⁶;
 - ii) **11,50 metros cuadrados en los dormitorios para tres personas**²⁹⁷; y
 - iii) **14,50 metros cuadrados en los dormitorios para cuatro personas**²⁹⁸;

²⁸¹ Pauta B3.1.5, párrafo 8.

²⁸² Pauta B3.1.5, párrafo 9.

²⁸³ Pauta B3.1.5, párrafo 10.

²⁸⁴ Pauta B3.1.5, párrafo 11.

²⁸⁵ Pauta B3.1.5, párrafo 12.

²⁸⁶ Pauta B3.1.10, párrafo 1, apartado b).

²⁸⁷ Pauta B3.1.10, párrafo 1, apartado a).

²⁸⁸ Pauta B3.1.5, párrafo 6.

²⁸⁹ Norma A3.1, párrafo 9, apartado f).

²⁹⁰ Norma A3.1, párrafo 9, apartado f), inciso i).

²⁹¹ Norma A3.1, párrafo 9, apartado f), inciso ii).

²⁹² Norma A3.1, párrafo 9, apartado f), inciso iii).

²⁹³ Norma A3.1, párrafo 9, apartado g);

²⁹⁴ Norma A3.1, párrafo 9, apartado h);

²⁹⁵ Norma A3.1, párrafo 9, apartado i);

²⁹⁶ Norma A3.1, párrafo 9, apartado i), inciso i);

²⁹⁷ Norma A3.1, párrafo 9, apartado i), inciso ii);

²⁹⁸ Norma A3.1, párrafo 9, apartado i), inciso iii);

- e) en los buques destinados a actividades especiales, los dormitorios pueden ser ocupados por más de cuatro personas, y la superficie disponible de dichos dormitorios no debe ser inferior a 3,60 metros cuadrados por persona²⁹⁹;
 - f) en los buques que no sean de pasaje ni estén destinados a actividades especiales, la superficie disponible por persona en los dormitorios de los marinos que cumplan funciones de oficial de buque, cuando no haya sala o salón privados, no debe ser inferior a³⁰⁰:
 - i) 7,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000³⁰¹;
 - ii) 8,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000 pero inferior a 10.000³⁰²; y
 - iii) 10 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000³⁰³;
 - g) en los buques de pasaje o los buques que estén destinados a actividades especiales, la superficie disponible por persona para los marinos que cumplan funciones de oficial de buque, cuando no haya sala o salón privados, no debe ser inferior a 7,50 metros cuadrados para los oficiales subalternos y a 8,50 metros cuadrados para los oficiales superiores; se entiende por oficial subalterno el que presta servicio a nivel operativo y por oficial superior el que presta servicio en el nivel de mando³⁰⁴;
 - h) el capitán, el jefe de máquinas y el primer oficial, así como el segundo oficial de máquinas cuando sea factible³⁰⁵, deben tener, además de su dormitorio, una sala o salón contiguos o un espacio adicional equivalente; la autoridad competente podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000, previa celebración de consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas³⁰⁶;
14. [A reserva de las condiciones establecidas en el párrafo 7, más arriba, los buques de un arqueo bruto inferior a 200 pueden quedar exentos del cumplimiento de los requisitos previstos en los apartados a) y c) del párrafo 13 que antecede, en la medida en que esos apartados se refieren a la superficie disponible³⁰⁷.]
15. **En lo que atañe a los comedores, se deben cumplir las siguientes reglas³⁰⁸:**
- a) deben estar separados de los dormitorios y ubicados lo más cerca posible de la cocina; la autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000³⁰⁹;
 - b) deben tener un tamaño adecuado, ser suficientemente cómodos y estar convenientemente amueblados y equipados (inclusive con máquinas expendedoras de bebidas y alimentos), para lo cual se ha de tener en cuenta el número de marinos que pueden llegar a utilizarlos en un momento dado³¹⁰;
 - c) cuando proceda, deben facilitarse comedores separados o comunes³¹¹; la decisión al respecto debe adoptarse previa celebración de consultas con los representantes de la gente de mar y de los armadores, a reserva de su aprobación por la autoridad competente; deben tomarse en consideración factores tales como el tamaño del buque y las diversas necesidades culturales, religiosas o sociales de la gente de mar³¹²;
 - d) cuando haya que disponer de comedores separados para la gente de mar, deben proporcionarse comedores separados³¹³ para el capitán y los oficiales, y para³¹⁴ el personal de maestranza y demás gente de mar³¹⁵;
 - e) en los buques que no sean de pasaje, la superficie disponible en los comedores para la gente de mar no debe ser inferior a 1,5 metros cuadrados por persona para el número de plazas previsto³¹⁶;
 - f) en todos los buques, los comedores deben estar equipados con mesas y asientos apropiados, fijos o móviles, suficientes para acomodar al mayor número posible de gente de mar que pueda utilizarlos al mismo tiempo³¹⁷;

²⁹⁹ Norma A3.1, párrafo 9, apartado j);

³⁰⁰ Norma A3.1, párrafo 9, apartado k);

³⁰¹ Norma A3.1, párrafo 9, apartado k), inciso i);

³⁰² Norma A3.1, párrafo 9, apartado k), inciso ii);

³⁰³ Norma A3.1, párrafo 9, apartado k), inciso iii);

³⁰⁴ Norma A3.1, párrafo 9, apartado l);

³⁰⁵ Pauta B3.1.5, párrafo 5.

³⁰⁶ Norma A3.1, párrafo 9, apartado m);

³⁰⁷ Norma A3.1, párrafo 20, apartado b). La aplicación de esta cláusula de flexibilidad es opcional.

³⁰⁸ Norma A3.1, párrafo 10.

³⁰⁹ Norma A3.1, párrafo 10, apartado a).

³¹⁰ Norma A3.1, párrafo 10, apartado b).

³¹¹ Norma A3.1, párrafo 10, apartado b).

³¹² Pauta B3.1.6, párrafo 1.

³¹³ Pauta B3.1.6, párrafo 2.

³¹⁴ Pauta B3.1.6, párrafo 2, apartado a).

³¹⁵ Pauta B3.1.6, párrafo 2, apartado b).

³¹⁶ Pauta B3.1.6, párrafo 3.

³¹⁷ Pauta B3.1.6, párrafo 4.

- g) *la superficie de las mesas y de los asientos debe ser de un material resistente a la humedad*³¹⁸;
- h) *cuando la gente de mar esté a bordo, debe disponerse en todo momento de*³¹⁹:
 - i) *un refrigerador de fácil acceso y con capacidad suficiente para el número de personas que utilicen el comedor o comedores*³²⁰;
 - ii) *máquinas de bebidas calientes*³²¹ *y máquinas de agua fresca*³²²;
 - iii) *cuando no sea posible acceder a las antecocinas desde los comedores, deben proporcionarse armarios adecuados para guardar los utensilios de mesa e instalaciones apropiadas para lavarlos*³²³;
 - iv) *el armador debe proporcionar a toda la gente de mar los artículos de vajilla que utilizará a bordo mientras esté al servicio del buque, como los platos, vasos y demás artículos fabricados con un material autorizado y fácil de limpiar*³²⁴; *incumbe a la gente de mar la responsabilidad de devolver los artículos de vajilla en una fecha que disponga el capitán, una vez que finalice su servicio a bordo*³²⁵.

16. **En lo que atañe a los requisitos sobre instalaciones sanitarias**³²⁶:

- a) **toda la gente de mar a bordo debe tener acceso adecuado a instalaciones sanitarias que cumplan las normas mínimas de salud e higiene y ofrezcan niveles razonables de comodidad; deben proveerse instalaciones sanitarias separadas para hombres y mujeres**³²⁷;
- b) **debe disponerse de instalaciones sanitarias fácilmente accesibles desde el puente de mando y desde el espacio de máquinas o cerca del centro de control de la sala de máquinas; la autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques con un arqueo bruto inferior a 3.000**³²⁸;
- c) **todos los buques deben disponer, como mínimo, en un lugar adecuado, de un retrete, un lavabo, una bañera y/o una ducha por cada grupo de seis o menos personas que no tengan acceso a instalaciones individuales**³²⁹;
- d) **salvo en los buques de pasaje, cada dormitorio debe contar con un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría, excepto cuando tales lavabos se encuentren ya en los cuartos de baño adyacentes**³³⁰; [se podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques de un arqueo bruto inferior a 200, a reserva de que se cumplan las condiciones establecidas en el párrafo 7, más arriba³³¹];
- e) *cuando se proporcionen al personal de máquinas instalaciones independientes para cambiarse de ropa, éstas deben situarse*³³² *fuera de la sala de máquinas, pero tener un fácil acceso desde ésta*³³³, *y estar equipadas con armarios individuales, bañeras y/o duchas y lavabos, con agua dulce corriente caliente y fría*³³⁴;
- f) **en el caso de los buques de pasaje utilizados normalmente en viajes cuya duración no exceda de cuatro horas, la autoridad competente podrá examinar la posibilidad de adoptar medidas especiales o de reducir el número de instalaciones sanitarias requeridas**³³⁵;
- g) **en todas las instalaciones para el aseo personal debe haber agua dulce, fría y caliente**³³⁶.
- h) *los lavabos y las bañeras deben tener un tamaño adecuado y estar fabricados con un material autorizado, de superficie lisa, que no se agriete, descascarille ni corroa*³³⁷;

³¹⁸ Pauta B3.1.6, párrafo 7.

³¹⁹ Pauta B3.1.6, párrafo 5.

³²⁰ Pauta B3.1.6, párrafo 5, apartado a).

³²¹ Pauta B3.1.6, párrafo 5, apartado b).

³²² Pauta B3.1.6, párrafo 5, apartado c).

³²³ Pauta B3.1.6, párrafo 6.

³²⁴ Pauta B3.1.10, párrafo 1, apartado b).

³²⁵ Pauta B3.1.10, párrafo 1, apartado a).

³²⁶ Norma A3.1, párrafo 11.

³²⁷ Norma A3.1, párrafo 11, apartado a).

³²⁸ Norma A3.1, párrafo 11, apartado b).

³²⁹ Norma A3.1, párrafo 11, apartado c).

³³⁰ Norma A3.1, párrafo 11, apartado d).

³³¹ Norma A3.1, párrafo 20, apartado a). Esta cláusula de flexibilidad es opcional.

³³² Pauta B3.1.9, párrafo 1.

³³³ Pauta B3.1.9, párrafo 1, apartado a).

³³⁴ Pauta B3.1.9, párrafo 1, apartado b).

³³⁵ Norma A3.1, párrafo 11, apartado e).

³³⁶ Norma A3.1, párrafo 11, apartado f).

³³⁷ Pauta B3.1.7, párrafo 1.

- i) todos los retretes deben seguir un modelo autorizado y estar provistos de una descarga potente de agua, o de algún otro método de descarga idóneo, por ejemplo con chorro de aire, que funcione en todo momento y se controle de forma independiente³³⁸;
 - j) las instalaciones sanitarias destinadas a ser utilizadas por más de una persona deben cumplir con lo siguiente³³⁹:
 - i) los suelos deben estar fabricados con un material duradero autorizado, impermeable a la humedad, y estar provistos de un sistema adecuado de desagüe³⁴⁰;
 - ii) los mamparos deben ser de acero o de cualquier otro material cuyo empleo haya sido autorizado y ser estancos hasta una altura de por lo menos 23 centímetros a partir del suelo³⁴¹;
 - iii) los locales deben tener iluminación, calefacción y ventilación suficientes³⁴²;
 - iv) los retretes deben estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y los locales de aseo personal, pero separados de ellos, y no tener comunicación directa ni con los dormitorios ni con un pasadizo entre los dormitorios y los retretes que carezca de otro acceso; esta última disposición no se aplica a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro marinos³⁴³;
 - v) cuando haya varios retretes instalados en un mismo lugar, deben estar separados por medio de tabiques que garanticen un aislamiento suficiente³⁴⁴;
 - vi) el armador debe proporcionar toallas, jabón y papel higiénico a toda la gente de mar a su servicio³⁴⁵.
17. Los buques que lleven 15 o más marinos a bordo y que efectúen viajes de más de tres días deben disponer de una enfermería en un local separado, que se utilice exclusivamente con fines médicos³⁴⁶ y que se ajuste a los siguientes requisitos:
- a) la enfermería, independientemente de las condiciones atmosféricas, debe ser de fácil acceso y disponer de condiciones confortables para acoger a los pacientes y de medios para brindarles una atención rápida y adecuada³⁴⁷; en particular:
 - i) la enfermería debe estar diseñada de manera que facilite las consultas y la prestación de primeros auxilios y ayude a impedir la propagación de enfermedades infecciosas³⁴⁸;
 - ii) la entrada, las literas, el alumbrado, la ventilación, la calefacción y el suministro de agua de la enfermería deben disponerse de tal manera que contribuyan a asegurar la comodidad de sus ocupantes y a facilitar sus tratamientos³⁴⁹;
 - iii) la autoridad competente fijará el número de literas en la enfermería³⁵⁰;
 - b) los ocupantes de la enfermería deben disponer, para su uso exclusivo, de cuartos de aseo situados en las propias instalaciones o en un lugar cercano; los cuartos de aseo deben comprender como mínimo un retrete, un lavabo y una bañera o ducha³⁵¹.
18. Se deben poner a disposición de la gente de mar instalaciones de lavandería convenientemente situadas y amuebladas³⁵². Dichas instalaciones deben disponer de:
- a) máquinas de lavar³⁵³;
 - b) secadoras o tendedores con calefacción y ventilación adecuadas³⁵⁴; y
 - c) planchas y tablas de planchar o aparatos equivalentes³⁵⁵.
19. [A reserva de las condiciones establecidas en el párrafo 7 más arriba, los buques de un arqueo bruto inferior a 200 pueden quedar exentos del cumplimiento del requisito previsto en el párrafo 18 que antecede³⁵⁶.]

³³⁸ Pauta B3.1.7, párrafo 2.

³³⁹ Pauta B3.1.7, párrafo 3.

³⁴⁰ Pauta B3.1.7, párrafo 3, apartado a).

³⁴¹ Pauta B3.1.7, párrafo 3, apartado b).

³⁴² Pauta B3.1.7, párrafo 3, apartado c).

³⁴³ Pauta B3.1.7, párrafo 3, apartado d).

³⁴⁴ Pauta B3.1.7, párrafo 3, apartado e).

³⁴⁵ Pauta B3.1.10, párrafo 1, apartado c).

³⁴⁶ Norma A3.1, párrafo 12.

³⁴⁷ Norma A3.1, párrafo 12.

³⁴⁸ Pauta B3.1.8, párrafo 1.

³⁴⁹ Pauta B3.1.8, párrafo 2.

³⁵⁰ Pauta B3.1.8, párrafo 3.

³⁵¹ Pauta B3.1.8, párrafo 4.

³⁵² Norma A3.1, párrafo 13.

³⁵³ Pauta B3.1.7, párrafo 4, apartado a).

³⁵⁴ Pauta B3.1.7, párrafo 4, apartado b).

³⁵⁵ Pauta B3.1.7, párrafo 4, apartado c).

³⁵⁶ Norma A3.1, párrafo 20, apartado a). Esta cláusula de flexibilidad es opcional.

20. **A bordo de los buques se deben facilitar a toda la gente de mar instalaciones, comodidades y servicios de esparcimiento apropiados y adaptados para atender las necesidades específicas de la gente de mar que debe vivir y trabajar en los buques, teniendo en cuenta las disposiciones relativas a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes contenidas en la sección 4.3 más adelante³⁵⁷. Las instalaciones y servicios de esparcimiento deben revisarse con frecuencia a fin de asegurar que son apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de los avances técnicos, funcionales o de otra índole que sobrevengan en la industria del transporte marítimo³⁵⁸. En particular, en los buques se debe:**
- a) **reservar para la gente de mar que no esté de servicio un espacio o espacios en una cubierta abierta; la superficie de dichos espacios debe ser suficiente, en función de las dimensiones del buque y del número de marinos a bordo³⁵⁹;**
 - b) **disponer de oficinas separadas o de una oficina común para el personal de cubierta y el personal de máquinas; la autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, puede eximir del cumplimiento de este requisito a los buques con arqueo bruto interior a 3.000³⁶⁰;**
 - c) *equipar las instalaciones de esparcimiento por lo menos con un estante para libros y mobiliario para leer y escribir y, cuando sea factible, para juegos³⁶¹; asimismo, cuando sea posible, se instalará una cafetería³⁶²;*
 - d) *cuando sea factible, incluir las siguientes instalaciones y actividades sin costo alguno para la gente de mar³⁶³:*
 - i) *una sala para fumar³⁶⁴;*
 - ii) *un lugar donde ver la televisión y escuchar la radio³⁶⁵;*
 - iii) *la proyección de películas o vídeos, cuya oferta debe adecuarse a la duración del viaje y, en caso necesario, renovarse a intervalos razonables³⁶⁶;*
 - iv) *equipamiento de deportes, con la inclusión de aparatos de ejercicio físico, juegos de mesa y juegos de cubierta³⁶⁷;*
 - v) *instalaciones para practicar la natación³⁶⁸;*
 - vi) *una biblioteca con obras de contenido profesional y de otra índole, en cantidad suficiente para la duración del viaje y renovadas a intervalos razonables³⁶⁹;*
 - vii) *medios para realizar trabajos manuales de tipo recreativo³⁷⁰;*
 - viii) *aparatos electrónicos tales como radios, televisores, vídeos, lectores de DVD/CD, computadoras personales y programas informáticos, y grabadoras/lectores de casetes³⁷¹;*
 - ix) *cuando sea apropiado, bares para la gente de mar a bordo de los buques, a menos que ello sea contrario a las costumbres nacionales, religiosas o sociales³⁷²; y*
 - x) *un acceso razonable a las comunicaciones telefónicas entre el buque y tierra, así como a los servicios de correo electrónico e Internet, cuando los haya, a precio razonable³⁷³;*
 - e) *asegurar que el envío del correo de la gente de mar sea lo más rápido y seguro posible; también habría que estudiar la forma de conseguir que la gente de mar no tenga que pagar un franqueo suplementario cuando haya que reexpedir su correo por causas ajenas a su voluntad³⁷⁴;*
 - f) *cada vez que sea posible y razonable, conceder rápidamente a los marinos autorización para recibir a bordo la visita de sus parejas, parientes y amigos, mientras el buque se halle en puerto; tales medidas deberían estar supeditadas a que se cumplan los requisitos de seguridad³⁷⁵;*
 - g) *cuando sea factible y razonable, autorizar a los marinos para que sus parejas los acompañen en viajes ocasionales; las parejas deben estar adecuadamente aseguradas contra accidentes y enfermedades; los armadores deben brindar toda la asistencia necesaria a la gente de mar para suscribir tales seguros³⁷⁶.*

³⁵⁷ Norma A3.1, párrafo 17.

³⁵⁸ Pauta B3.1.11, párrafo 1.

³⁵⁹ Norma A3.1, párrafo 14.

³⁶⁰ Norma A3.1, párrafo 15.

³⁶¹ Pauta B3.1.11, párrafo 2.

³⁶² Pauta B3.1.11, párrafo 3.

³⁶³ Pauta B3.1.11, párrafo 4.

³⁶⁴ Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado a).

³⁶⁵ Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado b).

³⁶⁶ Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado c).

³⁶⁷ Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado d).

³⁶⁸ Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado e).

³⁶⁹ Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado f).

³⁷⁰ Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado g).

³⁷¹ Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado h).

³⁷² Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado i).

³⁷³ Pauta B3.1.11, párrafo 4, apartado j).

³⁷⁴ Pauta B3.1.11, párrafo 5.

³⁷⁵ Pauta B3.1.11, párrafo 6.

³⁷⁶ Pauta B3.1.11, párrafo 7.

Título 3 Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda

Regla 3.2; y norma A3.2 y pauta B3.2 del Código

Comentario

Alimentación y servicio de fonda

Finalidad: Asegurar que la gente de mar disponga de una alimentación y de agua potable de buena calidad suministradas en condiciones higiénicas reglamentadas

El MLC, 2006, reconoce la importancia de asegurar que en los buques haya alimentos suficientes y agua abundante y de calidad, y que el personal de cocina esté adecuadamente calificado. El Convenio permite cierta flexibilidad respecto de la forma jurídica que tendrá la aplicación de las disposiciones, la cual podrá revestir la forma de leyes o reglamentaciones nacionales o de otras medidas. En todo caso, cualquiera sea dicha forma jurídica, debe ser considerada obligatoria en el ordenamiento jurídico nacional.

Los principales requisitos son los siguientes:

- los alimentos y el agua potable deben ser de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados; al respecto, se deben cubrir adecuadamente las necesidades del buque y tomar en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos de la gente de mar a bordo;
- los alimentos se han de proporcionar gratuitamente a la gente de mar durante su período de contratación;
- los marinos empleados como cocineros y encargados de preparar las comidas deben tener la formación y las calificaciones exigidas para ejercer esta función a bordo de buques;
- los marinos que trabajan como cocineros en buques no deben ser menores de 18 años; y
- el capitán del buque, o una persona designada por éste, debe llevar a cabo inspecciones frecuentes y documentadas de los alimentos, el agua potable y los servicios de restauración.

Cabe recordar que la edad mínima de 18 años para los cocineros empleados en los buques se señaló en la sección 1.1 de las presentes disposiciones modelo. En lugar de figurar en aquella sección, el tema podría trasladarse a ésta.

Sección 3.2 Alimentación y servicio de fonda

1. De conformidad con los párrafos 2 y 3 siguientes, **a bordo de los buques se deben llevar y servir alimentos y agua potable de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados que cubran adecuadamente las necesidades de la gente de mar embarcada**³⁷⁷.
2. **A la gente de mar embarcada se le debe proporcionar gratuitamente la comida durante el período de su contratación**³⁷⁸.
3. **En los buques deben aplicarse las siguientes normas mínimas sobre alimentación y servicio de fonda:**
 - a) **habida cuenta del número de marinos a bordo, de sus necesidades religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos, y de la duración y naturaleza del viaje, el abastecimiento de víveres y agua potable debe ser adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad**³⁷⁹;
 - b) **la organización y el equipamiento del servicio de fonda deben ser tales que permitan suministrar a la gente de mar comidas adecuadas, variadas y nutritivas, preparadas y servidas en condiciones higiénicas**³⁸⁰; y
 - c) **el personal del servicio de fonda debe tener la formación y la capacitación necesarias para el ejercicio de sus funciones**³⁸¹; **todo marino empleado como cocinero del buque**³⁸² **debe haber completado un curso de formación aprobado o reconocido por la autoridad competente, que comprenda conocimientos prácticos de cocina, higiene alimentaria y personal, almacenamiento de alimentos, gestión de las reservas, protección del medio ambiente y seguridad y salud en el servicio de fonda**³⁸³.
4. La certificación como **cocinero de buque** debe otorgarse únicamente a un **marino** que³⁸⁴:
 - a) *haya prestado servicio en el mar durante el período mínimo que prescriba la autoridad competente, el cual podría variar en función de las calificaciones o experiencia pertinentes que posea el interesado*³⁸⁵; y
 - b) *haya aprobado un examen prescrito por la autoridad competente o un examen equivalente en el marco de un curso reconocido de formación de cocineros*³⁸⁶, *o posea un certificado de aptitud de cocinero extendido por otro país que haya ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, o el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), o por otra institución reconocida*³⁸⁷.
5. **En los buques que operen con una dotación prescrita de menos de diez tripulantes y que, habida cuenta del número de miembros de la tripulación o del área de navegación, pudieran no estar obligados por la autoridad competente a llevar un cocinero plenamente calificado, se debe impartir formación o instrucción a toda persona que prepare alimentos en cocinas en las áreas relacionadas con los alimentos y la higiene personal, así como con la manipulación y el almacenaje de alimentos a bordo de un buque**³⁸⁸.
6. **En circunstancias de extrema necesidad, la autoridad competente podrá conceder una dispensa para permitir que un cocinero no plenamente calificado preste servicio en un buque específico durante un período determinado, hasta la llegada al próximo puerto de escala apropiado o durante un período no superior a un mes, a condición de que la persona beneficiaria de dicha exención haya recibido formación o instrucción en materias que incluyan la higiene alimentaria y la higiene personal, así como la manipulación y almacenamiento de víveres a bordo**³⁸⁹.
7. **El capitán del buque, o una persona designada por éste, debe llevar a cabo con frecuencia inspecciones documentadas a bordo en relación con**³⁹⁰:
 - a) **las provisiones de víveres y agua potable**³⁹¹;

³⁷⁷ Regla 3.2, párrafo 1.

³⁷⁸ Regla 3.2, párrafo 2.

³⁷⁹ Norma A3.2, párrafo 2, apartado a).

³⁸⁰ Norma A3.2, párrafo 2, apartado b).

³⁸¹ Norma A3.2, párrafo 2, apartado c).

³⁸² Regla 3.2, párrafo 3.

³⁸³ Norma A3.2, párrafo 4.

³⁸⁴ Pauta B3.2.2, párrafo 1.

³⁸⁵ Pauta B3.2.2, párrafo 1, apartado a).

³⁸⁶ Pauta B3.2.2, párrafo 1, apartado b). La aplicación del examen prescrito y la extensión de los certificados correspondientes podrán ser asumidas directamente por la autoridad competente o bien encomendarse, bajo el control de ésta, a un establecimiento reconocido de formación de cocineros.

³⁸⁷ Pauta B3.2.2, párrafo 3.

³⁸⁸ Norma A3.2, párrafo 5.

³⁸⁹ Norma A3.2, párrafo 6.

³⁹⁰ Norma A3.2, párrafo 7.

³⁹¹ Norma A3.2, párrafo 7, apartado a).

- b) **todos los locales y equipos utilizados para el almacenamiento y la manipulación de víveres y agua potable³⁹²; y**
- c) **la cocina y demás instalaciones y equipos utilizados para preparar y servir comidas³⁹³.**

8. *La autoridad competente:*

- a) *en cooperación con otros organismos y organizaciones pertinentes, reunirá 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; esta información se facilitará gratuitamente o por un precio razonable a los fabricantes y comerciantes especializados en el suministro de víveres y material para el servicio de fonda, a los capitanes, camareros y cocineros de buque, y a las organizaciones de los armadores y de la gente de mar de que se trate; a estos efectos, se deberían utilizar medios apropiados de divulgación, como manuales, folletos, carteles, gráficos o anuncios en revistas profesionales³⁹⁴;*
- b) *formular recomendaciones para evitar el desperdicio de víveres, facilitar el mantenimiento de un nivel adecuado de higiene y dar las mayores facilidades posibles en la organización del trabajo³⁹⁵;*
- c) *cooperar con las organizaciones y organismos pertinentes para elaborar material didáctico e informaciones que se difundirán a bordo sobre los métodos adecuados para garantizar un suministro de alimentos y unos servicios de fonda apropiados³⁹⁶;*
- d) *colaborar estrechamente con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar y con las autoridades nacionales o locales encargadas de las cuestiones relativas a la alimentación y la salud; de ser necesario, podrá utilizar los servicios de dichas autoridades³⁹⁷.*

³⁹² Norma A3.2, párrafo 7, apartado b).

³⁹³ Norma A3.2, párrafo 7, apartado c).

³⁹⁴ Pauta B3.2.1, párrafo 1.

³⁹⁵ Pauta B3.2.1, párrafo 2.

³⁹⁶ Pauta B3.2.1, párrafo 3.

³⁹⁷ Pauta B3.2.1, párrafo 4.

Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

Regla 4.1; y norma A4.1 y pauta B4.1 del Código

Comentario

Atención médica a bordo de buques y en tierra

Finalidad: Proteger la salud de la gente de mar y asegurar que tenga un acceso rápido a la atención médica a bordo del buque y en tierra

Los requisitos establecidos en la regla 4.1 del MLC, 2006, están dirigidos principalmente a los Estados del pabellón y tienen por objeto regular el acceso a la atención médica para la gente de mar que trabaja a bordo de buques. Asimismo, el Convenio incluye disposiciones destinadas a los Estados del puerto y los Estados ribereños en relación con la atención médica que en sus puertos o territorios debe ofrecerse a la gente de mar a bordo de buques extranjeros. Cabe señalar que el costo de la atención médica prestada en tierra se aborda más adelante, en la sección 4.2 de las presentes disposiciones modelo. La mayoría de los requisitos se refieren a la responsabilidad de los Estados del pabellón de «asegurar» que se adopten las medidas adecuadas para proteger la salud de los marinos ocupados en los buques que enarbolan su pabellón y para garantizar su acceso a la atención médica mientras trabajan a bordo. El nivel de la atención a bordo de los buques debe ser lo más similar posible al que se proporciona generalmente a los trabajadores en tierra. El MLC, 2006, exige que los Miembros adopten una legislación a fin de establecer requisitos específicos; en otros casos, los países están obligados a garantizar la adopción de determinadas medidas. Este segundo enfoque permite un cierto margen de flexibilidad; sin embargo, la forma jurídica que revistan dichas medidas debe tener carácter obligatorio en el ordenamiento jurídico nacional. En varios requisitos se recogen la terminología y diversas normas ya contenidas en el Convenio de Formación-STCW de la OMI. Estas disposiciones están vinculadas también con la sección 3.1 de las presentes disposiciones modelo en lo relativo a los servicios de enfermería a bordo de los buques. Los principales requisitos que han de cumplir los Estados del pabellón son los siguientes:

- la gente de mar que trabaje a bordo de los buques debe estar amparada por medidas adecuadas de protección de su salud y de acceso a una atención médica rápida y adecuada (incluida una atención dental esencial);
- la atención médica a bordo de los buques debe incluir, en algunos viajes, la presencia de un médico calificado o, al menos, de un marino debidamente capacitado para prestar asistencia sanitaria, así como la disponibilidad de un botiquín de modelo aprobado, de suministros médicos, de una guía terapéutica y de un sistema preestablecido de comunicación mediante el cual se pueda obtener asesoramiento médico de especialistas en tierra;
- los servicios de protección y atención de la salud deben proporcionarse sin costo alguno para la gente de mar, en conformidad con la legislación y la práctica nacionales;
- debe permitirse que la gente de mar visite sin demora a un médico o un dentista calificados en los puertos de escala, cuando ello sea factible;
- la autoridad competente debe adoptar un formulario normalizado de informe médico para uso de los capitanes de buque y del personal médico en tierra y a bordo.

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

Sección 4.1 Atención médica a bordo de buques y en tierra

1. **Toda la gente de mar que trabaje a bordo de buques debe estar amparada por medidas adecuadas para la protección de su salud y tener un acceso rápido y adecuado a una atención médica apropiada³⁹⁸ que sea lo más similar posible a la que generalmente se proporciona en tierra a los trabajadores de [insértese aquí el nombre del país]³⁹⁹.**
2. **La protección y la atención previstas en el párrafo 1 que antecede se deben suministrar, en principio, sin costo alguno para la gente de mar⁴⁰⁰.**
3. **Los armadores deben adoptar medidas para proporcionar protección de la salud y atención médica (incluida la atención dental esencial) a la gente de mar que trabaje a bordo de buques. Dichas medidas deben⁴⁰¹:**
 - a) **garantizar la aplicación a la gente de mar de todas las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y atención médica pertinentes para las tareas que realice, así como de las disposiciones especiales relativas al trabajo a bordo de buques⁴⁰²;**
 - b) **garantizar que se brinde a la gente de mar una protección de la salud y una atención médica lo más similares posibles a las que se otorga generalmente a los trabajadores en tierra, incluido el rápido acceso a los medicamentos, equipos y servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento así como a la información y el asesoramiento médicos⁴⁰³;**
 - c) **otorgar a la gente de mar el derecho de visitar sin demora a un médico o dentista calificados en los puertos de escala, cuando ello sea factible⁴⁰⁴;**
 - d) **garantizar que, en la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, los servicios de atención médica y protección sanitaria se presten gratuitamente a la gente de mar a bordo de buques o a la gente de mar que desembarque en un puerto extranjero⁴⁰⁵; y**
 - e) **asegurar que su contenido no se limite al tratamiento de la gente de mar enferma o accidentada, sino que abarque también aspectos preventivos, tales como el establecimiento de programas de promoción de la salud y de educación sanitaria⁴⁰⁶.**
4. **La autoridad competente debe adoptar un formulario normalizado de informe médico, destinado a facilitar el intercambio entre el buque y tierra de informaciones médicas e informaciones conexas relativas a los marinos que estén enfermos o lesionados⁴⁰⁷; dicho formulario debe ser utilizado por los capitanes de buque y el personal médico pertinente en tierra y a bordo. Una vez rellenado, el formulario y su contenido deben tener carácter confidencial y utilizarse sólo para facilitar el tratamiento de los marinos⁴⁰⁸.**
5. **Los siguientes requisitos mínimos relativos a las instalaciones y equipos de enfermería y atención médica a bordo de los buques, así como a la formación profesional correspondiente, son aplicables a⁴⁰⁹:**
 - a) **todos los buques deben llevar un botiquín, equipo médico y una guía médica, cuyas especificaciones debe prescribir y someter a inspecciones periódicas la autoridad competente, teniendo en cuenta el tipo de buque, el número de personas a bordo y la naturaleza, el destino y la duración de los viajes, así como las normas médicas pertinentes recomendadas a nivel nacional e internacional. En particular⁴¹⁰:**
 - i) *el botiquín y su contenido, así como el equipo médico y la guía médica que se lleven a bordo deben mantenerse de forma apropiada y ser objeto de inspecciones según intervalos no superiores a doce meses a cargo de personas responsables designadas por la autoridad competente, las que deben velar por que se cumplan las normas en materia de etiquetado, fecha de caducidad y condiciones de conservación de los*

³⁹⁸ Regla 4.1, párrafo 1.

³⁹⁹ Regla 4.1, párrafo 4.

⁴⁰⁰ Regla 4.1, párrafo 2.

⁴⁰¹ Norma A4.1, párrafo 1.

⁴⁰² Norma A4.1, párrafo 1, apartado a).

⁴⁰³ Norma A4.1, párrafo 1, apartado b).

⁴⁰⁴ Norma A4.1, párrafo 1, apartado c).

⁴⁰⁵ Norma A4.1, párrafo 1, apartado d). Véanse los requisitos contenidos en la sección 4.2 de las presentes disposiciones modelo.

⁴⁰⁶ Norma A4.1, párrafo 1, apartado e).

⁴⁰⁷ Pauta B4.1.2, párrafo 1.

⁴⁰⁸ Norma A4.1, párrafo 2.

⁴⁰⁹ Norma A4.1, párrafos 3 y 4. Véase también la sección 3.1 de las presentes disposiciones modelo.

⁴¹⁰ Norma A4.1, párrafo 4, apartado a).

*medicamentos, se respeten las instrucciones señaladas en los prospectos correspondientes y se verifique el correcto funcionamiento de todos los equipos*⁴¹¹;

- ii) por lo menos, entre las guías terapéuticas aprobadas **que se deben llevar a bordo** deben figurar las *ediciones más recientes de la Guía médica internacional de a bordo, la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas, el Documento que ha de servir de guía – Guía internacional para la formación de la gente de mar y la sección médica del Código internacional de señales*⁴¹²; *cuando un cargamento clasificado como peligroso no se haya incluido en la edición más reciente de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas, debe suministrarse a la gente de mar la información necesaria sobre la índole de las sustancias, los riesgos que éstas entrañan, los equipos de protección personal necesarios, los procedimientos médicos pertinentes y los antídotos específicos; estos antídotos y los equipos de protección personal deben llevarse a bordo cada vez que se transporten mercancías peligrosas; esta información debe incluirse en las políticas y programas sobre seguridad y salud en el trabajo aplicables en los buques, en conformidad con la sección 4.3, más adelante*⁴¹³;
- b) **los buques que llevan 100 o más personas a bordo y que habitualmente hacen viajes internacionales de más de tres días deben emplear a bordo a un médico calificado cuyo cometido es prestar atención médica; la autoridad competente puede disponer que también otros buques deben emplear a un médico a bordo en función de factores como, por ejemplo, la duración, la índole y las condiciones de los viajes y el número de marinos a bordo**⁴¹⁴;
- c) **los buques que no emplean a ningún médico a bordo deben llevar al menos a un marino encargado de prestar atención sanitaria y de la administración de medicamentos como parte de sus tareas ordinarias o al menos a un marino competente para proporcionar primeros auxilios; las personas que están a cargo de la atención sanitaria a bordo y que no son médicos deben haber completado satisfactoriamente una formación en atención médica que esté en conformidad con los requisitos del Convenio de Formación-STCW; la gente de mar designada para prestar primeros auxilios debe haber completado satisfactoriamente una formación en primeros auxilios que cumpla los requisitos del STCW; por otra parte, sin perjuicio de otras normativas que pueda adoptar la autoridad competente teniendo en cuenta, entre otros factores, la duración, la naturaleza y las condiciones de los viajes y el número de marinos a bordo**⁴¹⁵:
 - i) *los buques que habitualmente pueden tener acceso en un plazo de ocho horas a una atención médica y servicios médicos calificados deben designar al menos a un marino que haya cursado con éxito la formación oficial sobre primeros auxilios exigida por el Convenio de Formación-STCW y esté así capacitado para intervenir de manera inmediata y eficaz en caso de accidente o de enfermedad susceptible de ocurrir a bordo y para seguir instrucciones médicas recibidas por radio o por satélite*⁴¹⁶; y
 - ii) *todos los demás buques deben designar al menos a un marino que haya cursado con éxito la formación oficial sobre atención médica exigida por el Convenio de Formación-STCW, que abarque una capacitación práctica y una formación en técnicas de socorro, como la terapia intravenosa, que le permita participar eficazmente en programas coordinados de asistencia médica para buques que se encuentran navegando y proporcionar a los enfermos o lesionados un nivel satisfactorio de atención médica durante el período en que probablemente tengan que permanecer a bordo*⁴¹⁷;
- d) *la formación en atención médica a que se refiere el apartado c) que antecede debe basarse en el contenido de las ediciones más recientes de las guías médicas mencionadas en el inciso ii) del apartado a) que antecede*⁴¹⁸;
- e) *las personas a que se hace referencia en los incisos i) y ii) del apartado c) que antecede y otra gente de mar que pueda designar la autoridad competente deben 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 avances*⁴¹⁹.

⁴¹¹ Pauta B4.1.1, párrafo 4.

⁴¹² Pauta B4.1.1, párrafo 4.

⁴¹³ Pauta B4.1.1, párrafo 5.

⁴¹⁴ Norma A4.1, párrafo 4, apartado b).

⁴¹⁵ Norma A4.1, párrafo 4, apartado c).

⁴¹⁶ Pauta B4.1.1, párrafo 1, apartado a).

⁴¹⁷ Pauta B4.1.1, párrafo 1, apartado b).

⁴¹⁸ Pauta B4.1.1, párrafo 2.

⁴¹⁹ Pauta B4.1.1, párrafo 2.

- f) **la autoridad competente debe garantizar mediante un sistema preestablecido que desde los buques en alta mar, en cualquier hora del día o de la noche, se puedan efectuar consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas; las consultas médicas, incluida la transmisión de mensajes médicos por radio o por satélite entre un buque y las personas que desde tierra brindan el asesoramiento, deben ser gratuitas para todos los buques, independientemente del pabellón que enarboleden**⁴²⁰. Además:
- i) *todos los buques deben llevar a bordo una lista completa y actualizada de las estaciones de radio a través de las cuales puedan hacerse consultas médicas; y, si están dotados de un sistema de comunicación por satélite, deben llevar a bordo una lista completa y actualizada de las estaciones terrestres costeras a través de las cuales pueden hacerse consultas médicas;*
 - ii) *la gente de mar responsable de prestar atención médica o primeros auxilios a bordo debe recibir instrucciones sobre el uso de la guía médica de a bordo y de la sección médica de la edición más reciente del Código internacional de señales, a fin de que pueda comprender qué tipo de información necesita el médico consultado, y los consejos que éste le dé*⁴²¹.
6. *La autoridad competente puede adoptar medidas para asegurar que las personas a cargo de la gente de mar domiciliadas en [insértese aquí el nombre del país] tengan una asistencia médica apropiada y suficiente, en espera de que se cree un servicio de atención médica (cuando no exista tal servicio) que incluya en su ámbito de acción a los trabajadores en general y a las personas a su cargo; además, la autoridad competente debería informar a la Oficina Internacional del Trabajo sobre las medidas adoptadas a estos efectos*⁴²².
7. **Cuando la gente de mar embarcada en buques extranjeros que se encuentran en el territorio de [insértese aquí el nombre del país] necesite una atención médica inmediata, se le dará acceso a las instalaciones sanitarias en tierra**⁴²³, inclusive para⁴²⁴:
- a) *recibir tratamiento ambulatorio en caso de enfermedad o lesión*⁴²⁵;
 - b) *hospitalizarse, cuando sea necesario*⁴²⁶; y
 - c) *utilizar los servicios de odontología, sobre todo en casos de urgencia*⁴²⁷.
8. *Se adoptarán medidas adecuadas para facilitar el tratamiento de la gente de mar enferma. En particular, se preverá su rápida admisión a los hospitales y clínicas en tierra, sin dificultades ni distinciones por motivo de nacionalidad o de credo; además, cada vez que sea posible, se tomarán disposiciones para asegurar, cuando sea necesario, la continuidad de los tratamientos a fin de complementar los servicios médicos a disposición de la gente de mar*⁴²⁸.
9. *La autoridad competente, actuando sobre la base de acuerdos bilaterales o multilaterales o de consultas celebradas entre países*⁴²⁹, puede participar en actividades de cooperación internacional en materia de asistencia y de programas e investigaciones sobre protección de la salud y atención médica para la gente de mar, como, por ejemplo⁴³⁰:
- a) *desarrollar y coordinar los esfuerzos de búsqueda y salvamento y organizar una pronta asistencia médica y evacuación en el mar de las personas gravemente enfermas o lesionadas a bordo de buques, utilizando medios tales como los sistemas de señalización periódica de la posición de los buques, los centros de coordinación de las operaciones de salvamento y los servicios de helicópteros para casos de urgencia, en conformidad con las disposiciones del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, de 1979 (enmendado), y con el Manual Internacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo (IAMSAR)*⁴³¹;
 - b) *aprovechar al máximo todos los buques con médico a bordo y los buques posicionados en el mar que puedan ofrecer servicios hospitalarios y medios de salvamento*⁴³²;

⁴²⁰ Norma A4.1, párrafo 4, apartado d).

⁴²¹ Pauta B4.1.1, párrafo 6.

⁴²² Pauta B4.1.5, párrafo 1.

⁴²³ Regla 4.1, párrafo 3.

⁴²⁴ Pauta B4.1.3, párrafo 2.

⁴²⁵ Pauta B4.1.3, párrafo 2, apartado a).

⁴²⁶ Pauta B4.1.3, párrafo 2, apartado b).

⁴²⁷ Pauta B4.1.3, párrafo 2, apartado c).

⁴²⁸ Pauta B4.1.3, párrafo 3.

⁴²⁹ Pauta B4.1.4, párrafo 2.

⁴³⁰ Pauta B4.1.4, párrafo 1.

⁴³¹ Pauta B4.1.4, párrafo 1, a).

⁴³² Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado b).

- 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*⁴³³;
- d) *desembarcar a la gente de mar en tierra para que reciba un tratamiento de urgencia*⁴³⁴;
- e) *repatriar, tan pronto como sea posible, a la gente de mar hospitalizada en el extranjero, con arreglo al dictamen de los médicos responsables del caso y tomando debidamente en cuenta los deseos y necesidades de la gente de mar*⁴³⁵;
- f) *tomar las disposiciones necesarias para aportar una asistencia personal a la gente de mar durante su repatriación, con arreglo al dictamen de los médicos responsables del caso y tomando debidamente en cuenta los deseos y necesidades de la gente de mar*⁴³⁶;
- g) *promover la creación de centros de salud para la gente de mar que*⁴³⁷:
 - i) *efectúen investigaciones sobre el estado de salud, el tratamiento médico y la atención sanitaria preventiva de la gente de mar*⁴³⁸; y
 - ii) *impartan formación sobre medicina marítima al personal médico y sanitario*⁴³⁹;
- h) *compilar y evaluar estadísticas relativas a accidentes del trabajo, enfermedades profesionales y muertes de origen profesional de la gente de mar, e integrarlas y armonizarlas con los sistemas nacionales existentes de estadísticas de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales relativas a otras categorías de trabajadores*⁴⁴⁰;
- 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*⁴⁴¹;
- j) *proporcionar en los puertos, a toda la gente de mar, servicios de salud y servicios médicos especiales tanto curativos como preventivos, o poner a su disposición servicios generales de salud, médicos y de rehabilitación*⁴⁴²; y
- k) *adoptar disposiciones oportunas para repatriar tan pronto como sea factible los cuerpos o las cenizas de la gente de mar fallecida, en conformidad con los deseos que manifiesten sus parientes más próximos*⁴⁴³.

⁴³³ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado c).

⁴³⁴ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado d).

⁴³⁵ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado e).

⁴³⁶ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado f).

⁴³⁷ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado g).

⁴³⁸ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado g), inciso i).

⁴³⁹ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado g), inciso ii).

⁴⁴⁰ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado h).

⁴⁴¹ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado i).

⁴⁴² Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado j).

⁴⁴³ Pauta B4.1.4, párrafo 1, apartado k).

Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

Regla 4.2; y norma A4.2 y pauta B4.2 del Código

Comentario

Responsabilidad del armador

Finalidad: Asegurar que la gente de mar esté protegida contra las consecuencias financieras de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan en relación con el empleo

Además de establecer disposiciones en cuanto a la protección de la salud y la atención médica de la gente de mar a bordo y en tierra, el MLC, 2006, también requiere que los Estados del pabellón garanticen que todos los marinos que prestan servicio en sus buques reciban de los armadores ayuda y apoyo material para afrontar las consecuencias financieras de las enfermedades, las lesiones o la muerte ocurridas mientras cumplen con los acuerdos de empleo de la gente de mar, o derivadas del empleo que los marinos ocupan en virtud de dichos acuerdos. En estas consecuencias se incluyen la pérdida de los salarios y también los costos médicos y otros costos. Estas disposiciones se complementan con las disposiciones contenidas en las secciones 4.1 y 4.5 de las presentes disposiciones modelo.

El Convenio exige que se adopte una ley o reglamento para dar aplicación a este requisito. La legislación nacional puede admitir ciertas limitaciones a la responsabilidad del armador, así como la exención de responsabilidad en algunos casos. Los Estados del pabellón deben exigir a los armadores una garantía financiera con respecto a la responsabilidad que les incumbe de asegurar el pago de la indemnización en el caso de fallecimiento o discapacidad prolongada de la gente de mar como consecuencia de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional. La forma específica que ha de revestir dicha garantía no se especifica en el MLC, 2006, y por lo tanto puede ser muy diversa (por ejemplo, una póliza de seguro o un contrato de fianza). Los principales requisitos que deben cumplirse son:

- los armadores tienen la responsabilidad de sufragar una parte o la totalidad de los gastos, incluidos los salarios, correspondientes a la gente de mar empleada en sus buques con respecto a las enfermedades o accidentes de los marinos que se hayan producido entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o que se deriven del empleo desempeñado por los marinos entre esas fechas. Cuando la enfermedad o la lesión redunden en una incapacidad para trabajar, la responsabilidad del armador por lo que se refiere a los salarios podrá limitarse a un período no inferior a 16 semanas.
- los armadores tienen la responsabilidad de sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y la alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de los marinos enfermos o lesionados, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad de que sufren. Esta responsabilidad podrá limitarse a un período no inferior a 16 semanas;
- los armadores deben constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo de la gente de mar o en un convenio colectivo;
- los armadores deben sufragar los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación;
- los armadores deben adoptar medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida.

Sección 4.2 Responsabilidad del armador

1. **La gente de mar empleada en los buques tiene derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo**⁴⁴⁴.
2. El ejercicio del derecho previsto en el párrafo 1 que antecede **no irá en perjuicio de ningún otro recurso legal al alcance de la gente de mar**⁴⁴⁵.
3. **Los armadores deben constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional**, de conformidad con lo dispuesto a continuación, en el acuerdo de empleo de la gente de mar o en un convenio colectivo vigente⁴⁴⁶.
4. **Los armadores tienen la responsabilidad de asegurar la protección de la salud y la atención médica de toda la gente de mar que preste servicio a bordo de sus buques, y de sufragar los gastos por enfermedades o accidentes de dicha gente de mar que ocurran entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada, o que se deriven del empleo desempeñado por la gente de mar entre esas fechas, dentro de los límites definidos a continuación**⁴⁴⁷:
 - a) **los armadores deben sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y la alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o lesionada, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad**⁴⁴⁸;
 - b) **los armadores deben sufragar los gastos**⁴⁴⁹ **de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación**⁴⁵⁰; estos gastos *pueden ser reembolsados por una institución de seguro en aquellos casos en que la legislación relativa al seguro social o de indemnización de los trabajadores prevea una prestación para el pago de los gastos funerarios por fallecimiento de la gente de mar*⁴⁵¹;
 - c) **cuando la enfermedad o la lesión ocasionen una incapacidad para trabajar, el armador debe pagar**⁴⁵²:
 - i) **la totalidad del salario (excluyendo las bonificaciones**⁴⁵³) **mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo o hasta que la gente de mar haya sido repatriada de conformidad con** [la sección 2.5 del presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]]⁴⁵⁴;
 - ii) **la totalidad o una parte del salario, conforme a lo establecido a continuación o a lo previsto en convenios colectivos, desde el momento en que la gente de mar sea repatriada o desembarcada y hasta su curación [o hasta que tenga derecho a prestaciones monetarias en virtud de la legislación vigente en materia de seguridad social, si esto ocurre antes]**⁴⁵⁵.
5. **[La responsabilidad del armador en virtud de lo dispuesto más arriba en el párrafo 4, apartado a), queda limitada a [16⁴⁵⁶] semanas, contadas a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad**⁴⁵⁷ [y cesará a partir del momento en que la gente de mar pueda reclamar las prestaciones de asistencia médica en virtud de un régimen de seguro obligatorio de enfermedad, de seguro obligatorio de accidente o de indemnización por accidentes del trabajo⁴⁵⁸.]
6. **[La responsabilidad del armador en cuanto al pago de la totalidad o parte del salario de la gente de mar desembarcada queda limitada a [16⁴⁵⁹] semanas, contadas a partir del día del accidente o del comienzo de la**

⁴⁴⁴ Regla 4.2, párrafo 1.

⁴⁴⁵ Regla 4.2, párrafo 2.

⁴⁴⁶ Norma A4.2, párrafo 1, apartado b).

⁴⁴⁷ Norma A4.2, párrafo 1.

⁴⁴⁸ Norma A4.2, párrafo 1, apartado c).

⁴⁴⁹ Norma A4.2, párrafo 6. La legislación nacional puede eximir al armador de la obligación de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio, siempre y cuando los poderes públicos asuman dicha responsabilidad.

⁴⁵⁰ Norma A4.2, párrafo 1, apartado d).

⁴⁵¹ Pauta B4.2, párrafo 3.

⁴⁵² Norma A4.2, párrafo 3.

⁴⁵³ Pauta B4.2, párrafo 1.

⁴⁵⁴ Norma A4.2, párrafo 3, apartado a).

⁴⁵⁵ Norma A4.2, párrafo 3, apartado b).

⁴⁵⁶ Esta cifra (16) puede ser modificada, pero según lo dispuesto en la norma A4.2, párrafo 2, no puede ser inferior a 16 semanas.

⁴⁵⁷ Norma A4.2, párrafo 2. Esta cláusula es opcional.

⁴⁵⁸ Pauta B4.2, párrafo 2.

⁴⁵⁹ Esta cifra (16) puede ser modificada, pero según lo dispuesto en la norma A4.2, párrafo 4, no puede ser inferior a 16 semanas.

enfermedad⁴⁶⁰ [y cesará a partir del momento en que la gente de mar pueda reclamar las prestaciones de asistencia médica en virtud de un régimen de seguro obligatorio de enfermedad, de seguro obligatorio de accidente o de indemnización por accidentes del trabajo⁴⁶¹].

7. [Los armadores no tienen responsabilidad alguna con respecto a⁴⁶²:
 - a) [las lesiones que no se hayan producido en el servicio del buque⁴⁶³.]
 - b) [las lesiones o las enfermedades imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, lesionada o fallecida⁴⁶⁴; y]
 - c) [las enfermedades o deficiencias físicas que se hayan encubierto deliberadamente en el momento de la contratación⁴⁶⁵.]]
8. Los armadores o sus representantes deben adoptar medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida y devolvérselos a sus parientes más próximos⁴⁶⁶.

⁴⁶⁰ Norma A4.2, párrafo 4. Esta cláusula es opcional.

⁴⁶¹ Pauta B4.2, párrafo 2.

⁴⁶² Norma A4.2, párrafo 5. Esta cláusula es opcional.

⁴⁶³ Norma A4.2, párrafo 5, apartado a).

⁴⁶⁴ Norma A4.2, párrafo 5, apartado b).

⁴⁶⁵ Norma A4.2, párrafo 5, apartado c).

⁴⁶⁶ Norma A4.2, párrafo 7.

Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

Regla 4.3; y norma A4.3 y pauta B4.3 del Código

Comentario

Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

Finalidad: Asegurar que el entorno de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques propicie la seguridad y la salud en el trabajo

El MLC, 2006, contiene en la norma A4.3 y la pauta B4.3 un volumen importante de detalles técnicos y orientaciones que se refieren a las obligaciones de los Estados del pabellón con respecto a lo que suele llamarse seguridad y salud en el trabajo marítimo o marino. Dichos detalles también están vinculados con las disposiciones contenidas en la sección 3.1 de las presentes disposiciones modelo. En el MLC, 2006, se especifican los ámbitos en que hay que adoptar políticas y programas sobre seguridad y salud en el trabajo, y asegurar su aplicación efectiva y su promoción a bordo de los buques; asimismo, estos ámbitos deben ser objeto de normas jurídicas relativas a la protección de la seguridad y la salud laborales y a la prevención de accidentes. Dichas políticas, programas y normas jurídicas tal vez ya existen para los buques del país que se trate, o tal vez ese país dispone ya de políticas y programas de ámbito más amplio que abarcan estos temas y que tendrán que ser complementados o adaptados para cubrir también las condiciones a bordo de los buques. Estas disposiciones modelo tienen por objeto proporcionar la base legislativa necesaria para, habida cuenta de la rápida evolución de la tecnología, adoptar y/o complementar las políticas, programas y normas aplicables a los buques, y también actualizarlos. Las disposiciones modelo no están destinadas a reglamentar los detalles técnicos, los cuales tendrán que formularse sobre la base de las orientaciones internacional y sectoriales existentes, en el marco de consultas tripartitas. Para los países que aún no han establecido las políticas y programas necesarios, la propuesta con arreglo a las presentes disposiciones modelo es utilizar un instrumento auxiliar (el Apéndice V) en el que se definan una política y un programa nacionales sobre seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques con arreglo a las disposiciones detalladas que figuran en la regla 4.3 y la norma A4.3; tales política y programa han de formularse y ponerse en práctica bajo la conducción de la autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar.

Cabe señalar que hay diversas materias cuyo tratamiento puede coincidir en cierta medida con los requisitos establecidos en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) de la Organización Marítima Internacional, y que quizás ya sean aplicables parcialmente. El Convenio exige que la aplicación jurídica de los requisitos revista la forma de leyes, reglamentos y otras medidas. Esto implica que la forma que se adopte ha de tener carácter obligatorio en el ordenamiento jurídico nacional, pero admite la posibilidad de optar por una combinación de modalidades de aplicación coherentes con los enfoques de regulación modernos. Los principales requisitos que deben incluirse son los siguientes:

- el entorno de trabajo, vida y formación a bordo de los buques debe ser seguro e higiénico y ajustarse a las leyes nacionales y a otras medidas en materia de seguridad y protección de la salud en el trabajo y de prevención de los accidentes a bordo de los buques;
- se deben tomar precauciones razonables en los buques con el fin de evitar accidentes, lesiones y enfermedades profesionales y prevenir también los riesgos de exposición a niveles nocivos de diversos agentes ambientales y químicos, así como el riesgo de sufrir lesiones o enfermedades relacionado con el uso de equipos y maquinaria a bordo;
- los buques deben contar con políticas y programas de seguridad y salud laborales que permitan prevenir los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales y mejorar de forma continua las medidas de prevención, prestando una especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años (véase la sección 1.1 de las presentes disposiciones modelo);
- los buques con cinco o más marinos a bordo deben dotarse de un comité de seguridad marítima que incluya a los representantes de la gente de mar encargados de cuestiones de seguridad;
- es obligatorio notificar los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales;
- los armadores tienen la obligación de evaluar los riesgos en el marco de la gestión de la seguridad y la salud laborales a bordo, teniendo en cuenta los datos estadísticos pertinentes.

Sección 4.3 Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

1. **Se debe proporcionar a la gente de mar una protección de la salud en el trabajo que sea compatible con su derecho a vivir, trabajar y recibir formación a bordo de los buques en un entorno seguro e higiénico**⁴⁶⁷.
2. Después de celebrar consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, **la autoridad competente**, actuando en conformidad con la política nacional sobre seguridad y salud en el trabajo mencionada en el párrafo 3 siguiente y teniendo en cuenta los requisitos de esta sección 4.3, **establecerá** y mantendrá **normas sobre la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes** que han de aplicarse **a bordo**⁴⁶⁸.
3. **La autoridad competente, previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, adoptará pautas para la gestión de la seguridad y la salud laborales de la gente de mar a bordo** y las someterá a revisión continua. Estas pautas se han de basar en las políticas y programas nacionales básicos sobre seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques [que se formulan en el Apéndice V incluido más adelante⁴⁶⁹.] *Quienes tengan a su cargo la preparación de textos sobre medidas de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevención de accidentes o la elaboración de recomendaciones prácticas al respecto deberían tomar en consideración las disposiciones o recomendaciones pertinentes que adopten las autoridades u organizaciones nacionales o las organizaciones marítimas internacionales competentes*⁴⁷⁰. *Al formular programas de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevención de accidentes, la autoridad competente debería tener debidamente en cuenta los repertorios de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud de la gente de mar que haya publicado la Organización Internacional del Trabajo*⁴⁷¹.
4. En las pautas a que se refiere el párrafo 3 anterior se deben tener en cuenta las pautas B4.3.2 a B4.3.10 del Convenio, *así como el repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT titulado Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, de 1996, y sus versiones ulteriores, así como otras normativas internacionales y pautas y repertorios de recomendaciones prácticas conexos de la OIT relativos a la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, con inclusión de los niveles de exposición que se puedan identificar*⁴⁷². En las pautas se prestará una atención prioritaria en particular a las cuestiones siguientes⁴⁷³:
 - a) *características estructurales del buque, incluidos los medios de acceso y los riesgos derivados del amianto*⁴⁷⁴;
 - b) *máquinas*⁴⁷⁵;
 - c) *efectos de la temperatura extremadamente baja o extremadamente alta de toda superficie con la que los marinos puedan estar en contacto*⁴⁷⁶;
 - d) **efectos del ruido en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo**⁴⁷⁷;
 - e) **efectos de las vibraciones en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo**⁴⁷⁸;
 - f) **efectos de factores ambientales, distintos de los que se señalan en los apartados d) y e) precedentes, en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo, incluido el humo del tabaco**⁴⁷⁹;
 - g) *medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente*⁴⁸⁰;
 - h) *equipos de carga y descarga*⁴⁸¹;
 - i) *prevención y lucha contra incendios*⁴⁸²;
 - j) *anclas, cadenas y cables*⁴⁸³;
 - k) *cargas peligrosas y lastres*⁴⁸⁴;
 - l) *equipo de protección personal para la gente de mar*⁴⁸⁵;

⁴⁶⁷ Regla 4.3, párrafo 1.

⁴⁶⁸ Regla 4.3, párrafo 3.

⁴⁶⁹ Regla 4.3, párrafo 2.

⁴⁷⁰ Pauta B4.3.8, párrafo 2.

⁴⁷¹ Pauta B4.3.8, párrafo 3.

⁴⁷² Pauta B4.3.1, párrafo 1.

⁴⁷³ Pauta B4.3.1, párrafo 2.

⁴⁷⁴ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado b).

⁴⁷⁵ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado c).

⁴⁷⁶ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado d).

⁴⁷⁷ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado e), y norma A3.1, párrafo 6, apartado h).

⁴⁷⁸ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado f), y norma A3.1, párrafo 6, apartado h).

⁴⁷⁹ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado g), y norma A3.1, párrafo 6, apartado h).

⁴⁸⁰ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado h).

⁴⁸¹ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado i).

⁴⁸² Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado j).

⁴⁸³ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado k).

⁴⁸⁴ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado l).

⁴⁸⁵ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado m).

- m) *trabajo en espacios confinados*⁴⁸⁶;
 - n) *efectos físicos y mentales del cansancio*⁴⁸⁷;
 - o) *efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol*⁴⁸⁸;
 - p) *protección y prevención contra el VIH/SIDA*⁴⁸⁹; y
 - q) *respuesta ante emergencias y accidentes*⁴⁹⁰.
5. *En la evaluación de los riesgos y la reducción de la exposición respecto de las cuestiones a que se refiere el párrafo 4 anterior se tendrán en cuenta: los efectos sobre la salud en el trabajo que tienen los factores físicos (por ejemplo, la manipulación manual de cargas, el ruido y las vibraciones), los factores químicos y biológicos y los factores mentales; los efectos del cansancio en la salud física y mental; y los accidentes del trabajo. Al adoptarse las medidas necesarias se tomarán debidamente en cuenta el principio de prevención, según el cual, entre otras cosas, la eliminación de los riesgos en su origen, la adaptación del trabajo al individuo, especialmente en lo que respecta al diseño de los lugares de trabajo, y la sustitución de elementos peligrosos por otros que no lo sean o que sean menos peligrosos, son factores que prevalecen sobre los equipos de protección personal de la gente de mar*⁴⁹¹.
6. *Además, la autoridad competente debe asegurar que se tengan en cuenta las consecuencias para la seguridad y la salud derivadas en particular de los aspectos siguientes*⁴⁹²:
- a) *la respuesta ante emergencias y accidentes*⁴⁹³;
 - b) *los efectos de la dependencia con respecto a las drogas y el alcohol*⁴⁹⁴; y
 - c) *la protección y prevención contra el VIH/SIDA*⁴⁹⁵.
7. **Se considerará que cumplir los requisitos previstos en los instrumentos internacionales en que se regulan los niveles aceptables de exposición a los riesgos en el lugar de trabajo a bordo de buques y la elaboración y aplicación de políticas y programas sobre seguridad y salud laborales en los buques equivale en la práctica a cumplir los requisitos establecidos en la presente sección 4.3**⁴⁹⁶.
8. **Los armadores deben adoptar y promover políticas y programas de gestión de la seguridad y la salud laborales a bordo** que estén en consonancia con las pautas mencionadas en el párrafo anterior y **que:**
- a) **incluyan precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, y en particular medidas para reducir y evitar el riesgo de exposición a niveles nocivos de factores ambientales y de sustancias químicas, así como el riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de los buques**⁴⁹⁷;
 - b) **incluyan la formación e instrucción de la gente de mar**⁴⁹⁸, así como otros **programas a bordo para la prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales y para lograr una mejora continua de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, en los que participen representantes de la gente de mar y de todas las demás personas interesadas en su puesta en práctica, tomando en cuenta las medidas preventivas, que incluyen el control de ingeniería y de diseño, la sustitución de las tareas colectivas y las tareas individuales por procesos y procedimientos, y la utilización del equipo de protección personal**⁴⁹⁹; *los programas de estudio para la formación deben revisarse periódicamente y actualizarse con arreglo a la evolución de los tipos y dimensiones de los buques y de su equipamiento, así como en función de los cambios en las prácticas sobre dotación, en las nacionalidades e idiomas y en la organización del trabajo a bordo*⁵⁰⁰;
 - c) **exijan la aplicación de medidas de inspección, notificación y rectificación de las condiciones que resulten inseguras, y prevean la investigación y notificación de los accidentes del trabajo**⁵⁰¹ *y las lesiones y enfermedades pro-*

⁴⁸⁶ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado n).

⁴⁸⁷ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado o).

⁴⁸⁸ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado p).

⁴⁸⁹ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado q).

⁴⁹⁰ Pauta B4.3.1, párrafo 2, apartado r).

⁴⁹¹ Pauta B4.3.1, párrafo 3.

⁴⁹² Pauta B4.3.1, párrafo 4.

⁴⁹³ Pauta B4.3.1, párrafo 4, apartado a).

⁴⁹⁴ Pauta B4.3.1, párrafo 4, apartado b).

⁴⁹⁵ Pauta B4.3.1, párrafo 4, apartado c).

⁴⁹⁶ Norma A4.3, párrafo 4.

⁴⁹⁷ Norma A4.3, párrafo 1, apartado b).

⁴⁹⁸ Norma A4.3, párrafo 1, apartado a).

⁴⁹⁹ Norma A4.3, párrafo 1, apartado c).

⁵⁰⁰ Pauta B4.3.9, párrafo 1.

⁵⁰¹ Norma A4.3, párrafo 1, apartado d).

fesionales a bordo; todos estos hechos deben notificarse a fin de que sean investigados y de que se compilen, analicen y publiquen estadísticas detalladas acerca de los mismos, teniendo en cuenta la protección de los datos personales de la gente de mar de que se trate; los informes no deben limitarse a los casos de muerte o a los accidentes que guarden relación con el buque⁵⁰²; se debería 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 Trabajo⁵⁰³;

- d) **presten especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años**⁵⁰⁴;
 - e) **especifiquen los deberes del capitán y/o de la persona designada por el capitán para asumir la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques**⁵⁰⁵;
 - f) **especifiquen las atribuciones de los miembros de la tripulación del buque que han sido designados o elegidos representantes encargados de las cuestiones de seguridad a efectos de su participación en las reuniones del comité de seguridad del buque; deben crearse comités de esta índole en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos**⁵⁰⁶;
 - g) **incluyan una evaluación de los riesgos**⁵⁰⁷ **en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo que se refiera a** la información estadística **apropiada** procedente de sus buques y de las estadísticas generales compiladas por la autoridad competente⁵⁰⁸.
9. Por lo que se refiere a la gente de mar menor de 18 años mencionada más arriba en el apartado d) del párrafo 8, salvo en los casos en que la autoridad competente reconozca que un joven marino está plenamente calificado para desempeñar determinadas tareas, en las normas que se establezcan de acuerdo con el párrafo 2 se deben incluir restricciones con respecto a los jóvenes marinos que no cuenten con una supervisión y una instrucción apropiadas, en el sentido de limitar su ocupación en ciertos tipos de trabajo que comporten riesgos particulares 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 pueden tener en cuenta, en particular, los trabajos que impliquen⁵⁰⁹:
- a) *la elevación, desplazamiento o transporte de cargas u objetos pesados*⁵¹⁰;
 - b) *la entrada en calderas, tanques y coferdanes*⁵¹¹;
 - c) *la exposición a niveles nocivos de ruido y de vibraciones*⁵¹²;
 - d) *la manipulación de dispositivos de izado y de otras máquinas o herramientas motrices, o trabajos como señalero para los operadores de dicho equipo*⁵¹³;
 - e) *la manipulación de las estachas de amarre o de cabos de remolque o de equipo de anclaje*⁵¹⁴;
 - f) *el aparejamiento*⁵¹⁵;
 - g) *el trabajo en la arboladura o en el puente con mar gruesa*⁵¹⁶;
 - h) *las guardias de noche*⁵¹⁷;
 - i) *el mantenimiento del equipo eléctrico*⁵¹⁸;
 - j) *la exposición a materiales potencialmente nocivos o a agentes físicos nocivos, tales como sustancias peligrosas o tóxicas y radiaciones ionizantes*⁵¹⁹;
 - k) *la limpieza de los aparatos de cocina*⁵²⁰; y
 - l) *la manipulación de las lanchas o la responsabilidad de su manipulación*⁵²¹.

⁵⁰² Pauta B4.3.5, párrafo 1, y norma A3.1, párrafo 2, apartado a).

⁵⁰³ Pauta B4.3.5, párrafo 3.

⁵⁰⁴ Norma A4.3, párrafo 2, apartado b).

⁵⁰⁵ Norma A4.3, párrafo 2, apartado c).

⁵⁰⁶ Norma A4.3, párrafo 2, apartado d).

⁵⁰⁷ Norma A4.3, párrafo 1, apartado a).

⁵⁰⁸ Norma A4.3, párrafo 8.

⁵⁰⁹ Pauta B4.3.10, párrafo 2.

⁵¹⁰ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado a).

⁵¹¹ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado b).

⁵¹² Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado c).

⁵¹³ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado d).

⁵¹⁴ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado e).

⁵¹⁵ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado f).

⁵¹⁶ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado g).

⁵¹⁷ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado h).

⁵¹⁸ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado i).

⁵¹⁹ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado j).

⁵²⁰ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado k).

⁵²¹ Pauta B4.3.10, párrafo 2, apartado l).

Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

Regla 4.4; y norma A4.4 y pauta B4.4 del Código

Comentario

Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

Finalidad: Asegurar que la gente de mar empleada a bordo de buques tenga acceso a instalaciones y servicios en tierra que protejan su salud y su bienestar

El MLC, 2006, hace hincapié en la importancia que el acceso a instalaciones y servicios en tierra tiene para el bienestar de la gente de mar. Las disposiciones contenidas en la regla 4.4 y en el Código no exigen que el Estado rector del puerto asuma la responsabilidad de gestionar dichos servicios. Sin embargo, tiene la obligación de definirlos, de fomentar su constitución y, cuando existan, de reglamentar su funcionamiento para asegurar el acceso a los mismos para todos los marinos. Aun cuando en el MLC, 2006, no se especifica cuál ha de ser la forma jurídica de aplicación de estas disposiciones, se deben respetar los criterios siguientes:

- las instalaciones y servicios de bienestar en tierra, en el supuesto de que existan en el país de que se trate, deben ser accesibles a toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, opinión política u origen social, e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón de su buque;
- se debe promover el establecimiento de servicios de bienestar en los puertos apropiados, que se determinarán en consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar;
- se debe alentar la constitución de comisiones de bienestar encargadas de examinar regularmente las instalaciones y servicios de bienestar a fin de cerciorarse de que sean apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de los avances en el sector del transporte marítimo.

Sección 4.4 Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

1. **La autoridad competente impulsará el desarrollo de instalaciones de bienestar en puertos apropiados de [insértese aquí el nombre del país], que se determinarán previa celebración de consultas con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar⁵²² a fin de asegurar que la gente de mar disponga de instalaciones y servicios de bienestar adecuados⁵²³ que tengan en cuenta las necesidades especiales de los marinos en cuanto a su seguridad, salud y esparcimiento, particularmente cuando se encuentren en el extranjero o en zonas de guerra⁵²⁴; se trata por ejemplo de⁵²⁵:**
 - a) *salas de reunión y de esparcimiento, según las necesidades⁵²⁶;*
 - b) *instalaciones deportivas y otras instalaciones al aire libre, en particular para competiciones⁵²⁷;*
 - c) *instalaciones educativas⁵²⁸; y*
 - d) *cuando proceda, instalaciones para la práctica religiosa y los servicios de asesoramiento personal⁵²⁹.*
2. *Las instalaciones y servicios de bienestar descritos en el párrafo 1 serán proporcionados, de conformidad con las condiciones y la práctica nacionales, de una o varias de las instituciones siguientes⁵³⁰:*
 - a) *las autoridades públicas⁵³¹;*
 - b) *las organizaciones de los armadores y de la gente de mar previstas en virtud de convenios colectivos o de otras disposiciones adoptadas de común acuerdo⁵³²; y*
 - c) *organizaciones benévolas⁵³³.*
3. *Las instalaciones y servicios a que se refiere el párrafo 1 más arriba pueden proporcionarse poniendo a disposición de la gente de mar, en función de sus necesidades, otras instalaciones previstas para un uso más general⁵³⁴.*
4. **Las instalaciones y servicios de bienestar deben ponerse a disposición para su uso por toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en que la gente de mar trabaje o esté empleada o contratada⁵³⁵. Sin infringir en modo alguno este principio, tal vez sea necesario que en determinados puertos se prevean diversos tipos de servicios, de nivel comparable pero adaptados a las costumbres y necesidades de diferentes grupos de gente de mar⁵³⁶.**
5. **La autoridad competente adoptará todas las medidas necesarias para alentar el establecimiento de comisiones de bienestar encargadas de examinar regularmente las instalaciones y servicios de bienestar a fin de cerciorarse de que sean apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de los avances técnicos, operacionales o de otra índole en el sector del transporte marítimo⁵³⁷.**
6. *Deberían crearse en los puertos y a nivel regional o nacional, según proceda, comisiones de bienestar⁵³⁸ que desempeñen funciones de supervisión y que cuenten con la participación de las organizaciones de los armadores y de la gente de mar⁵³⁹. Entre dichas funciones deberían figurar las siguientes⁵⁴⁰:*
 - a) *verificar que las instalaciones de bienestar existentes sigan siendo adecuadas y determinar si conviene crear otras o suprimir las que son subutilizadas⁵⁴¹; y*

⁵²² Norma A4.4, párrafo 2.

⁵²³ Pauta B4.4.1, párrafo 1, apartado a).

⁵²⁴ Pauta B4.4.1, párrafo 1, apartado b).

⁵²⁵ Pauta B4.4.2, párrafo 3.

⁵²⁶ Pauta B4.4.2, párrafo 3, apartado a).

⁵²⁷ Pauta B4.4.2, párrafo 3, apartado b).

⁵²⁸ Pauta B4.4.2, párrafo 3, apartado c).

⁵²⁹ Pauta B4.4.2, párrafo 3, apartado d).

⁵³⁰ Pauta B4.4.2, párrafo 2.

⁵³¹ Pauta B4.4.2, párrafo 2, apartado a).

⁵³² Pauta B4.4.2, párrafo 2, apartado b).

⁵³³ Pauta B4.4.2, párrafo 2, apartado c).

⁵³⁴ Pauta B4.4.2, párrafo 4.

⁵³⁵ Norma A4.4, párrafo 1.

⁵³⁶ Pauta B4.4.2, párrafo 7.

⁵³⁷ Norma A4.4, párrafo 3.

⁵³⁸ Pauta B4.4.3, párrafo 1.

⁵³⁹ Pauta B4.4.1, párrafo 2.

⁵⁴⁰ Pauta B4.4.3, párrafo 1.

⁵⁴¹ Pauta B4.4.3, párrafo 1, apartado a).

- b) *ayudar y asesorar a los encargados de proporcionar instalaciones de bienestar y asegurar la coordinación entre ellos*⁵⁴².
7. Las comisiones de bienestar deben, en particular, encargarse de asegurar que:
- a) *se difunda entre la gente de mar la información relativa a las instalaciones y servicios que están 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 la información sobre las instalaciones y servicios destinados específicamente a la gente de mar*⁵⁴³;
 - b) *los armadores y la gente de mar que lleguen a un puerto estén informados sobre todas las leyes y costumbres especiales cuya infracción podría poner en peligro su libertad*⁵⁴⁴;
 - c) *se disponga 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*⁵⁴⁵;
 - d) *las zonas portuarias y las carreteras de acceso a los puertos estén adecuadamente equipadas con alumbrado y carteles indicadores, y sean vigiladas por patrullas regulares a fin de garantizar la protección de la gente de mar*⁵⁴⁶;
 - e) *la gente de mar disponga de hoteles o albergues adecuados cada vez que los necesiten y que estos establecimientos presten servicios equivalentes a los ofrecidos por hoteles de buena clase; en lo posible, dichos establecimientos deben estar situados en un buen entorno, lejos de la zona aledaña a los muelles, ser objeto de controles adecuados y aplicar precios razonables; cuando sea necesario y posible, deben adoptarse disposiciones para alojar a las familias de los marinos*⁵⁴⁷;
 - f) *se adopten medidas encaminadas a facilitar entre los buques, los organismos centrales de abastecimiento y las instituciones de bienestar la libre circulación de artículos tales como películas, libros, periódicos y equipo deportivo para su utilización por la gente de mar, ya sea a bordo de los buques o en los centros de bienestar en tierra*⁵⁴⁸;
 - g) *según sea necesario, en la gestión de las instalaciones y los servicios de bienestar para la gente de mar se emplee a tiempo completo a personal técnicamente competente, además de los eventuales colaboradores voluntarios*⁵⁴⁹.
8. *Cuando proceda, se puede invitar a los cónsules de los Estados marítimos y a los representantes locales de organizaciones de bienestar extranjeras a que participen en la labor de las comisiones de bienestar*⁵⁵⁰.
9. *Con el fin de asegurar la protección de los marinos extranjeros en los puertos de [insértese aquí el nombre del país], la autoridad competente debe adoptar medidas que faciliten*⁵⁵¹:
- a) *el acceso a los cónsules del Estado de su nacionalidad o del Estado de residencia*⁵⁵²; y
 - b) *una cooperación eficaz entre los cónsules y las autoridades locales o nacionales*⁵⁵³.
10. *La situación de la gente de mar extranjera detenida en un puerto debe solventarse sin demora con arreglo a las normas en materia de garantías procesales y con la protección consular apropiada*⁵⁵⁴.
11. *Cada vez que, independientemente del motivo, se detenga a un marino extranjero, la autoridad competente debe, si el marino lo solicita, informar inmediatamente sobre el particular al Estado del pabellón y al Estado del cual el marino es nacional. La autoridad competente debe informar sin demora al marino de su derecho a presentar dicha solicitud. La autoridad competente debe permitir que los funcionarios consulares de esos Estados puedan entrevistarse inmediatamente con el marino y sigan visitándole regularmente mientras permanezca detenido*⁵⁵⁵.

⁵⁴² Pauta B4.4.3, párrafo 1, apartado b).

⁵⁴³ Pauta B4.4.5, párrafo 1.

⁵⁴⁴ Pauta B4.4.5, párrafo 3.

⁵⁴⁵ Pauta B4.4.5, párrafo 2.

⁵⁴⁶ Pauta B4.4.5, párrafo 4.

⁵⁴⁷ Pauta B4.4.2, párrafo 6.

⁵⁴⁸ Pauta B4.4.1, párrafo 3.

⁵⁴⁹ Pauta B4.4.2, párrafo 8.

⁵⁵⁰ Pauta B4.4.3, párrafo 3.

⁵⁵¹ Pauta B4.4.6., párrafo 1.

⁵⁵² Pauta B4.4.6., párrafo 1, apartado a).

⁵⁵³ Pauta B4.4.6., párrafo 1, apartado b).

⁵⁵⁴ Pauta B4.4.6., párrafo 2.

⁵⁵⁵ Pauta B4.4.6., párrafo 3.

12. *Cada vez que sea necesario, la autoridad competente adoptará medidas para garantizar la seguridad de la gente de mar extranjera ante las agresiones y otros actos ilegales mientras sus buques se hallen en las aguas territoriales de este país y, especialmente, mientras se aproximan a sus puertos*⁵⁵⁶.
13. *La autoridad competente velará por que los responsables en los puertos y a bordo hagan todo cuando esté a su alcance para que se autorice a la gente de mar a desembarcar tan pronto como sea posible tras la llegada del buque a puerto*⁵⁵⁷.
14. *La autoridad competente debería cooperar con otros países a fin de promover el bienestar de la gente de mar durante la navegación y en los puertos. Esta cooperación puede comprender*⁵⁵⁸:
 - a) *la celebración de consultas entre las autoridades competentes con miras a facilitar o mejorar las instalaciones y servicios de bienestar para la gente de mar, tanto en los puertos como a bordo de los buques*⁵⁵⁹;
 - 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*⁵⁶⁰;
 - c) *la organización de competiciones deportivas internacionales y el fomento de la participación de la gente de mar en actividades deportivas*⁵⁶¹; y
 - d) *la organización de seminarios internacionales sobre el tema del bienestar de la gente de mar durante la navegación y en los puertos*⁵⁶².

⁵⁵⁶ Pauta B4.4.6., párrafo 4.

⁵⁵⁷ Pauta B4.4.6., párrafo 5.

⁵⁵⁸ Pauta B4.4.1., párrafo 4.

⁵⁵⁹ Pauta B4.4.1., párrafo 4, apartado a).

⁵⁶⁰ Pauta B4.4.1., párrafo 4, apartado b).

⁵⁶¹ Pauta B4.4.1., párrafo 4, apartado c).

⁵⁶² Pauta B4.4.1., párrafo 4, apartado d).

Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

Regla 4.5; y norma A4.5 y pauta B4.5 del Código

Comentario

Seguridad social

Finalidad: Asegurar que se adopten medidas que den acceso a la gente de mar a una protección en materia de seguridad social

La mayoría de las obligaciones previstas en la regla 4.5 del MLC, 2006, que tratan de la seguridad social, y las disposiciones correspondientes del Código, están destinadas a los países en que la gente de mar tiene su residencia habitual. Hay además algunas obligaciones específicas que atañen a los Estados del pabellón, las cuales confirman en lo esencial las obligaciones complementarias en virtud de las reglas 4.1 y 4.2 y las demás disposiciones del MLC, 2006, en materia de protección social. Otra obligación de carácter más general se aplica a todos los países: cooperar para conseguir que los marinos no se queden sin protección de seguridad social cuando trabajen fuera de su país de residencia. Tanto la forma jurídica como el sistema de aplicación de estos requisitos son flexibles y pueden revestir la forma de leyes o reglamentos, regímenes privados, convenios colectivos o una combinación de estos instrumentos. También pueden conllevar la concertación de acuerdos bilaterales o multilaterales para asegurar el mantenimiento de la cobertura de los sistemas, tanto contributivos como no contributivos, o materializarse en disposiciones adoptadas en el marco de organizaciones regionales de integración económica. Los detalles de la cobertura en cuestión figurarán por lo general en las leyes o reglamentos nacionales relativas a las prestaciones de la seguridad social de que se trate. Sin embargo, algunas disposiciones tienen que incluirse también en alguno de los formatos mencionados antes, con el fin de clarificar el derecho general a la protección que ofrece el país de residencia. Los principales requisitos son:

- la ratificación del MLC, 2006, no debe implicar una baja del nivel de protección de la seguridad social ya existente en el país que se trate;
- el nivel de las obligaciones relativas a la protección de la seguridad social en cualquier país dependerá de sus circunstancias nacionales y de la disponibilidad de medios de cooperación internacional;
- cada país debe adoptar medidas para lograr progresivamente una seguridad social cada vez más completa para la gente de mar;
- como mínimo, hay que tomar medidas, con arreglo a las circunstancias nacionales, para asegurar que toda la gente de mar (y las personas a su cargo, en la medida prevista por la legislación nacional) que reside habitualmente en el territorio de un país tenga derecho a una protección de la seguridad social en las ramas de seguridad social (un mínimo de tres) que el país en cuestión haya notificado al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, las cuales se elegirán entre las siguientes nueve ramas: asistencia médica, prestaciones monetarias de enfermedad, prestaciones de desempleo, prestaciones de vejez, prestaciones en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional, prestaciones familiares, prestaciones de maternidad, prestaciones de invalidez y prestaciones de sobrevivientes;
- la protección de la seguridad social debe ser no menos favorable que la protección que se brinda a los trabajadores en tierra residentes en el territorio del país;
- también se debe estudiar la manera de proporcionar a la gente de mar, en conformidad con la legislación y la práctica nacionales, prestaciones comparables en los casos en que no exista una cobertura suficiente en las ramas mencionadas;
- los países deben cooperar entre sí para asegurar el mantenimiento de los derechos adquiridos de la seguridad social o los derechos en el curso de adquisición.

Sección 4.5 Seguridad social

1. La gente de mar y **las personas a su cargo**⁵⁶³ están amparadas por el régimen de seguridad social [establecido en el Apéndice VI del/de la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]] de acuerdo con lo indicado en los párrafos siguientes; **esta cobertura se extenderá e incrementará progresivamente de tiempo en tiempo por decisión de la autoridad competente, hasta que se alcance la protección integral de la seguridad social**⁵⁶⁴.
2. **Este régimen se compone de [tres, o más según se especifica más adelante] de las siguientes ramas de protección de la seguridad social, que complementan la protección prevista en** [las secciones 4.1 y 4.2 de las presentes disposiciones modelo]:
 - a) *atención médica;*
 - b) *prestaciones monetarias de enfermedad;*
 - c) *prestaciones de desempleo;*
 - d) *prestaciones de vejez;*
 - e) *prestaciones en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional;*
 - f) *prestaciones familiares;*
 - g) *prestaciones de maternidad;*
 - h) *prestaciones de invalidez;*
 - i) *prestaciones de sobrevivientes*⁵⁶⁵.
3. A contar de la fecha de entrada en vigor del/de la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]:
 - a) **todos los marinos que residen habitualmente en** [insértese aquí el nombre del país] **disfrutarán de la protección establecida** [en el Apéndice VI] **con respecto a las ramas de la seguridad social mencionadas en el párrafo 2, en los apartados** [insértese aquí a), b), c), ... en función de las ramas que haya indicado el país en el momento de la entrada en vigor del instrumento⁵⁶⁶];
 - b) [el apartado a) regirá también para los marinos que son nacionales de [insértese aquí el nombre del país]⁵⁶⁷.];
 - c) [el apartado a) regirá también para los marinos que son nacionales de los países designados por la autoridad competente o tienen residencia habitual en ellos⁵⁶⁸; *estos marinos recibirán orientación en cuanto a los medios a través de los cuales se les proporcionará la protección de la seguridad social correspondiente a las diversas ramas*⁵⁶⁹.];
 - d) los marinos también disfrutarán de cualesquiera prestaciones de seguridad social **que sean inherentes a las obligaciones generales de** [insértese aquí el nombre del país] **en virtud del derecho internacional**, según lo determine la autoridad competente⁵⁷⁰;
 - e) los marinos señalados en [los apartados a) a c) que anteceden] disfrutarán también de **cualesquiera condiciones más favorables** a las que los marinos en su situación tenían derecho en virtud de la legislación de [insértese

⁵⁶³ Se remite al párrafo 1 de la regla 4.5. En el párrafo 1 de esta sección 4.5 se describe la cobertura *plena* de la seguridad social para la gente de mar, que se alcanzará de forma progresiva *cuando y en la medida que lo permitan las circunstancias nacionales*. La cobertura *real* (más limitada) en el momento de la entrada en vigor del nuevo instrumento nacional se especificará en el párrafo 2 de la sección 4.5 (en el apartado f) del párrafo 3 se podrá indicar cual será la extensión de la cobertura para las *personas a cargo*), o ésta podrá ser determinada por la autoridad competente en función de las circunstancias nacionales.

⁵⁶⁴ Regla 4.5, párrafo 2.

⁵⁶⁵ Norma A4.5, párrafo 1.

⁵⁶⁶ En el momento de la ratificación, la protección que se ha de brindar debe incluir al menos tres de las nueve ramas. En el párrafo 1 de la pauta B4.5 se recomienda que estas tres ramas sean la atención médica, las prestaciones monetarias de enfermedad y las prestaciones en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional. En la lista de ramas deberían incluirse también las demás ramas de protección de la seguridad social aplicables a otros trabajadores (distintos de la gente de mar) que tienen residencia habitual en el país; véanse el párrafo 3 de la regla 4.5 y el párrafo 3 de la norma A4.5.0

⁵⁶⁷ Pauta B4.5, párrafo 5. Inclúyase en caso de que sea aplicable.

⁵⁶⁸ Norma A4.5, párrafo 6, y pauta B4.5, párrafos 2 y 5. Inclúyase en caso de que sea aplicable.

⁵⁶⁹ Pauta B4.5, párrafo 2.

⁵⁷⁰ Norma A4.5, párrafo 5.

aquí el nombre del país] antes de la entrada en vigor del /de la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]⁵⁷¹;

- f) las **personas a cargo** de los marinos a que se refiere el presente párrafo también serán cubiertos por la protección de la seguridad social de que disfrutaban los marinos, **en la medida prevista en la legislación de** [insértese aquí el nombre del país] según lo determine la autoridad competente⁵⁷².
4. Con el fin de **alcanzar progresivamente la protección integral de la seguridad social para todos los marinos**⁵⁷³ bajo la jurisdicción de [insértese aquí el nombre del país], la autoridad competente **examinará** periódicamente⁵⁷⁴ la protección de la seguridad social a disposición de la gente de mar de conformidad con el párrafo 3, teniendo en cuenta toda mejora ulterior **en las circunstancias nacionales**, así como las perspectivas de aprovechar, cuando sea posible y adecuado, **los acuerdos bilaterales o multilaterales, los sistemas basados en las cotizaciones**⁵⁷⁵, *los seguros u otros medios eficaces*⁵⁷⁶ para incrementar o extender la protección **o para ofrecer a la gente de mar prestaciones comparables cuando ésta carezca de una cobertura suficiente**⁵⁷⁷.
5. **La autoridad competente prestará su cooperación, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales u otros acuerdos, para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social, otorgados mediante regímenes contributivos o no contributivos, que se hayan adquirido o estén en curso de adquisición por toda la gente de mar, independientemente del país de residencia**⁵⁷⁸. *En los casos en que la gente de mar esté sujeta a más de una legislación nacional relativa a la seguridad social, la autoridad competente prestará su cooperación con el fin de determinar de mutuo acuerdo qué legislación se aplicará, teniendo en cuenta factores como el tipo y el nivel de la protección que, en virtud de las legislaciones respectivas, sean más favorables para la gente de mar interesada, y las preferencias de la gente de mar*⁵⁷⁹.
6. **La autoridad competente debe establecer procedimientos equitativos y eficaces para la resolución de controversias**⁵⁸⁰, que cubran todos los conflictos *relativos a las reclamaciones de la gente de mar interesada, independientemente de la forma en que se materialice dicha cobertura*⁵⁸¹.

⁵⁷¹ Regla 4.5, párrafo 1.

⁵⁷² Regla 4.5, párrafo 1.

⁵⁷³ Regla 4.5, párrafo 2.

⁵⁷⁴ Pauta B4.5, párrafo 5.

⁵⁷⁵ Norma A4.5, párrafo 3.

⁵⁷⁶ Pauta B4.5, párrafo 2.

⁵⁷⁷ Norma A4.5, párrafo 6.

⁵⁷⁸ Norma A4.5, párrafo 8.

⁵⁷⁹ Pauta B4.5, párrafo 3.

⁵⁸⁰ Norma A4.5, párrafo 9.

⁵⁸¹ Pauta B4.5, párrafo 4.

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

Comentario

Las disposiciones contenidas en el Título 5 del MLC, 2006, en las reglas 5.1, 5.2 y 5.3 y en sus subreglas, así como las disposiciones conexas incluidas en el Código y los anexos difieren en su estructura y enfoque de las demás partes del Convenio, pese a que el Título 5 está dividido en reglas, normas y pautas. Al igual que en los otros Títulos, sus disposiciones están destinadas sobre todo a los Estados del pabellón, a los que se exige el establecimiento de un sistema de inspección que permita verificar y certificar el cumplimiento a bordo de los buques de las obligaciones establecidas, en su mayor parte, en los Títulos 1 a 4 del MLC, 2006. También se refieren a las inspecciones/controles de estas materias por el Estado del puerto (PSC, por su acrónimo en inglés), así como a las obligaciones de aplicación que tienen los países proveedores de mano de obra, las cuales se establecen también en los Títulos 1 a 4. Aunque en este manual se proponen disposiciones modelo, como las que figuran a continuación, es importante señalar que para los Estados del pabellón, en particular, muchos de los elementos incluidos en la regla 5.1 y sus subreglas y en el Código están ya en vigor en virtud de la legislación marítima existente que incorpora las disposiciones sobre las inspecciones del trabajo marítimo con arreglo a los Convenios núms. 147 y 178 de la OIT (es decir, en vigor para los países ratificantes) y sobre la certificación con respecto a la seguridad y protección a bordo de los buques, a la contaminación del medio marino y a otras materias objeto de los convenios de la OMI. Del mismo modo, muchos de los elementos comprendidos en los requisitos establecidos en la regla 5.2 y en el Código que tratan de las PSC, o quizás todos, tal vez se han integrado ya en la legislación nacional o en sistemas establecidos en conformidad con otros convenios marítimos internacionales y forman parte de las responsabilidades que incumben a los países en virtud de acuerdos regionales sobre el control por el Estado del puerto (los memorandos de entendimiento sobre control por el Estado del puerto (PSC MOU)). La principal preocupación es asegurar que las disposiciones del MLC, 2006, que tratan específicamente del control de la aplicación se recojan en las legislaciones o los sistemas nacionales. Los aspectos más prácticos de la aplicación en lo que concierne a los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto se recogieron en las orientaciones adoptadas por una reunión tripartita internacional de expertos celebrada en la OIT en 2008. Las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* y las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* están destinados a ayudar a los gobiernos en el proceso de establecimiento de los sistemas nacionales previstos en el MLC, 2006. Estos documentos se encuentran en la dirección <http://www.ilo.org/mlc>.

También es importante hacer notar, con respecto a la modalidad de aplicación, que la posibilidad de aplicación por medio del principio de equivalencia sustancial, en virtud del artículo VI, párrafos 3 y 4, no es aplicable al Título 5.

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón

Desde un punto de vista jurídico, la regla 5.1 da cumplimiento a las obligaciones establecidas en el artículo V, párrafos 2 y 3, del MLC, 2006. La complejidad estructural de esta regla obedece a que en ella se establecen el marco general y las obligaciones de los Estados del pabellón, sobre todo en lo que respecta al sistema de inspección y certificación de los buques, que se detallan en puntos específicos, concretamente en las seis subreglas (subreglas 5.1.1 a 5.1.6) y en las disposiciones conexas del Código. En la mayoría de los casos (exceptuando la regla 5.1.5, la norma A5.1.5, la pauta B5.1.5 y la regla 5.1.6), estos son aspectos interrelacionados del requisito básico de que los Estados del pabellón «establezcan un sistema» y «exijan» ciertas acciones. Estas disposiciones no se refieren a la forma jurídica de la aplicación. En función del enfoque jurídico que se adopte, un país puede considerar que es suficiente adoptar una legislación sobre las obligaciones generales, en la eventualidad de que aún no existan disposiciones al respecto, con el fin de habilitar a la autoridad competente para establecer un sistema, expedir certificados, etc., y optar por que los aspectos más operativos del sistema se recojan en otros instrumentos, o puede decidir que se adopten leyes detalladas y/o reglamentaciones para la creación de tal sistema. Las presentes disposiciones modelo se ciñen en gran medida al texto del Convenio y establecen disposiciones que pueden adaptarse para su uso tanto en un contexto más general y «propicio» como en un enfoque regulador más detallado.

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón

Regla 5.1.1; y norma A5.1.1 y pauta B5.1.1 del Código

Comentario

Principios generales

Finalidad: Asegurar que cada Miembro dé cumplimiento a las responsabilidades que le incumben en virtud del presente Convenio con respecto a los buques que enarbolan su pabellón

La regla 5.1.1 y el Código (norma 5.1.1 y pauta B5.1.1) establecen las obligaciones generales más amplias que deben asumir los Estados del pabellón. Las reglas siguientes, 5.1.2 a 5.1.6 y las disposiciones conexas del Código, así como los anexos correspondientes, establecen los aspectos más específicos de estas obligaciones. Las obligaciones básicas en virtud de la regla 5.1.1 son las siguientes:

- cada país debe tener un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, y adoptar normas y objetivos claros con respecto a la administración de tal sistema, así como procedimientos generales adecuados para evaluar en qué medida se están cumpliendo esos objetivos y esas normas (información que los países deben comunicar a la OIT en las memorias exigidas por el artículo 22 de su Constitución);
- la autoridad competente del Estado del pabellón debe nombrar a un número suficiente de inspectores calificados (inclusive los que procedan de una organización reconocida, si así lo decide la autoridad competente) para llevar a cabo sus funciones de inspección y certificación;
- se debe considerar que la existencia de un certificado de trabajo marítimo emitido por la autoridad competente (véanse las secciones 5.1.3 y 5.1.4 de estas disposiciones modelo), complementado por una declaración de conformidad laboral marítima (es decir, las versiones nacionales de los modelos de formularios incluidos en el Anexo A5-II del MLC, 2006), es prueba suficiente, mientras no se demuestre lo contrario, de que se cumplen en el ámbito de la certificación los requisitos establecidos en el MLC, 2006, y aplicados a nivel nacional con respecto a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar; y
- todos los buques deben tener a bordo una copia disponible del MLC, 2006.

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

Sección 5.1 Responsabilidades del Estado del pabellón

Subsección 5.1.1. Principios generales

1. La autoridad competente **establecerá un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo a bordo de los buques que enarboleden el pabellón** de [insértese aquí el nombre del país], **en conformidad con** [las secciones 5.1.3 y 5.1.4, más adelante] del/de la [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]⁵⁸².
2. La autoridad competente, **cuando proceda** y actuando en conformidad con la subsección 5.1.2 más adelante, **puede facultar a instituciones públicas o a otras organizaciones a las que reconozca como competentes e independientes para que efectúen esas inspecciones o expidan certificados, o se ocupen de ambas tareas a la vez**⁵⁸³.
3. La autoridad competente **establecerá normas y objetivos claros respecto a la administración del sistema de inspección y de certificación** mencionado en el párrafo 1 que antecede, **así como procedimientos generales adecuados para evaluar el grado de realización de dichos objetivos y de dichas normas**⁵⁸⁴.
4. **En todos los buques se debe tener a bordo una copia disponible del Convenio**⁵⁸⁵.

⁵⁸² Regla 5.1.1, párrafos 1 y 2.

⁵⁸³ Regla 5.1.1, párrafo 3.

⁵⁸⁴ Norma A5.1.1, párrafo 1. La información sobre el sistema mencionado en el párrafo 2 de la regla 5.1.1 del MLC, 2006, incluido el método utilizado para evaluar su eficacia, se incluirá en las memorias que el país de que se trate ha de presentar a la Oficina Internacional del Trabajo con arreglo al artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (regla 5.1.1, párrafo 5).

⁵⁸⁵ Norma A5.1.1, párrafo 2.

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón

Regla 5.1.2; y norma A5.1.2 y pauta B5.1.2 del Código

Comentario

Autorización de las organizaciones reconocidas

Como se explica en el comentario sobre la regla 5.1.1, un país puede optar por autorizar a instituciones públicas u otras entidades (por ejemplo, las sociedades de clasificación marítima) a asumir muchas de sus responsabilidades como Estado del pabellón en lo que atañe a la inspección y certificación de buques. En el marco del MLC, 2006, esas entidades se designan como «organizaciones reconocidas» en consonancia con la terminología utilizada en otros instrumentos marítimos, como los convenios adoptados por la OMI. Ahora bien, incluso si delega dichas responsabilidades en terceros, el Estado del pabellón sigue siendo responsable de la inspección y certificación de sus buques, en virtud del derecho internacional.

La preocupación fundamental plasmada en la regla 5.1.2 se refiere a que las organizaciones autorizadas o reconocidas para encargarse de las actividades de inspección y certificación de buques en nombre del Estado del pabellón deben estar calificadas para hacerlo y someterse a supervisión por los órganos del Estado del pabellón. En el MLC, 2006, no se especifica cuál ha de ser la forma jurídica del instrumento de aplicación de estos requisitos. Los criterios principales de calificación son los siguientes:

- las organizaciones reconocidas que han demostrado tener las competencias y la independencia requeridas pueden ser autorizadas por la autoridad competente para ejercer ciertas funciones en materia de inspección y certificación, a condición de que en el Código del Convenio se indique expresamente que dichas funciones las ejercen la autoridad competente o una organización reconocida;
- los países deben establecer un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones reconocidas, y adoptar procedimientos para comunicarse con dichas organizaciones y supervisarlas;
- los países deben proporcionar a la Oficina Internacional del Trabajo la lista actualizada de las organizaciones reconocidas, e indicar cuáles son las funciones autorizadas.

Subsección 5.1.2. Autorización de las organizaciones reconocidas

1. **La autoridad competente puede dar su reconocimiento a algunas instituciones públicas o a otras organizaciones en el sentido de que éstas tienen las competencias e independencia necesarias para encargarse de las funciones de inspección y de certificación de los buques que permiten determinar si en éstos se cumplen las disposiciones del/de la [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]⁵⁸⁶.**
2. **Antes de dar su reconocimiento a una organización con arreglo al párrafo 1 que antecede, la autoridad competente debe examinar las competencias e independencia de la organización de que se trate y determinar si ésta ha demostrado, en el grado necesario para llevar a cabo las actividades comprendidas en las facultades que se le confieran, que⁵⁸⁷:**
 - a) **posee los conocimientos necesarios sobre los requisitos previstos en el Convenio así como sobre la legislación nacional aplicable y los instrumentos internacionales pertinentes⁵⁸⁸, y posee también las competencias técnicas necesarias con relación a los aspectos relevantes del Convenio y los conocimientos adecuados sobre el funcionamiento de los buques, incluidos los requisitos mínimos para trabajar a bordo, las condiciones de empleo, el alojamiento, las instalaciones de esparcimiento, la alimentación y el servicio de fonda, la prevención de accidentes, la protección de la salud, la atención médica, el bienestar y la protección de la seguridad social⁵⁸⁹,**
 - b) **su tamaño, estructura, experiencia y capacidad están en consonancia con el tipo y grado de autorización previstos⁵⁹⁰, la organización que solicite el reconocimiento debe demostrar que posee la competencia y capacidad técnica, administrativa y directiva para asegurar una prestación de servicios oportuna y de calidad satisfactoria⁵⁹¹; al respecto, la autoridad competente debería determinar si la organización⁵⁹²:**
 - i) *dispone de un personal técnico, directivo y de apoyo adecuado⁵⁹³;*
 - ii) *dispone de suficiente personal profesional calificado para prestar el servicio requerido, con una cobertura geográfica adecuada⁵⁹⁴;*
 - iii) *ha demostrado su capacidad para prestar puntualmente servicios de calidad⁵⁹⁵; y*
 - iv) *es independiente y responsable en sus actividades⁵⁹⁶;*
 - c) **tiene la capacidad para mantener y actualizar las competencias profesionales de su personal⁵⁹⁷; las organizaciones reconocidas deben establecer un sistema de calificación del personal que empleen como inspectores, para asegurar la actualización oportuna de sus conocimientos teóricos y prácticos⁵⁹⁸.**
3. **La autoridad competente debe concertar un acuerdo escrito con toda organización que reconozca a los efectos de una autorización. El acuerdo debe contener los elementos siguientes⁵⁹⁹:**
 - a) *ámbito de aplicación⁶⁰⁰;*
 - b) *finalidad⁶⁰¹;*
 - c) *condiciones generales⁶⁰²;*
 - d) *desempeño de las funciones objeto de la autorización⁶⁰³;*

⁵⁸⁶ Regla 5.1.2, párrafo 1.

⁵⁸⁷ Norma A5.1.2, párrafo 1.

⁵⁸⁸ Norma A5.1.2, párrafo 1, apartado c).

⁵⁸⁹ Norma A5.1.2, párrafo 1, apartado a).

⁵⁹⁰ Norma A5.1.2, párrafo 1, apartado d).

⁵⁹¹ Pauta B5.1.2, párrafo 1.

⁵⁹² Pauta B5.1.2, párrafo 2.

⁵⁹³ Pauta B5.1.2, párrafo 2, apartado a).

⁵⁹⁴ Pauta B5.1.2, párrafo 2, apartado b).

⁵⁹⁵ Pauta B5.1.2, párrafo 2, apartado c).

⁵⁹⁶ Pauta B5.1.2, párrafo 2, apartado d).

⁵⁹⁷ Norma A5.1.2, párrafo 1, apartado b).

⁵⁹⁸ Pauta B5.1.2, párrafo 4.

⁵⁹⁹ Pauta B5.1.2, párrafo 3.

⁶⁰⁰ Pauta B5.1.2, párrafo 3, apartado a).

⁶⁰¹ Pauta B5.1.2, párrafo 3, apartado b).

⁶⁰² Pauta B5.1.2, párrafo 3, apartado c).

⁶⁰³ Pauta B5.1.2, párrafo 3, apartado d).

- e) *base jurídica de las funciones objeto de la autorización*⁶⁰⁴;
 - f) *presentación de informes a la autoridad competente*⁶⁰⁵;
 - g) *especificación de la autorización dada por la autoridad competente a la organización reconocida*⁶⁰⁶; y
 - h) *la supervisión de las actividades delegadas a la organización reconocida por la autoridad competente*⁶⁰⁷.
4. **Toda autorización que se conceda en relación con las inspecciones debe, como mínimo, facultar a la organización reconocida para exigir que se corrijan las deficiencias que ésta detecte en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, y que se realicen inspecciones a ese respecto cuando lo solicite un Estado del puerto**⁶⁰⁸.
 5. *Las organizaciones reconocidas deben llevar registros de los servicios que prestan, a fin de que puedan demostrar que cumplen las normas exigidas en los ámbitos abarcados por dichos servicios*⁶⁰⁹.
 6. La autoridad competente debe **establecer**⁶¹⁰:
 - a) **un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones reconocidas, que incluya información sobre toda la legislación nacional aplicable y los instrumentos internacionales pertinentes**⁶¹¹; y
 - b) **procedimientos para la comunicación con dichas organizaciones**⁶¹² **y el control de las mismas** que *tengan en cuenta las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, adoptadas en el marco de la Organización Marítima Internacional*⁶¹³.
 7. La autoridad competente adoptará medidas adecuadas para fomentar una cooperación efectiva entre las instituciones públicas y otras organizaciones que se ocupen de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo⁶¹⁴.
 8. La autoridad competente **proporcionará a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las organizaciones reconocidas que haya autorizado a actuar en su nombre, y mantendrá actualizada dicha lista. En la lista se indicarán las funciones que las organizaciones reconocidas hayan sido autorizadas a desempeñar**⁶¹⁵.

⁶⁰⁴ Pauta B5.1.2, párrafo 3, apartado e).

⁶⁰⁵ Pauta B5.1.2, párrafo 3, apartado f).

⁶⁰⁶ Pauta B5.1.2, párrafo 3, apartado g).

⁶⁰⁷ Pauta B5.1.2, párrafo 3, apartado h).

⁶⁰⁸ Norma A5.1.2, párrafo 2.

⁶⁰⁹ Pauta B5.1.2, párrafo 5.

⁶¹⁰ Norma A5.1.2, párrafo 3.

⁶¹¹ Norma A5.1.2, párrafo 3, apartado a).

⁶¹² Norma A5.1.2, párrafo 3, apartado b).

⁶¹³ Pauta B5.1.2, párrafo 6.

⁶¹⁴ Pauta B5.1.1, párrafo 1.

⁶¹⁵ Norma A5.1.2, párrafo 4.

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón

Regla 5.1.3; y norma A5.1.3 y pauta B5.1.3 del Código

Comentario

Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

Como se explicó anteriormente en el comentario sobre la regla 5.1.1, el Estado del pabellón debe establecer para todos sus buques un sistema de inspección relativo al cumplimiento de sus disposiciones sobre la aplicación nacional del MLC, 2006; dicho sistema debe incluir los procedimientos de certificación de los buques que la requieran. Por otra parte, según se señaló en el comentario general introductorio sobre los requisitos establecidos en el Título 5 del MLC, 2006, que se abordan en las secciones 5.1 a 5.3 de las presentes disposiciones modelo, una reunión tripartita de expertos celebrada en la sede de la OIT en 2008 adoptó un conjunto detallado de orientaciones internacionales sobre los aspectos más prácticos de la aplicación. En realidad, la mayoría de los Estados del pabellón disponen seguramente de un sistema de inspección y certificación de buques previsto en otros convenios marítimos, como los que ha adoptado la OMI. Los requisitos de certificación incluidos en el MLC, 2006, se formularon de tal manera que puedan integrarse fácilmente, tanto como sea posible, en los sistemas existentes de inspección y certificación. En la regla 5.1.3 y en el Código se establecen los detalles relativos a la certificación de los buques, incluida la identificación de los buques que deben ser certificados. En todo caso, las disposiciones de la regla 5.1.4 y el Código que se refieren a las inspecciones de buques suelen ser también pertinentes. En el Anexo A5-II del MLC, 2006, se proponen formularios modelo de los documentos que los países deben adoptar. En las presentes disposiciones modelo se propone el uso de apéndices en los que se podrían incluir los documentos nacionales que se preparen. Dichos documentos deben ser emitidos por la autoridad competente o una organización reconocida que esté debidamente autorizada, y llevados a bordo de los buques que enarbolan el pabellón del país, tengan un arqueo bruto igual o superior a 500 y realicen viajes internacionales u operen desde un puerto o entre puertos de otro país. Los armadores pueden solicitar estos documentos para otros tipos de buques (por ejemplo, los que tienen un arqueo bruto inferior a 500 o los que operan solamente en viajes nacionales). Se debe considerar que la existencia de un certificado de trabajo marítimo, complementado por una declaración de conformidad laboral marítima (partes I y II), es prueba suficiente, mientras no se demuestre lo contrario, de que el buque ha sido debidamente inspeccionado por la autoridad competente del Estado del pabellón y de que se cumplen en el ámbito de la certificación los requisitos establecidos en el MLC, 2006, con respecto a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. También se ha explicado anteriormente que en el MLC, 2006, no se especifica la forma jurídica que revestirá la aplicación del sistema previsto en el Título 5; sin embargo, las expresiones utilizadas en la formulación de las disposiciones del MLC, 2006 (por ejemplo, «el Miembro deberá exigir»),

junto con la naturaleza de las actividades de inspección del trabajo y de certificación, indican que la forma jurídica debería ser obligatoria en el ordenamiento jurídico nacional. Los requisitos principales que deben abordarse son los siguientes:

- en los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que realicen viajes internacionales o que operen desde un puerto o entre puertos de otro país deben llevarse un certificado de trabajo marítimo válido y la correspondiente declaración de conformidad laboral marítima, en dos partes (o un certificado en el caso de los buques cuyo arqueo bruto es inferior a 500 o que sólo efectúan travesías nacionales, si así lo solicita el armador);
- en el certificado de trabajo marítimo se debe hacer constar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque de que se trate han sido inspeccionadas y cumplen los requisitos de la legislación del país u otras medidas de aplicación del Convenio. Salvo en los casos en que el certificado es provisional, la declaración de conformidad se debe adjuntar al certificado. En la parte I de la declaración de conformidad, que debe ser elaborada por la autoridad competente, se señalan los requisitos nacionales con respecto a los 14 ámbitos generales de inspección indicados en el Anexo A5-I; en la parte II, que es formulada por el propietario armador y certificada por la autoridad competente o una organización reconocida, se indican las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo de los requisitos nacionales que se hayan señalado;
- deben llevarse a cabo inspecciones relacionadas con la expedición del certificado de trabajo marítimo; en determinadas circunstancias prescritas, el certificado de trabajo marítimo pierde su validez o debe ser retirado.

Subsección 5.1.3 Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

1. Esta subsección se aplica a **todo buque** que enarbole el pabellón de [insértese aquí el nombre del país] y **que tenga**⁶¹⁶:
 - a) un **arqueo bruto igual o superior a 500 y que efectúe viajes internacionales**⁶¹⁷; y
 - b) un **arqueo bruto igual o superior a 500 y que opere desde un puerto, o entre puertos, de un país que no sea** [insértese aquí el nombre del país]⁶¹⁸.
 - c) **A efectos de estos apartados, el término «viaje internacional» designa un viaje desde un país hasta un puerto situado fuera de dicho país**⁶¹⁹.
2. Esta subsección **también se aplica a todo buque que no esté sujeto a lo dispuesto en los apartados a) o b) del párrafo 1 que antecede, si el armador lo solicita a la autoridad competente**⁶²⁰.
3. **En todo buque al que se aplique esta subsección se debe llevar y mantener un certificado de trabajo marítimo válido y actualizado, que haya sido expedido al buque por la autoridad competente o por una organización reconocida debidamente autorizada a tal fin**, la cual debe cumplimentar el formulario para este certificado que se encuentra en [el Apéndice VII, más adelante⁶²¹], y **firmar el formulario o colocar el sello o estampilla de la autoridad expedidora**⁶²².
4. **Al certificado de trabajo marítimo se debe adjuntar una declaración de conformidad laboral marítima**. La declaración consta de **dos partes**:
 - a) en la **parte I** se resumen, en conformidad con la norma A5.1.3, párrafo 10, apartado a) del Convenio, **los requisitos contenidos en la legislación de** [insértese aquí el nombre del país] **o en otras medidas adoptadas por éste para dar cumplimiento a los requisitos del Convenio en cuanto a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques; la parte I es elaborada por la autoridad competente**⁶²³ sobre la base del modelo de formulario propuesto en [el Apéndice VIII, más adelante]⁶²⁴;
 - b) en la **parte II** se **indican las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento permanente a bordo del buque de los requisitos nacionales y las medidas propuestas para asegurar que se logren mejoras continuas; esta parte II debe ser redactada por el armador**⁶²⁵ sobre la base del modelo de formulario propuesto en [el Apéndice IX, más adelante]⁶²⁶, y **certificada por** la autoridad competente o por la organización reconocida que esté **debidamente autorizada a tal efecto**⁶²⁷; se han de cumplir los siguientes requisitos:
 - i) *las medidas redactadas por el armador deben indicar, en particular, en qué ocasiones se verificará el cumplimiento continuo de determinadas disposiciones nacionales, las personas responsables de la verificación, los datos que se han de indicar en un registro, así como los procedimientos que se han de seguir si se observa que hay incumplimiento;*
 - ii) *la parte II puede revestir diversas formas y hacer referencia a otra documentación más amplia que abarque políticas y procedimientos relativos a otros aspectos del sector marítimo, como, por ejemplo, los documentos requeridos por el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), o la información requerida por la regla 5 del Convenio SOLAS, capítulo XI-1 sobre el Registro de Sinopsis Continuo del buque*⁶²⁸;
 - iii) *las medidas encaminadas a asegurar el cumplimiento continuo se deben incluir disposiciones internacionales generales que obliguen al armador y al capitán a mantenerse informados sobre los últimos avances tecnológicos y hallazgos científicos relacionados con el diseño de los lugares de trabajo, teniendo en cuenta los peligros inherentes al trabajo marítimo, e informar al respecto a los representantes de la gente de mar*⁶²⁹.

⁶¹⁶ Regla 5.1.3, párrafo 1.

⁶¹⁷ Regla 5.1.3, párrafo 1, apartado a).

⁶¹⁸ Regla 5.1.3, párrafo 1, apartado b).

⁶¹⁹ Regla 5.1.3, párrafo 1.

⁶²⁰ Regla 5.1.3, párrafo 2.

⁶²¹ Regla 5.1.3, párrafo 5, y norma A5.1.3, párrafo 9.

⁶²² Regla 5.1.3, párrafo 3, regla 5.1.4, párrafos 1 y 2, y Anexo A5-II del Convenio.

⁶²³ Regla 5.1.3, párrafo 4, y norma A5.1.3, párrafo 10, apartado a). *El enunciado de los requisitos nacionales que figuran en la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima debería incluir o ir acompañado de referencias a las disposiciones legislativas relativas a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que se establezcan para cada una de las cuestiones indicadas en el Anexo A5-I del MLC, 2006. Cuando la legislación nacional se ajuste con exactitud a los requisitos indicados en el Convenio, bastará incluir una referencia. Cuando una disposición del Convenio se aplique a través de equivalencias sustanciales, según lo previsto en el párrafo 3 del artículo VI, dicha disposición debería identificarse y debería incluirse una explicación concisa de la equivalencia. Cuando la autoridad competente conceda una exención según lo previsto en el Título 3 del MLC, 2006, deberían indicarse con claridad la o las disposiciones de que se trate (pauta B5.1.3, párrafo 1). La declaración de conformidad laboral marítima debería estar redactada en términos claros para que todas las personas interesadas, esto es, los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios habilitados en los Estados del puerto y la gente de mar, puedan verificar que las disposiciones se están aplicando debidamente (pauta B5.1.3, párrafo 4).*

⁶²⁴ Regla 5.1.3, párrafo 5, y norma A5.1.3, párrafo 9.

⁶²⁵ Regla 5.1.3, párrafo 4, y norma A5.1.3, párrafo 10, apartado b).

⁶²⁶ Regla 5.1.3, párrafo 5, y norma A5.1.3, párrafo 9.

⁶²⁷ Norma A5.1.3, párrafo 10.

⁶²⁸ Pauta B5.1.3, párrafo 2.

⁶²⁹ Pauta B5.1.3, párrafo 3.

5. **La existencia de un certificado de trabajo marítimo, complementado por una declaración de conformidad laboral marítima, es prueba suficiente, mientras no se demuestre lo contrario, de que el buque ha sido debidamente inspeccionado y de que se cumplen en el ámbito de la certificación los requisitos establecidos en el MLC, 2006, con respecto a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar**⁶³⁰.
6. El certificado de trabajo marítimo puede expedirse sólo **después de que la autoridad competente o una organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto hayan verificado mediante inspección**, según se dispone en [la subsección 5.1.4 más adelante], **que el buque de que se trate cumple las normas del/de la presente** [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]⁶³¹.
7. **El certificado de trabajo marítimo se expide por un período de cinco años** [o un período más corto que sea considerado adecuado por la autoridad competente o por una organización reconocida en casos determinados]⁶³².
8. **La validez del certificado de trabajo marítimo está sujeta a una inspección intermedia por la autoridad competente, o por una organización reconocida y debidamente autorizada a tal efecto, a fin de garantizar un cumplimiento continuo. Si se realiza una sola inspección intermedia y el período de validez del certificado de trabajo marítimo es de cinco años, dicha inspección debe efectuarse entre la segunda y tercera fechas de vencimiento anuales del certificado de trabajo marítimo. Por fecha de vencimiento anual se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo. El alcance y la profundidad de la inspección deben ser equivalentes a los de una inspección para la renovación de un certificado. El certificado de trabajo marítimo debe ser refrendado si los resultados de la inspección intermedia son satisfactorios**⁶³³.
9. El certificado de trabajo marítimo puede ser renovado, a reserva de que se lleve a cabo una nueva inspección en conformidad con el párrafo 6 **más arriba con el fin de verificar que el buque de que se trate sigue cumpliendo las normas del/de la presente** [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]⁶³⁴. **Cuando la inspección para la renovación del certificado haya concluido dentro de los tres meses que preceden a la fecha de expiración del certificado en vigor, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido a partir de la fecha de finalización de la inspección y su período de vigencia no podrá ser superior a cinco años a contar de la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo en vigor**⁶³⁵. **Cuando la inspección para la renovación del certificado haya concluido más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado en vigor, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido por un período no superior a cinco años contado a partir de la fecha de finalización de la inspección**⁶³⁶.
10. **Se puede expedir un certificado de trabajo marítimo a título provisional**⁶³⁷:
 - a) **a los buques nuevos en el momento de su entrega**⁶³⁸;
 - b) **cuando un buque cambia de pabellón**⁶³⁹; o
 - c) **cuando un armador se hace cargo de la explotación de un buque que es nuevo para dicho armador**⁶⁴⁰.
11. **La autoridad competente o una organización reconocida y debidamente autorizada a tal efecto puede expedir un certificado provisional de trabajo marítimo para un período no superior a seis meses**⁶⁴¹, **una vez que se ha verificado que**⁶⁴²:
 - a) **el buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias abarcadas en los 14 puntos que figuran en la declaración de conformidad laboral marítima, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados en los apartados b), c) y d) del presente párrafo**⁶⁴³;
 - b) **el armador ha demostrado a la autoridad competente o a la organización reconocida que el buque cuenta con procedimientos adecuados para dar cumplimiento a las disposiciones del/de la presente** [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]⁶⁴⁴;

⁶³⁰ Regla 5.1.1, párrafo 4.

⁶³¹ Regla 5.1.3, párrafo 6.

⁶³² Norma A5.1.3, párrafo 1.

⁶³³ Norma A5.1.3, párrafo 2.

⁶³⁴ Regla 5.1.3, párrafo 6.

⁶³⁵ Norma A5.1.3, párrafo 3.

⁶³⁶ Norma A5.1.3, párrafo 4.

⁶³⁷ Norma A5.1.3, párrafo 5.

⁶³⁸ Norma A5.1.3, párrafo 5, apartado a).

⁶³⁹ Norma A5.1.3, párrafo 5, apartado b). En el párrafo 6 de la pauta B5.1.3 se dispone que: *Cuando un buque cambie de pabellón como en el caso a que se hace referencia en el párrafo 14, apartado c), de la norma A5.1.3 del MLC, 2006, y ambos Estados hayan ratificado el presente Convenio, el Miembro cuyo pabellón enarbolará anteriormente el buque debería transmitir, lo antes posible, a la autoridad competente del otro Miembro copias del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima que el buque llevaba antes del cambio de pabellón y, si procede, copias de los informes de inspección pertinentes si la autoridad competente lo solicita en un plazo de tres meses después de que se haya producido el cambio de pabellón.*

⁶⁴⁰ Norma A5.1.3, párrafo 5, apartado c).

⁶⁴¹ Norma A5.1.3, párrafo 6.

⁶⁴² Norma A5.1.3, párrafo 7.

⁶⁴³ Norma A5.1.3, párrafo 7, apartado a).

⁶⁴⁴ Norma A5.1.3, párrafo 7, apartado b).

- c) **el capitán conoce las disposiciones** del/de la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] **y las responsabilidades de aplicación**⁶⁴⁵; y
- d) **se ha presentado a la autoridad competente o a una organización reconocida la información necesaria para expedir una declaración de conformidad laboral marítima**⁶⁴⁶.
12. **De conformidad con el párrafo 6 más arriba, antes de la expiración del certificado provisional se realizará una inspección para poder expedir el certificado de trabajo marítimo para todo el período. No se podrá expedir ningún certificado marítimo provisional después de los seis meses iniciales. No es necesario expedir una declaración de conformidad laboral marítima durante el período de validez del certificado provisional**⁶⁴⁷.
13. **Los resultados de todas las inspecciones u otras verificaciones ulteriores que se realicen respecto del buque de que se trate y toda deficiencia importante que se detecte durante cualquiera de esas verificaciones deben asentarse en un registro, así como la fecha en que se determine que las deficiencias han sido subsanadas. Este registro, acompañado de una traducción al inglés en los casos en que no esté redactado en este idioma, debe [inscribirse en] [adjuntarse a] la declaración de conformidad laboral marítima [o ponerse de cualquier otra forma] a disposición de la gente de mar, los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios habilitados del Estado del puerto y los representantes de los armadores y de la gente de mar**⁶⁴⁸.
14. **En el buque deben llevarse sendos ejemplares válidos y actualizados del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima, junto con una traducción al inglés cuando el idioma de la documentación sea otro, y exponerse a bordo copias de los mismos en un lugar visible y accesible para la gente de mar. De conformidad con la legislación nacional, cuando se solicite, se pondrá a disposición de la gente de mar, de los inspectores del Estado del pabellón, de los funcionarios habilitados del Estado del puerto y de los representantes de los armadores y de la gente de mar una copia de dichos documentos**⁶⁴⁹.
15. **El requisito relativo a la traducción al inglés, mencionado en los párrafos 13 y 14 que anteceden, no se aplicará en el caso de los buques que no efectúan viajes internacionales**⁶⁵⁰.
16. **El certificado de trabajo marítimo, incluido el certificado provisional, cuando proceda, dejará de tener validez en cualquiera de los siguientes casos**⁶⁵¹:
- a) **si las inspecciones pertinentes no se concluyen dentro de los períodos especificados en el párrafo 9 más arriba**⁶⁵²;
- b) **si el certificado no es refrendado en conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 más arriba**⁶⁵³;
- c) **cuando el buque para el cual se ha extendido el certificado cambie de pabellón**⁶⁵⁴;
- d) **cuando el armador del buque deje de asumir la responsabilidad de su explotación**⁶⁵⁵; y
- e) **cuando se hayan incorporado modificaciones sustanciales a la estructura o el equipo a que se refiere [la sección 3.1 más arriba]**⁶⁵⁶.
17. **En los casos mencionados en el párrafo 16, apartados c), d) o e), que antecede sólo se podrá expedir un nuevo certificado cuando la autoridad competente o la organización reconocida encargada de expedir el nuevo certificado esté totalmente convencida de que el buque cumple con los requisitos establecidos más arriba**⁶⁵⁷.
18. **La autoridad competente o una organización reconocida y debidamente autorizada a tal efecto procederán a retirar el certificado de trabajo marítimo de un determinado buque si se comprueba que en éste no se cumplen los requisitos previstos en el/la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] y no se ha adoptado ninguna de las medidas correctivas prescritas**⁶⁵⁸.
19. **Cuando se considere la posibilidad de retirar un certificado de trabajo marítimo en conformidad con el párrafo 18 que antecede, la autoridad competente o la organización reconocida deben tener en cuenta la gravedad de las deficiencias o la frecuencia de las mismas**⁶⁵⁹.

⁶⁴⁵ Norma A5.1.3, párrafo 7, apartado c).

⁶⁴⁶ Norma A5.1.3, párrafo 7, apartado d).

⁶⁴⁷ Norma A5.1.3, párrafo 8.

⁶⁴⁸ Norma A5.1.3, párrafo 11.

⁶⁴⁹ Regla 5.1.3, párrafo 6, y norma A5.1.3, párrafo 12.

⁶⁵⁰ Norma A5.1.3, párrafo 13.

⁶⁵¹ Norma A5.1.3, párrafo 14.

⁶⁵² Norma A5.1.3, párrafo 14, apartado a).

⁶⁵³ Norma A5.1.3, párrafo 14, apartado b).

⁶⁵⁴ Norma A5.1.3, párrafo 14, apartado c).

⁶⁵⁵ Norma A5.1.3, párrafo 14, apartado d).

⁶⁵⁶ Norma A5.1.3, párrafo 14, apartado e).

⁶⁵⁷ Norma A5.1.3, párrafo 15.

⁶⁵⁸ Norma A5.1.3, párrafo 16.

⁶⁵⁹ Norma A5.1.3, párrafo 17.

Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón

Regla 5.1.4; y norma A5.1.4 y pauta B5.1.4 del Código

Comentario

Inspección y control de la aplicación

Como se explicó anteriormente en el comentario introductorio de la regla 5.1, cada Estado del pabellón debe establecer un sistema de inspección de todos sus buques, incluida la certificación de los buques que requieran tal certificación, por lo que se refiere al cumplimiento de los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006. También se señaló en el comentario general introductorio de los requisitos del Título 5 que una reunión tripartita de expertos celebrada en la OIT en 2008 adoptó orientaciones internacionales detalladas sobre diversas cuestiones de aplicación más prácticas.

En realidad, la mayoría de los Estados del pabellón disponen seguramente de un sistema de inspección y certificación de buques previsto en otros convenios marítimos, como los que ha adoptado la OMI. Los requisitos incluidos en la regla 5.1.4 y en el Código del MLC, 2006, complementan los detalles en relación con la certificación prevista en el punto 5.1.3. Con todo, la atención prioritaria se centra más bien en el sistema de inspección general y se aplica a todos los buques que operan bajo la jurisdicción del Estado del pabellón, incluidos los buques que no necesitan ser certificados. Como se ha señalado más arriba, en el comentario sobre la subsección 5.1.2 de las presentes disposiciones modelo, una organización reconocida que esté autorizada por un Estado del pabellón puede encargarse de llevar a cabo la mayor parte de las actividades de inspección de dicho Estado del pabellón, en el entendido de que se le confieran las atribuciones normativas de los servicios de inspección del Estado del pabellón. Asimismo, en las observaciones introductorias se explicó que el MLC, 2006, no establece explícitamente cuál ha de ser la forma jurídica de la puesta en práctica de los sistemas previstos en el Título 5; sin embargo, la naturaleza de las actividades de inspección del trabajo y de certificación, indica que dicha forma debería ser obligatoria en el ordenamiento jurídico nacional. Los requisitos principales que deben abordarse son los siguientes:

- los buques deben ser inspeccionados a intervalos prescritos a los efectos de la certificación (en los términos indicados en la subsección 5.1.3 de las presentes disposiciones modelo); dichos intervalos no deben exceder de tres años;
- deben adoptarse medidas adecuadas a fin de asegurar que los inspectores tengan la formación, competencias profesionales, mandato, atribuciones, condición jurídica e independencia necesarios para que lleven a cabo eficazmente las inspecciones;
- cuando se reciba una queja o se observen graves deficiencias en la aplicación de las medidas establecidas, la cuestión será objeto de investigación y se adoptarán las medidas correctivas necesarias;
- en caso de infracciones graves, los inspectores (incluidos los que representen a las organizaciones autorizadas para ejercer funciones de inspección) deben estar facultados para prohibir que un buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas correctivas necesarias;
- cada inspección debe ser objeto de un informe que ha de presentarse a la autoridad competente, la cual debe llevar registros de las inspecciones y publicar un informe anual sobre las mismas.

Subsección 5.1.4. Inspección y control de la aplicación

1. La autoridad competente **debe mantener un sistema de inspección de las condiciones de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan el pabellón de** [insértese aquí el nombre del país], **que entre otras cosas permita verificar que se cumplen, cuando corresponda, las medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida establecidas en la declaración de conformidad laboral marítima**⁶⁶⁰.
2. **La autoridad competente** establecerá *una política en materia de conformidad y control de la aplicación a fin de garantizar la coherencia y orientar las actividades de inspección y de control relacionadas con el/la presente* [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]. *A los inspectores y a los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley se facilitarán ejemplares de esta política, los que también se pondrán a disposición del público en general, de los armadores y de la gente de mar*⁶⁶¹.
3. **Cuando proceda, las inspecciones se llevarán a cabo en los intervalos que se indican** en la subsección 5.1.3 más arriba. **Los intervalos no deben exceder en ningún caso de tres años**⁶⁶². **Las inspecciones de los espacios de alojamiento de la gente de mar se deben efectuar cuando**⁶⁶³:
 - a) **un buque se matricule por primera vez o se matricule de nuevo**⁶⁶⁴; o
 - b) **los espacios de alojamiento de la gente de mar hayan sido objeto de modificaciones importantes**⁶⁶⁵.
4. **Si la autoridad competente recibe una queja que no considera manifiestamente infundada u obtiene pruebas de que un buque que enarbola el pabellón de** [insértese aquí el nombre del país] **no está en conformidad con las disposiciones del/de la** [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] **o de que hay graves deficiencias en la aplicación de las medidas establecidas en la declaración de conformidad laboral marítima, la autoridad competente investigará el asunto y velará por que se adopten medidas para subsanar todas las deficiencias detectadas**⁶⁶⁶.
5. *La autoridad competente debe 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 disposiciones contenidas en el/la presente* [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate], *y que permitan a los inspectores investigar tales cuestiones con celeridad, en particular*⁶⁶⁷:
 - 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*⁶⁶⁸; y
 - b) *acilitar 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 disposiciones del/de la presente* [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] *y de seguir mejorando las condiciones de la gente de mar a bordo de buques*⁶⁶⁹.
6. **La autoridad competente nombrará a un número suficiente de inspectores calificados**⁶⁷⁰ **para cumplir sus responsabilidades** en virtud del párrafo 1 más arriba⁶⁷¹.
7. **La autoridad competente establecerá normas adecuadas que han de aplicarse de forma efectiva a fin de asegurar que los inspectores gocen de una condición jurídica y unas condiciones de servicio tales que garanticen su independencia con respecto los cambios de gobierno y a cualquier influencia exterior indebida**⁶⁷².
8. **No se debe encomendar 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 inspectores en**

⁶⁶⁰ Norma A5.1.4, párrafo 1.

⁶⁶¹ Pauta B5.1.4, párrafo 2.

⁶⁶² Norma A5.1.4, párrafo 4.

⁶⁶³ Norma A3.1, párrafo 3.

⁶⁶⁴ Norma A3.1, párrafo 3, apartado a).

⁶⁶⁵ Norma A3.1, párrafo 3, apartado b).

⁶⁶⁶ Norma A5.1.4, párrafo 5.

⁶⁶⁷ Pauta B5.1.4, párrafo 3.

⁶⁶⁸ Pauta B5.1.4, párrafo 3, apartado a).

⁶⁶⁹ Pauta B5.1.4, párrafo 3, apartado b).

⁶⁷⁰ Norma A5.1.4, párrafo 3. Los inspectores deben tener la formación, competencias profesionales, mandato, atribuciones, condición jurídica e independencia necesarios o convenientes para que puedan llevar a cabo la verificación y asegurar el cumplimiento a que se refiere el párrafo 1 de la norma A5.1.4 del MLC, 2006.

⁶⁷¹ Norma A5.1.4, párrafo 2.

⁶⁷² Norma A5.1.4, párrafo 6.

sus relaciones con los armadores, la gente de mar u otras partes interesadas. En particular, a los inspectores se les debe⁶⁷³:

- a) **prohibir que tengan cualquier interés directo o indirecto en las actividades que hayan de inspeccionar**⁶⁷⁴; y
 - b) **imponer la obligación de 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 sanciones o medidas disciplinarias**⁶⁷⁵.
9. *La autoridad competente debe disponer de los recursos necesarios para el desempeño de sus funciones. En particular*⁶⁷⁶:
- a) *debe poder recurrir a expertos y especialistas técnicos debidamente calificados con el fin de que éstos apoyen el trabajo de los inspectores, cuando sea necesario*⁶⁷⁷; y
 - b) *los inspectores deben disponer de locales convenientemente ubicados, así como de equipos y medios de transporte adecuados que les permitan desempeñar eficazmente sus funciones*⁶⁷⁸.
10. Los inspectores deben *contar con calificaciones y formación adecuadas para el desempeño de sus funciones y, cada vez que sea posible, poseer una formación marítima o experiencia de marino. Asimismo, deben tener un conocimiento adecuado de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y del idioma inglés*⁶⁷⁹; también deben estar debidamente formados, y su número debe ser suficiente para garantizar el desempeño eficaz de sus funciones, teniendo debidamente en cuenta⁶⁸⁰:
- 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*⁶⁸¹;
 - b) *los recursos puestos a disposición de los inspectores*⁶⁸²; y
 - c) *las condiciones prácticas en que deben llevarse a cabo las inspecciones para que sean eficaces*⁶⁸³.
11. **Los inspectores**, debidamente acreditados⁶⁸⁴ y **actuando en conformidad con la política** mencionada en el párrafo 2 más arriba, **tienen las siguientes atribuciones**⁶⁸⁵:
- a) **subir a bordo de los buques**⁶⁸⁶ *que enarbolen el pabellón de [insértese aquí el nombre del país] libremente y sin previa notificación; al iniciar la inspección de un buque, los inspectores deben notificar su presencia al capitán o a la persona que se encuentre a cargo del buque y, cuando corresponda, a la gente de mar o a sus representantes*⁶⁸⁷;
 - b) **llevar a cabo cualquier examen, prueba o investigación que puedan considerar necesarios para verificar el estricto cumplimiento de las normas**⁶⁸⁸, **incluidas las siguientes medidas**⁶⁸⁹:
 - i) *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 disposiciones previstas en la legislación, y ello en presencia de cualquier testigo cuya comparecencia solicite la persona interrogada*⁶⁹⁰;
 - ii) *exigir la presentación de cualquier libro, diario de navegación, registro, certificado u otros documentos o información relacionados de manera directa con los asuntos sometidos a inspección, a fin de verificar su conformidad con las normativas*⁶⁹¹;

⁶⁷³ Norma A5.1.4, párrafo 11.

⁶⁷⁴ Norma A5.1.4, párrafo 11, apartado a).

⁶⁷⁵ Norma A5.1.4, párrafo 11, apartado b).

⁶⁷⁶ Pauta B5.1.4, párrafo 1.

⁶⁷⁷ Pauta B5.1.4, párrafo 1, apartado a).

⁶⁷⁸ Pauta B5.1.4, párrafo 1, apartado b).

⁶⁷⁹ Pauta B5.1.4, párrafo 5.

⁶⁸⁰ Pauta B5.1.4, párrafo 4.

⁶⁸¹ Pauta B5.1.4, párrafo 4, apartado a).

⁶⁸² Pauta B5.1.4, párrafo 4, apartado b).

⁶⁸³ Pauta B5.1.4, párrafo 4, apartado c).

⁶⁸⁴ Pauta B5.1.4, párrafo 8.

⁶⁸⁵ Norma A5.1.4, párrafo 7.

⁶⁸⁶ Norma A5.1.4, párrafo 7, apartado a).

⁶⁸⁷ Pauta B5.1.4, párrafo 8, apartado a).

⁶⁸⁸ Norma A5.1.4, párrafo 7, apartado b).

⁶⁸⁹ Pauta B5.1.4, párrafo 8.

⁶⁹⁰ Pauta B5.1.4, párrafo 8, apartado b).

⁶⁹¹ Pauta B5.1.4, párrafo 8, apartado c).

- iii) *exigir la colocación de los avisos que requieran las normativas*⁶⁹²; y
 - iv) *a efectos de la realización de análisis, tomar o extraer muestras de los productos, la carga, el agua potable, las provisiones y los materiales y sustancias empleados o manipulados a bordo*⁶⁹³; cuando se tomen o extraigan muestras, se debe notificar de ello al armador o a su representante y, en su caso, a la gente de mar o solicitar su presencia durante la toma o extracción de muestras; la cantidad de cada muestra debe ser registrada adecuadamente por el inspector⁶⁹⁴;
- c) **exigir que todas las deficiencias en el buque sean corregidas y, cuando tengan motivos para considerar que dichas deficiencias constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el/la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] o representan un gran peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, prohibir que el buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias**⁶⁹⁵.
12. *Los inspectores también deben estar facultados, por lo menos, para*⁶⁹⁶:
- a) *una vez realizada la inspección, señalar inmediatamente a la atención del armador, del operador del buque o del capitán las deficiencias que pueden afectar la seguridad y la salud de quienes se encuentran a bordo*⁶⁹⁷;
 - b) *alertar a la autoridad competente y, si procede, a la organización reconocida acerca de cualquier deficiencia o abuso que no esté específicamente considerado en la legislación existente, y someterles propuestas con miras a mejorar la legislación*⁶⁹⁸; y
 - c) *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 que se prevea en la legislación*⁶⁹⁹.
13. **Los inspectores tienen la facultad discrecional de prestar asesoramiento en lugar de incoar o recomendar un procedimiento cuando no haya un incumplimiento claro de los requisitos** contenidos en el/la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] **que ponga en peligro la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar de que se trate y cuando no exista un historial de infracciones parecidas**⁷⁰⁰.
14. **Los inspectores deben asegurar la confidencialidad de toda fuente de reclamación o queja acerca de la existencia presunta de un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, o de una infracción de la legislación, y abstenerse de dar a entender al armador, a su representante, o al operador del buque que se procedió a una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja**⁷⁰¹.
15. **Los inspectores deben presentar un informe de cada inspección a la autoridad competente. Se debe facilitar al capitán del buque una copia del citado informe en inglés o en el idioma de trabajo del buque y otra copia debe quedar expuesta en el tablón de anuncios del buque para información de la gente de mar; cuando ésta lo solicite, se debe remitir una copia a sus representantes**⁷⁰².
16. **La autoridad competente debe llevar registros de las inspecciones sobre las condiciones de la gente de mar a bordo** de buques de [insértese aquí el nombre del país]⁷⁰³.
17. **El informe anual sobre las actividades de inspección debe publicarse en un plazo razonable, que no debe exceder de seis meses, contado a partir del final del año**⁷⁰⁴. *En dicho informe se incluirá la información siguiente*⁷⁰⁵:
- a) *una lista de la legislación vigente relativa a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como las enmiendas que hayan entrado en vigor durante el año*⁷⁰⁶;
 - b) *los detalles relativos a la organización del sistema de inspección*⁷⁰⁷;

⁶⁹² Pauta B5.1.4, párrafo 8, apartado d).

⁶⁹³ Pauta B5.1.4, párrafo 8, apartado e).

⁶⁹⁴ Pauta B5.1.4, párrafo 9.

⁶⁹⁵ Norma A5.1.4, párrafo 7, apartado c).

⁶⁹⁶ Pauta B5.1.4, párrafo 8. Se trata de facultades mínimas, y de hecho pueden preverse otras.

⁶⁹⁷ Pauta B5.1.4, párrafo 8, apartado f).

⁶⁹⁸ Pauta B5.1.4, párrafo 8, apartado g).

⁶⁹⁹ Pauta B5.1.4, párrafo 8, apartado h).

⁷⁰⁰ Norma A5.1.4, párrafo 9.

⁷⁰¹ Norma A5.1.4, párrafo 10.

⁷⁰² Norma A5.1.4, párrafo 12.

⁷⁰³ Norma A5.1.4, párrafo 13.

⁷⁰⁴ Norma A5.1.4, párrafo 13.

⁷⁰⁵ Pauta B5.1.4, párrafo 10.

⁷⁰⁶ Pauta B5.1.4, párrafo 10, apartado a).

⁷⁰⁷ Pauta B5.1.4, párrafo 10, apartado b).

- c) *estadísticas de los buques o de otros locales que pueden ser inspeccionados, y de los buques y otros locales efectivamente inspeccionados*⁷⁰⁸;
 - d) *estadísticas relativas a toda la gente de mar que esté sujeta a la legislación de [insértese aquí el nombre del país]*⁷⁰⁹;
 - e) *estadísticas e información acerca de las infracciones a la legislación, las sanciones impuestas y los casos de inmovilización de buques*⁷¹⁰; y
 - f) *estadísticas sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales notificados que afectan a la gente de mar*⁷¹¹.
18. **Cuando se realice una investigación a raíz de un incidente grave, el informe debe presentarse a la autoridad competente tan pronto como sea factible, pero en todo caso a más tardar un mes después de finalizada la investigación**⁷¹².
19. **Cuando se lleve a cabo una inspección o se adopten medidas, debe hacerse todo lo posible por evitar cualquier inmovilización o demora injustificada de los buques**⁷¹³.
20. **Se pagará una indemnización en conformidad con [insértese aquí una referencia a la legislación nacional aplicable o inclúyanse las disposiciones nacionales pertinentes] por toda pérdida o daño sufridos como consecuencia del ejercicio abusivo de las atribuciones de los inspectores. En cada caso, la carga de la prueba recae en el querellante**⁷¹⁴.
21. **En caso de infracción de los requisitos** contenidos en el/la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] **o de obstrucción al ejercicio de las funciones de los inspectores se aplicarán las siguientes sanciones y medidas correctivas:** [insértense aquí las sanciones nacionales pertinentes, etc.]⁷¹⁵.
22. **Toda medida adoptada en virtud del apartado c) del párrafo 11 más arriba queda subordinada al ejercicio del derecho de apelación ante una autoridad judicial o administrativa**⁷¹⁶.

⁷⁰⁸ Pauta B5.1.4, párrafo 10, apartado c).

⁷⁰⁹ Pauta B5.1.4, párrafo 10, apartado d).

⁷¹⁰ Pauta B5.1.4, párrafo 10, apartado e).

⁷¹¹ Pauta B5.1.4, párrafo 10, apartado f).

⁷¹² Norma A5.1.4, párrafo 14.

⁷¹³ Norma A5.1.4, párrafo 15.

⁷¹⁴ Norma A5.1.4, párrafo 16.

⁷¹⁵ Norma A5.1.4, párrafo 17.

⁷¹⁶ Norma A5.1.4, párrafo 8.

Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón

Regla 5.1.5; y norma A5.1.5 y pauta B5.1.5 del Código

Comentario

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Aunque la mayor parte del Título 5 trata de las obligaciones de las autoridades en materia de inspección y control de la aplicación de las normativas, un importante aspecto del sistema de cumplimiento establecido en el MLC, 2006, se refiere a la función que cumplen las quejas presentadas por la gente de mar como medio de identificación de deficiencias de cumplimiento y a la necesidad de facilitar procedimientos en cuyo marco la gente de mar (a título individual) u otras partes interesadas puedan expresar sus preocupaciones en condiciones de seguridad, sin temor a represalias (hostigamiento). En la subsección 5.1.4 de las presentes disposiciones modelo se ha establecido la obligación que incumbe al Estado del pabellón de instaurar un sistema para la recepción de quejas por la autoridad competente. En las presentes disposiciones modelo se desarrolla la obligación prevista en la regla 5.1.5 del MLC, 2006, según la cual los Estados del pabellón deben exigir que los buques cuenten «a bordo con procedimientos para la tramitación [...] de las quejas». Se trata de permitir que la gente de mar presente quejas sobre cualquier infracción de las disposiciones del Convenio (inclusive de los derechos de los marinos) que se han incorporado a las normativas nacionales. El cumplimiento de este requisito es una cuestión que debe ser abordada en el contexto de la inspección y la certificación de buques (véanse las subsecciones 5.1.3 y 5.1.4 de las presentes disposiciones modelo).

El MLC, 2006, requiere que la forma principal de la aplicación jurídica de este requisito sea un texto legislativo. Sin embargo, en la pauta B5.1.5 se recomienda que la autoridad competente formule procedimientos modelo, en estrecha consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar. Algunos aspectos de este procedimiento pueden estar subordinados a las disposiciones de un convenio colectivo aplicable, o incluso aplicarse parcialmente a través de tales convenios. Esto refleja el hecho de que un acuerdo de empleo de la gente de mar (véase la sección 2.1 de las presentes disposiciones modelo) puede revestir la forma de un convenio colectivo, en el que también pueden incluirse procedimientos para la tramitación de las quejas relacionadas con las infracciones al convenio. En las disposiciones modelo contenidas en la presente sección 5.1.5 no se propone un procedimiento modelo; en su defecto, se estipula que hay que encomendar a la autoridad competente la formulación de un procedimiento que tome en cuenta diversos parámetros. Los requisitos básicos que deben abordarse en el marco del MLC, 2006, son los siguientes:

- los buques deben contar a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar por incumplimiento de los requisitos del Convenio;
- todos los marinos deben recibir una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque;
- aunque los citados procedimientos deben orientarse a resolver las quejas en el nivel más bajo posible, la gente de mar debe tener derecho a quejarse directamente al capitán y a las autoridades externas competentes;
- se debe prohibir el hostigamiento de la gente de mar que presente quejas;
- los marinos deben tener derecho a hacerse acompañar o representar en los procedimientos de denuncia.

Subsección 5.1.5 Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

1. **Los buques deben disponer de un procedimiento aprobado de tratamiento de quejas a bordo que permita la tramitación justa, eficaz, bien documentada⁷¹⁷ y rápida de las reclamaciones que la gente de mar presente con respecto a presuntas infracciones de las disposiciones del/de la presente [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]⁷¹⁸.**
2. **Se considera que constituye hostigamiento y por ende se prohíbe⁷¹⁹ toda acción lesiva que cualquier persona emprenda contra la gente de mar por haber presentado ésta una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada⁷²⁰.**
3. **Los armadores deben proporcionar a todos los marinos que trabajan a bordo de sus buques una copia de los procedimientos aprobados de tramitación de quejas que son aplicables a bordo de los buques de que se trate⁷²¹.**
4. **Los procedimientos de tramitación de quejas a bordo aprobados por la autoridad competente deben:**
 - a) **orientarse a resolver las quejas en el nivel más bajo posible; no obstante, la gente de mar debe poder ejercer en todos los casos el derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y, cuando lo considere necesario, a autoridades competentes ajenas al buque⁷²²;**
 - b) **incluir el derecho de la gente de mar a hacerse acompañar o representar durante el procedimiento de tramitación de las quejas, así como disposiciones de protección frente a todo posible hostigamiento contra la gente de mar que presente quejas⁷²³; para contribuir a evitar problemas de hostigamiento de la gente de mar que presente quejas, los procedimientos de tramitación de las mismas deberían facilitar la designación de una persona a bordo encargada de prestar asesoramiento a la gente de mar sobre los recursos que tiene a su disposición y, si lo solicita el marino que presente la queja, de asistir también a las reuniones o audiencias de examen del objeto de la queja⁷²⁴;**
 - c) **incluir información sobre la forma de tomar contacto con la autoridad competente y, cuando no se trate del mismo país, con la autoridad competente del país de residencia de la gente de mar, así como el nombre de una o varias personas a bordo del buque que puedan, a título confidencial, proporcionar asesoramiento imparcial a la gente de mar sobre sus quejas y prestarle asistencia para seguir los procedimientos de tramitación de quejas a su disposición a bordo del buque⁷²⁵.**
5. *A reserva de lo previsto en cualesquiera disposiciones pertinentes de un convenio colectivo aplicable, la autoridad competente, en estrecha consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, establecerá un modelo de procedimiento justo, rápido y bien documentado para la tramitación de las quejas que se presenten a bordo⁷²⁶; por lo menos los siguientes procedimientos deben figurar entre los que se consideren durante este proceso de consulta⁷²⁷:*
 - a) *las quejas deberían remitirse en primer lugar al jefe del servicio del marino que presente la queja o a su oficial superior⁷²⁸;*
 - b) *el jefe del servicio o el oficial superior deben tratar entonces de resolver el asunto en los plazos establecidos, según la gravedad de las cuestiones planteadas⁷²⁹;*
 - c) *si el jefe del servicio o el oficial superior no pueden resolver la queja a satisfacción del marino, éste debe poder remitirla al capitán, quien debe ocuparse personalmente del asunto⁷³⁰;*
 - d) *los marinos deben tener derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo del buque de que se trate⁷³¹;*

⁷¹⁷ Pauta B5.1.5, párrafo 1.

⁷¹⁸ Regla 5.1.5, párrafo 1, y norma A5.1.5, párrafo 1.

⁷¹⁹ Regla 5.1.5, párrafo 2.

⁷²⁰ Norma A5.1.5, párrafo 3.

⁷²¹ Norma A5.1.5, párrafo 4.

⁷²² Norma A5.1.5, párrafo 2.

⁷²³ Norma A5.1.5, párrafo 3.

⁷²⁴ Pauta B5.1.5, párrafo 1, apartado b).

⁷²⁵ Norma A5.1.5, párrafo 4.

⁷²⁶ Pauta B5.1.5, párrafo 1.

⁷²⁷ Pauta B5.1.5, párrafo 2.

⁷²⁸ Pauta B5.1.5, párrafo 2, apartado a).

⁷²⁹ Pauta B5.1.5, párrafo 2, apartado b).

⁷³⁰ Pauta B5.1.5, párrafo 2, apartado c).

⁷³¹ Pauta B5.1.5, párrafo 2, apartado d).

- e) *deben registrarse todas las quejas y decisiones que se adopten al respecto, y deben proporcionarse copias a la gente de mar de que se trate*⁷³²;
 - f) *si una queja no puede resolverse a bordo, la cuestión debe remitirse en tierra al armador, que dispondrá de un plazo adecuado para resolverla, cuando corresponda, en consulta con la gente de mar de que se trate o con otra persona que la gente de mar designe como representante*⁷³³; y
 - g) *en todos los casos, la gente de mar debe tener derecho a presentar las quejas directamente al capitán y al armador, así como a las autoridades competentes*⁷³⁴.
6. **Todo acto de hostigamiento**, según la definición contenida en el párrafo 2 de esta subsección, **debe ser sancionado con el pago de/mediante** [insértese aquí el monto de la multa pertinente o remítase el texto a otra ley aplicable, de haberla]⁷³⁵.
7. **Las disposiciones contenidas** en los párrafos que anteceden **no deben ir en detrimento alguno del derecho de la gente de mar a reclamar reparación a través de los medios legales que estime apropiados**⁷³⁶.

⁷³² Pauta B5.1.5, párrafo 2, apartado e).

⁷³³ Pauta B5.1.5, párrafo 2, apartado f).

⁷³⁴ Pauta B5.1.5, párrafo 2, apartado g).

⁷³⁵ Regla 5.1.5, párrafo 2.

⁷³⁶ Regla 5.1.5, párrafo 3.

Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón

Regla 5.1.6; y norma A5.1.6 y pauta B5.1.6 del Código

Comentario

Siniestros marítimos

El MLC, 2006, contiene una regla (regla 5.1.6) que complementa las disposiciones vigentes relativas a las obligaciones que incumben al Estado del pabellón en virtud de un instrumento de la OMI, a saber, que debe llevar a cabo una investigación sobre todo siniestro marítimo grave que cause lesiones o la pérdida de vidas en el que esté implicado uno de sus buques. Ahora bien, es probable que la mayor parte de estas disposiciones se hayan abordado ya en la legislación o la práctica nacionales. El MLC, 2006, incorpora un elemento adicional con respecto a la cooperación internacional y a la exigencia de que el informe de la investigación debe normalmente hacerse público. En el Convenio no se trata la cuestión de la forma jurídica que ha de revestir la aplicación de este requisito, cuestión que se remite a la discreción de la autoridad competente del Estado del pabellón, en un caso, y de todos los Estados, en relación con la cooperación. Sea como fuere, dicha forma jurídica debe ser obligatoria en el ordenamiento jurídico nacional y recoger los requisitos siguientes:

- debe llevarse a cabo una investigación oficial sobre todo siniestro marítimo grave que cause lesiones o pérdida de vidas, en el que esté implicado un buque que enarbole el pabellón del país de que se trate;
- normalmente, el informe de la investigación debe hacerse público; y
- los países deben cooperar en la investigación de los siniestros marítimos graves.

Subsección 5.1.6. Siniestros marítimos

1. La autoridad competente **llevará a cabo una investigación oficial de todo siniestro marítimo grave que cause lesiones o la pérdida de vidas, en el que esté implicado un buque que enarbole el pabellón de** [insértese aquí el nombre del país]. **El informe final de la investigación debe normalmente hacerse público**⁷³⁷.
2. **La autoridad competente debe cooperar con las autoridades competentes de otros países a fin de facilitar la investigación de los siniestros marítimos graves**⁷³⁸.

⁷³⁷ Regla 5.1.6, párrafo 1.

⁷³⁸ Regla 5.1.6, párrafo 2.

Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto

Regla 5.2.1; y norma A5.2.1 y pauta B5.2.1 del Código

Comentario

Inspecciones en los puertos

Finalidad: Permitir que todo Miembro cumpla las responsabilidades que le incumben con arreglo al presente Convenio en lo que atañe a la cooperación internacional necesaria para asegurar la puesta en práctica y el control de la aplicación de las normas de este Convenio a bordo de buques extranjeros

En el artículo V del MLC, 2006, se establece la responsabilidad de los países, cuando actúan como Estados del puerto, con respecto a la inspección de los buques de pabellón extranjero que entran en sus puertos. Esta responsabilidad, que se conoce más comúnmente como control por el Estado rector del puerto (PSC, por su acrónimo en inglés), también ha sido objeto de una serie de memorandos de entendimiento regionales entre países con respecto a la inspección de los buques que entran en sus puertos, a fin de verificar que cumplen las normas internacionales. En el marco del MLC, 2006, la responsabilidad de la inspección de buques en virtud del PSC es flexible, ya que un buque puede «ser objeto de una inspección», pero también hay una obligación (en virtud del artículo V, párrafo 7), la de asegurar que los buques de los países que no han ratificado el MLC, 2006, no reciban un trato más favorable que los buques de países que han ratificado el Convenio o que sus propios buques (lo que ocurriría, por ejemplo, si los buques extranjeros no son inspeccionados en absoluto). El control por el Estado del puerto es una parte esencial del sistema de regulación internacional que tiene por objeto lograr que los buques cumplan de forma continua las disposiciones por los buques mientras efectúan viajes internacionales, y es un importante ejemplo de cooperación internacional. Al igual que las disposiciones anteriores, el MLC, 2006, se formuló de tal manera que se articule tanto como sea posible con el sistema establecido para dichas inspecciones; en ese sentido, es posible que ya existan leyes o prácticas relacionadas con otros convenios marítimos, como el Convenio núm. 147 de la OIT, que ya estén comprendidas en el ámbito de aplicación de algunos memorandos de entendimiento sobre el PSC o en convenios de la OMI. Sin embargo, hay algunos puntos específicos del MLC, 2006, que también deben ser considerados.

Las disposiciones de la regla 5.2.1 y la norma A5.2.1 no abordan la cuestión de la forma jurídica que ha de tener la aplicación de los requisitos; en todo caso, la regla 5.2.1 exige la adopción de «un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto», y la pauta B5.2.1 recomienda que se elabore «una política de inspección». Además, la forma de aplicación que se elija debería ser adecuada en el marco del sistema jurídico nacional por lo que se refiere a la autorización de actividades por los departamentos o funcionarios de gobierno. Como se indicó en el comentario introductorio sobre el Título 5, una reunión tripartita internacional de expertos celebrada en la OIT en 2008 adoptó orientaciones detalladas sobre aspectos más prácticos de la aplicación en lo que concierne a los Estados rectores del puerto. Las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, están destinadas a ayudar a los gobiernos en el proceso de establecimiento de los sistemas nacionales previstos en el MLC, 2006. Los principales requisitos que hay que incluir son los siguientes:

- todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en un puerto puede ser objeto de una inspección por un funcionario habilitado del Estado del puerto con arreglo a un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto, a fin de comprobar el cumplimiento de los requisitos del Convenio en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque;
- la existencia de ejemplares válidos de un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima debe considerarse como prueba suficiente, mientras no se demuestre lo contrario, de que se cumplen los requisitos. Por lo tanto, la inspección debe limitarse entonces a examinar el certificado y la declaración, excepto en casos específicos;
- puede o debe llevarse a cabo una inspección más detallada en los casos en que las condiciones de trabajo y de vida a bordo que se considere o se alegue que son deficientes puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando el funcionario habilitado tenga motivos fundados para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye una infracción grave de los requisitos del Convenio;
- se deben aplicar procedimientos preestablecidos cuando se detecten deficiencias o faltas de conformidad, incluida la inmovilización del buque en el puerto hasta que se hayan rectificado las deficiencias o faltas de conformidad, o hasta que el funcionario habilitado haya aceptado un plan de acción destinado a rectificarlas;
- una inspección más detallada debe abarcar, en principio, los 14 ámbitos previstos para el control por el Estado del puerto en el Anexo A5-III del MLC, 2006, excepto en el caso de una queja;
- debe hacerse todo lo posible para evitar que un buque sea inmovilizado o demorado indebidamente, y se pagará una indemnización por toda pérdida o daño cuando un buque haya sido indebidamente inmovilizado o demorado.

Sección 5.2 Responsabilidades del Estado rector del puerto

Subsección 5.2.1. Inspecciones en los puertos

1. **Todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en un puerto de [insértese aquí el nombre del país] puede ser objeto de una inspección efectuada por funcionarios habilitados⁷³⁹ para comprobar el cumplimiento de los requisitos del Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar) en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque⁷⁴⁰.**
2. **La existencia de ejemplares válidos de un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima debe aceptarse como prueba suficiente, mientras no se demuestre lo contrario, de que se cumplen a bordo los requisitos del Convenio (inclusive en lo que atañe a los derechos de la gente de mar). Por lo tanto, la inspección en los puertos debe limitarse entonces a examinar el certificado y la declaración, salvo en las circunstancias que se especifican más adelante en el párrafo 4⁷⁴¹.**
3. **La autoridad competente establecerá un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto⁷⁴² que contribuya a garantizar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques extranjeros que hagan escala en los puertos de [insértese aquí el nombre del país] se ajusten a los requisitos del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar)⁷⁴³. En particular, la autoridad competente elaborará una política de inspección para los funcionarios habilitados que lleven a cabo las inspecciones en virtud del párrafo 1 de esta subsección. Dicha política debe estar destinada a asegurar la coherencia de la puesta en práctica y servir de orientación para las actividades de inspección y control de la aplicación de los requisitos del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar)⁷⁴⁴, y debe aportar a los funcionarios habilitados la orientación necesaria en cuanto al tipo de circunstancias que justifican la inmovilización de un buque con arreglo al párrafo 9 más adelante⁷⁴⁵. Deben facilitarse ejemplares de esta política a todos los funcionarios habilitados, y también deben ponerse ejemplares a disposición del público en general, de los armadores y de la gente de mar⁷⁴⁶.**
4. **Cuando, tras subir a bordo para efectuar una inspección y solicitar, si procede, el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima, un funcionario habilitado compruebe que⁷⁴⁷:**
 - a) **los documentos requeridos no se presentan, no están en regla o su contenido es falso, o que los documentos presentados no incluyen la información exigida en el Convenio, o que dichos documentos no son válidos por otros motivos⁷⁴⁸; o**
 - b) **hay motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a los requisitos del Convenio⁷⁴⁹; o**
 - c) **hay motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del Convenio⁷⁵⁰; o**
 - d) **existe una queja en la que se alega que ciertas condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo del buque no están en conformidad con los requisitos del Convenio⁷⁵¹,**
podrá llevarse a cabo una inspección más detallada a fin de verificar cuáles son las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque. En todo caso, tal inspección se llevará a cabo cuando las condiciones de trabajo y de vida que se consideren deficientes o que se suponga que son deficientes puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando el funcionario

⁷³⁹ Regla 5.2.1, párrafo 3.

⁷⁴⁰ Regla 5.2.1, párrafo 1.

⁷⁴¹ Regla 5.2.1, párrafo 2.

⁷⁴² En las memorias que los países presenten en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo se debe incluir la información relativa al dicho sistema, con inclusión del método utilizado para evaluar su eficacia (Regla 5.2.1, párrafo 5).

⁷⁴³ Regla 5.2.1, párrafo 4.

⁷⁴⁴ Pauta B5.2.1.

⁷⁴⁵ Norma A5.2.1, párrafo 7. Al establecer una política en relación con las circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, la autoridad competente debe considerar que, en lo que respecta a las infracciones, la gravedad de las mismas podría deberse a la naturaleza de la deficiencia de que se trate. Esto sería especialmente pertinente en caso de violación de los principios y derechos fundamentales o de los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar en virtud de los artículos III y IV del MLC, 2006. Por ejemplo, el empleo de una persona menor de edad debe considerarse una infracción grave, incluso cuando sólo haya una persona menor de edad a bordo. En otros casos, se debe tener en cuenta el número de deficiencias diferentes detectadas durante una determinada inspección: por ejemplo, podría establecerse el requisito de que para considerar que existe una infracción grave a bordo sea necesario haber detectado varias anomalías en el alojamiento o la alimentación y el servicio de fonda que, individualmente, no suponen una amenaza para la seguridad o la salud (pauta B5.2.1, párrafo 2).

⁷⁴⁶ Pauta B5.2.1, párrafo 1.

⁷⁴⁷ Norma A5.2.1, párrafo 1.

⁷⁴⁸ Norma A5.2.1, párrafo 1, apartado a).

⁷⁴⁹ Norma A5.2.1, párrafo 1, apartado b).

⁷⁵⁰ Norma A5.2.1, párrafo 1, apartado c).

⁷⁵¹ Norma A5.2.1, párrafo 1, apartado d).

habilitado tenga motivos para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye una infracción grave de los requisitos del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar)⁷⁵².

5. Cuando en un buque extranjero se lleve a cabo una inspección más detallada en las circunstancias previstas en el párrafo 4, apartados *a)*, *b)* o *c)*, que antecede, ésta cubrirá en principio los ámbitos señalados en el Anexo A5-III del Convenio, que corresponden a los 14 puntos enumerados en la declaración de conformidad laboral marítima⁷⁵³.
6. Cuando se presente una queja en virtud de lo dispuesto en el apartado *d)* del párrafo 4 de esta subsección, la inspección se limitará en general a las cuestiones objeto de la queja, a menos que de la queja misma, o de su investigación, se desprendan motivos razonables que justifiquen una inspección detallada, de conformidad con el apartado *b)* del citado párrafo 1. A los efectos del apartado *d)* del párrafo 1, se entenderá por «queja» la información que presente un marino, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien conciernan la seguridad del buque y los riesgos que puedan plantearse para la seguridad o la salud de la gente de mar a bordo⁷⁵⁴.
7. Cuando, tras realizarse una inspección más detallada, se compruebe que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a lo previsto en el Convenio, el funcionario autorizado señalará de inmediato las deficiencias al capitán del buque, indicando un plazo para su rectificación. En el caso en que el funcionario autorizado considere que dichas deficiencias son importantes o cuando las deficiencias se hayan señalado ya en una queja presentada en conformidad con el apartado *d)* del párrafo 4 más arriba, dicho funcionario señalará las deficiencias a la atención de las organizaciones de los armadores y de la gente de mar (véase [el Apéndice I más adelante]), y podrá⁷⁵⁵:
 - a)* notificar sobre el particular a un representante del Estado del pabellón⁷⁵⁶; y
 - b)* proporcionar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala⁷⁵⁷.
8. Se puede remitir al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia del informe del funcionario habilitado, la que debe ir acompañada de las respuestas recibidas de las autoridades competentes del Estado del pabellón en el plazo establecido, a fin de que se adopten las medidas que se consideren apropiadas y oportunas para asegurar que se lleve un registro de dicha información y que ésta sea comunicada a las partes a quienes pudiera interesar acogerse a los procedimientos de recurso correspondientes⁷⁵⁸.
9. Cuando, al cabo de una inspección más detallada por un funcionario habilitado, se establezca que en el buque no se cumplen los requisitos del Convenio y que⁷⁵⁹:
 - a)* las condiciones a bordo constituyen un peligro evidente para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar⁷⁶⁰; o
 - b)* la no conformidad con estos requisitos constituye una infracción grave o recurrente de los mismos (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar)⁷⁶¹,

el funcionario habilitado adoptará medidas para asegurar que el buque no reanude la navegación hasta que no se hayan corregido las deficiencias que determinaron la no conformidad, en virtud de lo dispuesto en los apartados *a)* o *b)* del presente párrafo, o hasta que el citado funcionario haya aceptado un plan de acción destinado a rectificar las faltas de conformidad y esté convencido de que dicho plan se llevará a la práctica con prontitud. Si se impide que el buque zarpe, el funcionario habilitado notificará de inmediato al Estado del pabellón a ese respecto, invitará a un representante de dicho Estado a estar presente, en la medida de lo posible, y solicitará a ese Estado que responda a la notificación dentro de un plazo determinado. El funcionario habilitado informará además a las organizaciones de los armadores y de la gente de mar (que se enumeran en [el Apéndice I más adelante])⁷⁶².
10. Se debe hacer todo lo posible para evitar que el buque sea inmovilizado o demorado indebidamente. Si se demuestra que un buque ha sido indebidamente inmovilizado o demorado, deberá pagarse una indemnización por toda pérdida o daño sufridos. En uno u otro caso, la carga de la prueba recaerá en el querellante⁷⁶³.

⁷⁵² Norma A5.2.1, párrafo 1.

⁷⁵³ Norma A5.2.1, párrafo 2.

⁷⁵⁴ Norma A5.2.1, párrafo 3.

⁷⁵⁵ Norma A5.2.1, párrafo 4.

⁷⁵⁶ Norma A5.2.1, párrafo 4, apartado *a)*.

⁷⁵⁷ Norma A5.2.1, párrafo 4, apartado *b)*.

⁷⁵⁸ Norma A5.2.1, párrafo 5.

⁷⁵⁹ Norma A5.2.1, párrafo 6.

⁷⁶⁰ Norma A5.2.1, párrafo 6, apartado *a)*.

⁷⁶¹ Norma A5.2.1, párrafo 6, apartado *b)*.

⁷⁶² Norma A5.2.1, párrafo 6.

⁷⁶³ Norma A5.2.1, párrafo 8.

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto

Regla 5.2.2; y norma A5.2.2 y pauta B5.2.2 del Código

Comentario

Procedimientos de tramitación de quejas en tierra

Como ya se señaló en el comentario sobre la regla 5.1.5, las quejas de la gente de mar son una importante fuente de información que puede ayudar a asegurar que en los buques se cumplan de forma continua los requisitos relativos al Estado del pabellón en el marco del MLC, 2006. La regla 5.2.2 se refiere a la obligación que incumbe a los Estados del puerto de establecer procedimientos para que los marinos puedan presentar en tierra quejas sobre las condiciones a bordo de los buques. Esta disposición interactúa con la regla 5.2.1 sobre el control por el Estado del puerto en aquellas situaciones en las que quizás se requiera que el funcionario encargado del control por el Estado del puerto lleve a cabo una investigación más detallada o considere la posibilidad de inmovilizar un buque. En el MLC, 2006, no se aborda la cuestión de la forma jurídica que ha de revestir la aplicación de este requisito. Ahora bien, la regla 5.2.2 se refiere a las actividades de una entidad gubernamental, y por lo tanto tal vez haya que adoptar una forma jurídica utilizada por el gobierno de que se trate con respecto a actividades similares. Los requisitos principales son los siguientes:

- toda queja presentada por la gente de mar en la que se aleguen infracciones de los requisitos del Convenio puede notificarse a un funcionario habilitado en el puerto en que haga escala el buque de que se trate;
- el funcionario habilitado debe emprender una investigación inicial. Si la queja se refiere a materias comprendidas en el ámbito del control por el Estado rector del puerto, en virtud de la regla 5.2.1 y del Código (véase la subsección 5.2.1 de las presentes disposiciones modelo), puede llevarse a cabo una inspección más detallada. De otra forma, cuando proceda, el funcionario habilitado debe esforzarse por lograr que las quejas sean resueltas a bordo de los buques;
- cuando la investigación de una queja pone de manifiesto la existencia de faltas de conformidad que justifican la inmovilización del buque, se debe aplicar el procedimiento previsto para la inspección por el Estado del puerto en virtud de la regla 5.2.1 y del Código (véase la subsección 5.2.1 de las presentes disposiciones modelo). De otra manera, cuando no se logra solucionar las quejas a bordo del buque, el funcionario habilitado debe notificar al Estado del pabellón, y solicitar asesoramiento y la elaboración de un plan de acción correctivo;
- si la queja sigue sin resolverse, el Estado rector del puerto debe transmitir al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia del informe del funcionario habilitado y de toda respuesta que se haya recibido del Estado del pabellón; se informará también al respecto a las organizaciones de los armadores y de la gente de mar que corresponda en el Estado del puerto;
- deben tomarse medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar.

Subsección 5.2.2. Procedimientos de tramitación de quejas en tierra

1. **La gente de mar embarcada en buques extranjeros que denuncie la existencia de infracciones a los requisitos del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar) tiene derecho a notificar sus quejas a fin de que se pongan en práctica los mecanismos necesarios para una rectificación rápida y concreta**⁷⁶⁴.
2. **Toda queja presentada por un marino en la que se alegue la existencia de infracciones a los requisitos del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar) puede notificarse a un funcionario habilitado en el puerto en que haga escala el buque de la gente de mar. En esos casos, el funcionario habilitado emprenderá una investigación inicial**⁷⁶⁵ con arreglo a los criterios siguientes:
 - a) *el funcionario habilitado debería comprobar primeramente si la queja presentada por un marino es de carácter general y se refiere a toda la gente de mar a bordo del buque, o bien a una determinada categoría, o si se refiere a la situación individual del marino en cuestión*⁷⁶⁶;
 - b) *cuando la queja se refiere a un caso individual, el funcionario habilitado debe determinar si se han invocado y agotado los procedimientos de tramitación de quejas a bordo exigidos en la regla 5.1.5 y en el Código del Convenio*⁷⁶⁷, y se debería emprender un examen más detallado de los resultados de cualquier procedimiento al que se haya recurrido a bordo para solucionarla⁷⁶⁸;
 - c) *cuando no se haya recurrido a dichos procedimientos de tramitación de quejas a bordo, el funcionario habilitado debería proponer al querellante que se acoja a los mismos; la admisión de una queja por el funcionario antes de que se hayan agotado los recursos disponibles a bordo sólo es posible por motivos muy justificados, como, por ejemplo, la deficiencia o la demora excesiva de los procedimientos internos, o el miedo del querellante a ser objeto de represalias por presentar una reclamación*⁷⁶⁹;
 - d) *si se trata de una queja de carácter general*⁷⁷⁰, **el funcionario habilitado debería considerar la posibilidad de llevar a cabo una inspección más detallada en conformidad con** [la subsección 5.2.1 más arriba]⁷⁷¹.
3. *Siempre que examine una queja, el funcionario habilitado debe proporcionar al capitán, al armador o cualquier otra persona implicada en la misma, una oportunidad adecuada para dar a conocer sus puntos de vista*⁷⁷².
4. **Cuando proceda, el funcionario habilitado procurará que la queja se solucione con los procedimientos disponibles a bordo del buque**⁷⁷³.
5. **En el caso de que la investigación o una inspección pongan de relieve faltas de conformidad que estén comprendidas en el ámbito de aplicación del párrafo [9 de la subsección 5.2.1 de este/esta [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate], se aplicarán las disposiciones de dicho párrafo**⁷⁷⁴.
6. **En el caso de que no sea aplicable el párrafo 5 que antecede, y de que la queja no se haya podido solucionar a bordo del buque, el funcionario habilitado debe notificar inmediatamente al Estado del pabellón, y solicitarle asesoramiento y la elaboración de un plan de acción correctivo en un plazo determinado**⁷⁷⁵.
7. *Si el Estado del pabellón demuestra que se ocupará del asunto, que cuenta con procedimientos eficaces para ello y que ha presentado un plan de acción aceptable, el funcionario habilitado puede abstenerse de intervenir en mayor medida en la tramitación de la queja*⁷⁷⁶.
8. **Cuando la queja no se haya solucionado luego de haberse aplicado lo dispuesto en el párrafo 6 que antecede, el Estado del puerto remitirá al Director General de la OIT una copia del informe del funcionario habilitado. Dicha copia debe ir acompañada de toda respuesta que se haya recibido de la autoridad competente del Estado del pabellón dentro del plazo establecido. Se informará también de la misma manera a las organizaciones de los armadores y de la gente de mar (véase [el Apéndice I más adelante]). Asimismo, la autoridad competente remitirá periódicamente al Director General estadísticas e información relativas a las quejas que se hayan resuelto. Todo ello tiene por objeto que se adopten las medidas que se consideren apropiadas y oportunas para asegurar que se lleve un registro de dicha información y que ésta sea comunicada a las partes, incluidas las organizaciones de los armadores y de la gente de mar, a quienes pudiera interesar acogerse a los procedimientos de recurso correspondientes**⁷⁷⁷.
9. **Se adoptarán medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar**⁷⁷⁸.

⁷⁶⁴ Regla 5.2.2, párrafo 1.⁷⁶⁵ Norma A5.2.2, párrafo 1.⁷⁶⁶ Pauta B5.2.2, párrafo 1.⁷⁶⁷ Norma A5.2.2, párrafo 2.⁷⁶⁸ Pauta B5.2.2, párrafo 3.⁷⁶⁹ Pauta B5.2.2, párrafo 3.⁷⁷⁰ Pauta B5.2.2, párrafo 2.⁷⁷¹ Norma A5.2.2, párrafo 2.⁷⁷² Pauta B5.2.2, párrafo 4.⁷⁷³ Norma A5.2.2, párrafo 3.⁷⁷⁴ Norma A5.2.2, párrafo 4.⁷⁷⁵ Norma A5.2.2, párrafo 5.⁷⁷⁶ Pauta B5.2.2, párrafo 5.⁷⁷⁷ Norma A5.2.2, párrafo 6.⁷⁷⁸ Norma A5.2.2, párrafo 7.

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

Regla 5.3 – Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

Regla 5.3; y norma A5.3 y pauta B5.3 del Código

Comentario

Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

Finalidad: Asegurar que todo Miembro cumpla sus responsabilidades en virtud del presente Convenio en relación con la contratación y colocación de gente de mar y con la protección social de la gente de mar

La regla 5.1.3 prevé obligaciones con respecto a la aplicación de lo que se ha dado en llamar «responsabilidades de los Estados en relación con el suministro de mano de obra», conforme a las disposiciones contenidas en los Títulos 1 a 4 del MLC, 2006. Por otra parte, da cumplimiento también a los párrafos 1 y 5 del artículo V del Convenio. Entre estas responsabilidades se incluyen la regulación de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, y la provisión de la seguridad social.

Las disposiciones previstas en la regla 5.3 y en el Código no especifican cuál ha de ser la forma jurídica que revestirá la aplicación de tales responsabilidades, y se considera que, en gran medida, la aplicación efectiva de las obligaciones establecidas en las disposiciones pertinentes de los Títulos 1 a 4 constituye la forma de aplicación de esas responsabilidades, al menos en lo que atañe a la regla 4.5. Sea como fuere, habida cuenta de que está destinada a ser utilizada por organismos gubernamentales, la forma debería tener carácter obligatorio en el ordenamiento jurídico nacional. Los requisitos principales que deben abordarse son los siguientes:

- el país debe establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar la aplicación de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra, especialmente en lo relativo a la contratación y colocación de gente de mar;
- el país también debe ejercer sus responsabilidades en cuanto a la protección social de la gente de mar que tenga su nacionalidad o que sea residente o esté domiciliada según otro régimen en su territorio; y
- el país debe incluir información sobre su sistema de control del cumplimiento de estas obligaciones en las memorias que ha de presentar en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT (véase el anexo del presente manual).

Sección 5.3 Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

1. La autoridad competente **establecerá un sistema eficaz para asegurar el cumplimiento de los requisitos de este/ esta [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate] que son aplicables en materia de funcionamiento y prácticas de los servicios de contratación y colocación de gente de mar establecidos en su territorio, mediante un sistema de inspección y control y de aplicación de procedimientos jurídicos en caso de infracción de las licencias y de otros requisitos operacionales previstos en [la sección 1.4] del/de la [insértese aquí la denominación del instrumento de que se trate]**⁷⁷⁹.

⁷⁷⁹ Norma A5.3, párrafo 1.

Apéndices I – IX

Apéndice I	Lista de las organizaciones de los armadores y de la gente de mar que han de ser consultadas
Apéndice II	Actividades o tareas que pueden poner en peligro la salud o la seguridad de la gente de mar menor de 18 años
Apéndice III	Indemnización en caso de muerte o discapacidad de larga duración
Apéndice IV	Responsabilidad de los armadores en cuanto al pago de los salarios en caso de enfermedad o lesión que provoquen una incapacidad para trabajar
Apéndice V	Política y programa nacionales básicos en materia de seguridad y salud del trabajo a bordo de buques
Apéndice VI	Régimen de seguridad social
Apéndice VII	Formulario nacional para el certificado de trabajo marítimo
Apéndice VIII	Formulario nacional para la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima
Apéndice IX	Formulario nacional para la parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima

Nota: El contenido de estas materias debe ser desarrollado por los gobiernos de cada país teniendo en cuenta sus situaciones nacionales respectivas.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

FORMULARIO DE MEMORIA

RELATIVO AL

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

El presente formulario de memoria va destinado a los países que han ratificado este Convenio. Ha sido aprobado por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT, cuyo tenor es el siguiente: «Cada uno de los Miembros se obliga a presentar a la Oficina Internacional del Trabajo una memoria anual sobre las medidas que haya adoptado para poner en ejecución los convenios a los cuales se haya adherido. Estas memorias serán redactadas en la forma que indique el Consejo de Administración y deberán contener los datos que éste solicite».

Es posible que las cuestiones tratadas en el presente Convenio no entren en el ámbito de competencia inmediato del ministerio encargado de las cuestiones laborales, por lo que la preparación de una memoria completa sobre el Convenio podría requerir la celebración de consultas con otros ministerios u organismos públicos competentes.

Consejos prácticos para la redacción de las memorias**Primera memoria**

1. Si se trata de la primera memoria que prepara el Gobierno tras la entrada en vigor del Convenio en su país, debería aportarse una información completa sobre la forma en que su país ha dado cumplimiento a sus obligaciones dimanantes del Convenio, con inclusión de las medidas adoptadas en relación con cada una de las preguntas contenidas en este formulario de memoria.

Memorias subsiguientes

2. En las memorias subsiguientes, normalmente sólo hará falta facilitar información sobre los puntos siguientes:

- a) toda nueva medida legislativa u otras medidas relacionadas con la aplicación del Convenio;
- b) las respuestas a las preguntas que figuran en el formulario de memoria sobre la aplicación práctica del Convenio (por ejemplo, datos estadísticos, resultados de inspecciones y decisiones judiciales o administrativas), así como sobre el envío de copias de la memoria a las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores, y sobre las observaciones que se hayan recibido de dichas organizaciones, y
- c) **las respuestas a los comentarios formulados por los órganos de control.** La memoria debe contener una respuesta a todo comentario que la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones o la Comisión de Aplicación de Normas de la Conferencia haya formulado y dirigido al Gobierno con respecto a la aplicación del Convenio en su país.

Utilización de este formulario de memoria

3. Este formulario de memoria se divide en dos partes. **En la parte I, titulada «Cuestiones Generales», se solicita información y documentación justificativa. En la parte II, titulada «Información Específica», se indican algunas cuestiones que deberían contemplarse en la memoria. El formulario de memoria ha sido concebido para su fácil cumplimentación,** tanto desde el punto de la forma como del fondo. Se invita a los Miembros a que primero utilicen la versión electrónica del formulario de memoria; habrán de introducir la información solicitada en el espacio ampliable que aparece junto a cada pregunta. Asimismo, se adjunta una versión impresa para aquellas administraciones nacionales que no tengan la posibilidad de utilizar el formulario de memoria electrónico, de tal manera que puedan facilitar las respuestas con referencia a las preguntas correspondientes.

4. Desde un punto de vista sustantivo, una de las novedades del Convenio es la insistencia en garantizar no sólo el cumplimiento de sus disposiciones, sino también la presentación de pruebas documentales que corroboren dicho cumplimiento. Por consiguiente, al aplicar el Convenio, los Miembros ya habrán presentado documentos como la declaración de conformidad laboral marítima (DCLM) según lo preceptuado en la regla 5.1.3, y habrán suministrado una información que también es necesaria para la presentación de memorias con arreglo al artículo 22 de la Constitución. A fin de aprovechar la información ya facilitada, en varias preguntas formuladas en la parte II del presente formulario se sugiere la siguiente declaración como respuesta posible:

«Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I /parte II .

5. Si la información que figura en la parte I o la parte II de la DCLM abarcara todos los temas de la sección de que se trate y cumpliera cabalmente todos los requisitos previstos en el párrafo 10, *a) y/o b)* de la norma A5.1.3, con la debida consideración de la pauta B5.1.3, se podrá puntuar (b) en una (o en ambas) casilla(s) que aparecen al final de la declaración, en cuyo caso no se requerirá responder a cada una de las preguntas de la sección de que se trate. No obstante, en la sección ubicada a continuación de las preguntas correspondientes se podrá facilitar información adicional acerca del modo en que se aplica en el país considerado la regla considerada. Asimismo, en algunas de las reglas o de las normas se prevé que la autoridad competente de cada Miembro habrá de presentar varios tipos de documentos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones (por ejemplo, el formulario de informe médico normalizado para su utilización a bordo de buques que enarbolan el pabellón del Miembro con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 de la norma A4.1 y la pauta B4.1.2). Se solicitarán, en su caso, copias de esos documentos específicos en la parte correspondiente al encabezamiento titulado «Documentación».

6. Además, para obviar la necesidad de referirse con detalle al contenido de las medidas específicas, en el presente formulario se podrá hacer referencia a las disposiciones pertinentes de la legislación, el convenio colectivo u otro documento del que se haya facilitado copia a la Oficina en español, francés o inglés (en relación con la parte I, titulada «Cuestiones Generales»).

7. Debajo de la sección titulada «Información adicional» figura un apartado que lleva el encabezamiento «Explicaciones». Se solicitan explicaciones en los casos en que una medida de aplicación nacional difiera de los requisitos prescritos en las normas contenidas en la parte A del Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Ello incluiría, por ejemplo, casos de equivalencias sustanciales referidas en el párrafo 3 del artículo VI, y de consideraciones que se hayan formulado sobre la aplicación de medidas nacionales diferentes previstas en virtud del párrafo 6 del artículo II. Aun cuando en la parte I de la DCLM se haya hecho referencia a equivalencias sustanciales, se deberá dar la explicación correspondiente, en particular sobre cómo el Miembro considerado no estaba en condiciones de aplicar los principios y derechos correspondientes en la forma prevista en la parte A del Código (párrafo 3 del artículo VI) o sobre cómo la medida nacional cumple en todos los aspectos materiales con el requisito correspondiente de la parte A. En el caso de que así se determine conforme al párrafo 6 del artículo II, lo que deberá comunicarse también al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo (párrafo 7 del artículo II), se deberá dar una explicación sobre el motivo por el cual se determinó que no sería razonable ni factible en el momento actual aplicar algunos elementos particulares del Código a un buque o ciertas categorías de buques (párrafo 6 del artículo II).

8. Cabría observar que el presente formulario de memoria tiene en cuenta los artículos y el Reglamento, así como las disposiciones de la parte A del Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se refiere igualmente, cuando procede, a las pautas que no son obligatorias contenidas en la parte B del Código. Su objetivo es proporcionar orientación sobre cómo los Miembros deberían aplicar las disposiciones (obligatorias) de la parte A del Código. De conformidad con el párrafo 2 del artículo VI, los Miembros «darán debida consideración al cumplimiento de sus responsabilidades en la forma prevista en la parte B del Código». La índole especial de las pautas de la parte B del Código se refleja en el ejemplo y la explicación que se dan en los párrafos 9 y 10 de la Nota Explicativa del Reglamento y el Código. Con arreglo a lo estipulado en la última frase del párrafo 10 «... si sigue las orientaciones previstas en la parte B, el Miembro interesado, al igual que los órganos de la OIT encargados de verificar la aplicación de los convenios internacionales del trabajo, podrá estar seguro, sin más consideraciones, de que las medidas adoptadas por el Miembro son adecuadas para cumplir las responsabilidades enunciadas en las disposiciones pertinentes de la parte A». Esta declaración se basa en la opinión formulada por el Consejero Jurídico en 2003 sobre la relación existente entre las partes A y B del Código (véase el anexo del presente formulario de memoria para el texto completo de esta opinión).

Artículo 22 de la Constitución de la OIT

Memoria correspondiente al período comprendido entre el y el
presentada por el Gobierno de

relativa al

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

(ratificación registrada el))

Parte I. Cuestiones generales

I. Medidas de aplicación

Sírvase proporcionar una lista de las leyes, los reglamentos y los convenios colectivos por los que se apliquen las disposiciones del Convenio, y en los que se haga especial referencia a los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar mencionados en el artículo IV. **Sírvase suministrar una copia de esas leyes, reglamentos y convenios colectivos. De poderse consultar en Internet, sírvase indicar el enlace al documento correspondiente en vez de suministrar la versión impresa del documento considerado.**

Si, por el hecho de su ratificación, las disposiciones del Convenio adquiriesen fuerza de ley en su país, sírvase indicar las disposiciones constitucionales en virtud de las cuales han surtido dicho efecto.

II. Documentos principales

Sírvase proporcionar en inglés, francés o español, o una traducción al inglés con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 12 de la norma A5.1.3, una copia del certificado tipo de trabajo marítimo, incluida la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima (DCLM), además de uno o varios ejemplos de una parte II de la DCLM que haya preparado un armador y que su país haya aceptado, al expedir un certificado para uno o varios buques. (Se deberá suprimir del ejemplo o de los ejemplos los datos específicos de identificación del buque o del armador). (En la parte II del presente formulario de memoria se solicitará documentación adicional sobre otros particulares).

III. Derechos y principios fundamentales

Sírvase indicar cómo se han tenido en cuenta, en el marco del Convenio, los siguientes derechos y principios fundamentales mencionados en el artículo III:

a) salvo que su país haya ratificado los Convenios núms. 87 y 98: la libertad de asociación y la libertad sindical, y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;	
b) salvo que su país haya ratificado los Convenios núms. 29 y 105: la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;	
c) salvo que su país haya ratificado los Convenios núms. 138 y 182: la abolición efectiva del trabajo infantil;	
d) salvo que su país haya ratificado los Convenios núms. 100 y 111: la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.	

IV. Autoridad competente y consulta

Sírvase indicar qué autoridad o autoridades competentes están facultadas para emitir y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones con respecto al tema contemplado en el Convenio (artículo II, párrafo 1 a)).	
Sírvase enumerar las organizaciones de armadores y de gente de mar a las que la autoridad o las autoridades competentes consultan acerca de las cuestiones relativas a la aplicación del Convenio.	

V. Ámbito de aplicación

¿Se contempla en las medidas de aplicación del Convenio, en calidad de marino, a toda persona que esté empleada o contratada, o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio (artículo II, párrafos 1, f), y 2)?	En caso de respuesta negativa, sírvase explicarlo:
¿Han surgido dudas con respecto a la condición de gente de mar que pudiera ostentar alguna categoría de personas?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase facilitar información completa sobre el proceso de consulta y su resultado (artículo II, párrafo 3):
¿Han surgido dudas en cuanto a si el Convenio se aplica a un buque, a una categoría particular de buques o a un medio de navegación similar?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase facilitar información completa sobre el proceso de consulta y su resultado (artículo II, párrafo 5):

VI. Control de la aplicación

Sírvase resumir las disposiciones de leyes o reglamentos u otras medidas por las que se prohíbe la infracción de los requisitos del Convenio y, de conformidad con la legislación internacional, se establecen sanciones o se exige la adopción de medidas correctivas adecuadas para desalentar tales infracciones (artículo V, párrafo 6).	
--	--

VII. Información estadística

Sírvase *ya sea* facilitar los datos solicitados más abajo *o* remitirse a los informes pertinentes presentados a organismos como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) (*Informe anual sobre el Transporte Marítimo*), la Organización Marítima Internacional (OMI), o la Organización Mundial de la Salud (OMS), y proporcionar una copia de dichos informes o una referencia al sitio web público que contenga los datos siguientes:

Datos solicitados	Buques que realizan viajes internacionales o viajes entre puertos de otros países	Buques que no realizan viajes internacionales o viajes entre puertos de otros países	La información es sólo estimativa pues no se recopilan oficialmente los datos sobre este asunto
Número de marinos que trabajan en los buques del Estado del pabellón cubiertos por el Convenio			
Número de marinos que son nacionales o residentes o están domiciliados de otro modo en el territorio			
Número de servicios privados de contratación y colocación que operan en el territorio (de haberlos)			
Distribución de género entre la gente de mar			
Número de buques que enarbolan su pabellón con un arqueo bruto superior a 3.000			
Número de buques con un arqueo bruto inferior a 3.000 e igual o superior a 500			
Número de buques con un arqueo bruto inferior a 500 e igual o superior a 200 (sírvase indicar si se trata de una estimación)			
Número de buques con un arqueo bruto inferior a 200 (sírvase indicar si se trata de una estimación)			

Parte II. Información específica

1. La presente sección de la Memoria se articula igual que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006). Se subdivide en cinco Títulos (Títulos 1-5), en cada uno de los cuales se recogen las reglas y disposiciones conexas de los Códigos, y se recaba información específica sobre la manera en que se han aplicado en cada país. Por razones de comodidad, en el presente formulario se enuncian los requisitos básicos en cada ámbito¹. Para cada pregunta se indican las disposiciones pertinentes del Convenio, a fin de facilitar la consulta del texto.

2. Valga señalar que en las disposiciones previstas en cada regla se incluye también una referencia a las pautas que figuran en la parte B del Código del Convenio. Tal como se menciona supra en el punto 8 de los «Consejos prácticos para la redacción de las memorias» los Miembros no están obligados a seguir dichas pautas a la hora de aplicar las reglas y normas. Sin embargo, si un Miembro decide hacerlo, los órganos de control no deberán considerar nuevamente si el Miembro de que se trate ha aplicado de manera adecuada o suficiente las disposiciones pertinentes del Convenio.

Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Regla 1.1 – Edad mínima Norma A1.1; véase también la pauta B1.1
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ninguna persona menor de 16 años podrá ser empleada, contratada ni trabajar a bordo de un buque. ■ La gente de mar menor de 18 años no podrá ser empleada, contratada ni realizar trabajos cuando éstos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad. ■ Deberá prohibirse el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años. (El término «nocturno» comprende un período de al menos nueve horas contando a más tardar desde la medianoche; este período no podrá terminar antes de las 5.00 horas de la madrugada). ■ Debería prestarse una atención especial a las necesidades de la gente de mar menor de 18 años, de conformidad con la legislación nacional.

¹ La descripción de los requisitos básicos obedece al texto del Convenio sobre el Trabajo marítimo, 2006, y al texto de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (MEFS/2008/8 (Rev.)), adoptadas por una reunión tripartita de expertos celebrada en septiembre de 2008.

Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Cuál es la edad mínima para la gente de mar? (regla 1.1, párrafo 1; norma A1.1, párrafo 1).	
¿Cómo se define el período «nocturno»? (norma A1.1, párrafo 2).	
¿Se prohíbe el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años? (norma A1.1, párrafo 2).	
¿Se hacen excepciones a la prohibición del trabajo nocturno? (norma A1.1, párrafo 3).	En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir someramente las excepciones:
¿Se prohíbe que la gente de mar menor de 18 años sea empleada cuando el trabajo pueda resultar peligroso para su salud o su seguridad? (norma A1.1, párrafo 4).	
¿Qué tipos de trabajo se considera que pueden resultar peligrosos para la salud o la seguridad de la gente de mar menor de 18 años? (norma A1.2, párrafo 4).	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 1.1 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Regla 1.2 – Certificado médico Norma A1.2; véase también la pauta B1.2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no es titular de un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones. ■ Los certificados de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deberán ser expedidos en inglés. ■ El certificado médico deberá ser expedido por un médico debidamente habilitado y no haber caducado. ■ El período de vigencia del certificado será: <ul style="list-style-type: none"> – de un máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso será de un año; – de un máximo de seis años en el caso de los certificados de percepción de los colores. <p>NB: También se considerarán válidos en virtud de los presentes requisitos los certificados expedidos con arreglo al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), o que cumplan en sustancia los requisitos aplicables de dicho Convenio, en su forma enmendada.</p>	
Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Debe la gente de mar ser titular de un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones? (regla 1.2, párrafo 1; norma A1.2, párrafo 1).	
¿Qué requisitos (u orientaciones) se han fijado en relación con la naturaleza del examen médico y el derecho de impugnación? (norma A1.2, párrafos 2 y 5).	
¿Qué requisitos se exigen a las personas autorizadas para expedir certificados médicos y certificados que se refieran únicamente a la vista? (norma A1.2, párrafo 4).	
¿Cuáles son los períodos de vigencia de los certificados médicos y de percepción de los colores? (norma A1.2, párrafo 7).	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 1.2 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase proporcionar en inglés (véase la norma A1.2, párrafo 10) un ejemplo de certificado médico tipo.	

Regla 1.3 – Formación y calificaciones	
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar deberá ser formada para trabajar a bordo de un buque o ser titular de un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras cualificaciones para ejercer sus funciones. ■ La gente de mar deberá completar con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo. ■ En caso de ratificarse el Convenio núm. 74, deben cumplirse las obligaciones dimanantes del mismo. <p><i>NB: También se considerarán válidas atendiendo a los presentes requisitos la formación y los certificados con arreglo al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio STCW), en su forma enmendada.</i></p>	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
<p>¿Ha de ser formada toda la gente de mar para trabajar a bordo de un buque o ser titular de un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras cualificaciones para ejercer sus funciones? <i>(regla 1.3, párrafo 1 – véase también el párrafo 4).</i></p>	
<p>¿Está obligada toda la gente de mar a completar con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo? <i>(regla 1.3, párrafo 2).</i></p>	
<p>¿Se consideran válidas la formación y los certificados de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio STCW), en su forma enmendada? <i>(regla 1.3, párrafo 3).</i></p>	
<p>Información adicional sobre la aplicación de la regla 1.3 (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	

Regla 1.4 – Contratación y colocación Norma A1.4; véase también la pauta B1.4.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los servicios de contratación y colocación de los marinos deberán ser gratuitos. ■ Cuando se presten servicios privados de contratación y colocación de los marinos en su territorio, los Miembros deberán encargarse de instaurar un sistema eficaz de inspección y supervisión de dichos servicios <i>(regla 5.3; norma A5.3, párrafo 1)</i>. ■ Cuando el servicio de contratación y colocación que se presta para que los marinos nacionales trabajen a bordo de buques que enarbolan su pabellón corra a cargo de organizaciones de gente de mar en el territorio del Miembro, deberá prestarse de conformidad con la <i>norma A1.4</i> prevista en el Convenio. ■ Todo servicio público de contratación o colocación de gente de mar deberá prestarse de una manera ordenada que promueva los derechos en el empleo de la gente de mar en virtud del Convenio. ■ De recurrir los armadores a servicios de contratación y colocación radicados en Estados que no sean parte en el MLC de 2006, los Estados del pabellón serán los encargados de exigir que dichos armadores cuenten con un sistema adecuado que garantice, en la medida de lo factible, que dichos servicios de contratación y colocación estén en conformidad con las disposiciones de la <i>norma A1.4</i>. 	
<p style="text-align: right;">Sírvase puntear las casillas correspondientes que figuran a continuación, o facilitar la información solicitada.</p>	
<p>De prestarse en su país servicios privados de contratación y colocación de gente de mar o de prestar organizaciones de gente de mar servicios para colocar marinos en buques que enarbolan su pabellón, sírvase facilitar información sobre el sistema normalizado de concesión de licencias o emisión de certificados, u otras formas de reglamentación <i>(regla 1.4; norma A1.4, párrafos 2, 3, 4 y 5)</i>, y el sistema de inspección y supervisión de la prestación de dichos servicios <i>(norma A1.4, párrafo 6)</i>.</p>	<p>No se presta este tipo de servicios privados en nuestro país <input type="checkbox"/></p>
<p>De prestarse en su país servicios públicos de contratación y colocación, sírvase indicar los principios básicos que garantizan su prestación ordenada <i>(norma A1.4, párrafo 1)</i>. Véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B1.4.1, párrafo 2.</p>	<p>No se presta este tipo de servicios públicos en nuestro país <input type="checkbox"/></p>
<p>De prestarse en su país servicios públicos o privados de contratación y colocación de gente de mar, sírvase describir los mecanismos y procedimientos que se utilizan para investigar las quejas relativas a sus actividades <i>(norma A1.4, párrafo 7)</i>.</p>	<p>No se prestan servicios públicos o privados en nuestro país <input type="checkbox"/></p>
<p>De recurrir los armadores de buques a servicios de contratación y colocación que estén radicados en países que no han ratificado el Convenio, ¿qué tipo de medidas se prevé que tomen a fin de asegurar, en la medida de lo factible, que esos servicios estén en conformidad con las disposiciones del Convenio? <i>(regla 1.4, párrafo 3; norma A1.4, párrafos 9 y 10)</i>.</p>	<p>Encontrará información adecuada sobre este tema en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p>
<p>Información adicional sobre la aplicación de la <i>regla 1.4</i> (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	

Título 2. Condiciones de empleo

Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar Norma A2.1; véase también la pauta B2.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Cada marino deberá tener su acuerdo de empleo de la gente de mar (en adelante, AEGM) firmado tanto por la gente de mar como por el armador o el representante del armador (o, si no es asalariado, otras pruebas de acuerdos contractuales o similares). ■ En los AEGM deberán figurar al menos las materias señaladas en la norma A2.1, apartados a) a j) del párrafo 4 y, cuando proceda, el apartado k) del CTM, 2006 (<i>norma A2.1, párrafo 4</i>). ■ Cuando un AEGM esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, dicho convenio deberá estar también disponible a bordo del buque, con mención de las disposiciones pertinentes redactadas en inglés o traducidas a este idioma (excepto para los buques que sólo realicen viajes nacionales) (<i>norma A2.1, párrafo 2</i>). ■ La gente de mar deberá tener la oportunidad de examinar el AEGM y pedir asesoramiento sobre el mismo antes de firmarlo (<i>norma A2.1, párrafo 1, b)</i>). ■ Se deberá proporcionar a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo (sin mención de apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar ni indicación sobre su salario) (<i>norma A2.1, párrafos 1, e), y 3; pauta B2.1.1, párrafo 1</i>). ■ La gente de mar deberá poder obtener fácilmente información sobre las condiciones de su empleo cuando se encuentre a bordo, información a la que también deberán poder acceder con facilidad las autoridades competentes en el supuesto de que se lleve a cabo una inspección a bordo. ■ Los plazos mínimos de preaviso para la terminación anticipada de un AEGM deberán venir señalados en la legislación o reglamentación pertinente. 	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p> <p>Acuerdo de empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/>/Disposiciones de los convenios colectivos <input type="checkbox"/></p> <p>(se podrá proporcionar también un enlace al sitio web público que contenga los convenios colectivos vigentes)</p> <p>Sírvase puntear una o más casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
<p>¿Cuáles son los plazos mínimos de preaviso que deberán cumplir la gente de mar y los armadores para la terminación anticipada de un AEGM? (<i>norma A2.1, párrafo 5</i>).</p>	
<p>¿Se prevén en la legislación o reglamentación nacionales, o bien en los convenios colectivos, las circunstancias que justifican la terminación anticipada de un acuerdo de empleo con un plazo de preaviso más breve o sin preaviso alguno? (<i>norma A2.1 párrafo 6</i>).</p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase resumir las disposiciones previstas a tal efecto:</p>
<p>Sírvase resumir los requisitos que establece su país para garantizar que se conceda a la gente de mar la oportunidad de examinar su AEGM y pedir asesoramiento sobre el mismo antes de firmarlo (<i>norma A2.1, párrafo 1, b)</i>).</p>	
<p>Sírvase resumir los requisitos que establece su país para garantizar que la gente de mar pueda obtener fácilmente a bordo una información clara sobre las condiciones de su empleo (<i>norma A2.1, párrafo 1, d)</i>).</p>	
<p>Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.1 (véase <i>supra</i> «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i> «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	
<p>Documentación: sírvase facilitar en inglés (véanse norma A2.1, párrafo 2 y (véanse también las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.1.1, párrafo 1):</p> <ul style="list-style-type: none"> – un ejemplar del documento aprobado que contenga una relación del servicio a bordo de la gente de mar (<i>norma A2.1, párrafos 1 y 3</i>); – un ejemplar de AEGM tipo (<i>norma A2.1, párrafo 2, a)</i>); – las partes pertinentes de todo convenio colectivo aplicable (<i>norma A2.1, párrafo 2, b)</i>). 	

Regla 2.2 – Salarios Norma A2.2; véase también la pauta B2.2
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar deberá percibir a intervalos no superiores a un mes la totalidad de la remuneración que se le adeude, de conformidad con su acuerdo de empleo y con los convenios colectivos aplicables. ■ La gente de mar tendrá derecho a un estado de cuentas mensual, en el que se indiquen su salario mensual y todas las deducciones autorizadas* (como las remesas**). ■ Los Estados del pabellón tal vez estimen conveniente exigir que los armadores lleven a bordo de sus buques documentos como una copia de la nómina o de los registros electrónicos. ■ Los recargos por servicios de envío de remesas/** deben ser razonables, y deben aplicarse tipos de cambio acordes con los requisitos nacionales. <p>* No se podrán aplicar a la remuneración deducciones que no estén autorizadas, como el pago de gastos de viaje hacia o desde el buque.</p> <p>** Una remesa es un acuerdo con arreglo al cual, a petición de la gente de mar, se remite a intervalos periódicos una parte de los ingresos del marino a su familia, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales, durante el período en el que la gente de mar se encuentra embarcada.</p>

<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
<p>¿Cuáles son los datos principales que deben constar en el estado de cuentas mensual que la gente de mar tiene derecho a recibir a bordo? (regla 2.2 y norma A2.2, párrafo 2).</p>	
<p>Sírvase describir a grandes rasgos las medidas adoptadas por los armadores para proporcionar a la gente de mar un medio para remitir la totalidad o parte de sus ingresos a su familia, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios (norma A2.2, párrafos 3 y 4).</p>	
<p>¿Cómo se determinan el carácter razonable del gasto cobrado, en su caso, por el armador por el servicio de remesas mencionado, y el cambio de moneda correspondiente? (norma A2.2, párrafo 5).</p>	
<p>Para aquellos países que adoptan una legislación o reglamentación nacional aplicable al cálculo o la determinación de la cuantía de los salarios de la gente de mar: ¿se ha dado la debida consideración a las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.2 (norma A2.2, párrafo 6)?</p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase resumir o hacer referencia a la legislación nacional pertinente de conformidad con la parte I, punto I.</p>
<p>Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.2 (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	

<p>Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso Norma A2.3; véase también la pauta B2.3</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso debe señalarse en la legislación o reglamentación nacional pertinente (el número mínimo de horas de descanso no debe ser inferior a diez horas por cada período de veinticuatro horas, ni a setenta y siete horas por cada período de siete días; o el número máximo de horas de trabajo no debe ser superior a catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni a setenta y dos horas por cada período de siete días). ■ Deberá tenerse en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar. ■ Las horas de descanso no podrán agruparse en más de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas. ■ Todo pase de revista u otro ejercicio obligatorio deberá realizarse de forma que perturbe lo menos posible los períodos de descanso y no provoque fatiga. ■ Los marineros que deban permanecer en situación de disponibilidad tendrán derecho a un período de descanso compensatorio que sea adecuado si, por requerirse sus servicios, resultara perturbado su período de descanso. ■ El programa de servicio en el mar y en los puertos para cada cargo deberá colocarse en un lugar fácilmente accesible a bordo del buque en un formato normalizado y en el idioma o los idiomas de trabajo del buque y en inglés, al igual que los límites aplicables que fije la legislación, la reglamentación o el convenio colectivo aplicable. ■ Las horas diarias de trabajo o descanso de la gente de mar deberán registrarse en un formato normalizado, en el idioma o los idiomas de trabajo del buque y en inglés, y deberán ser rubricados por la gente de mar (que recibirá una copia) y por el capitán (o persona autorizada). 	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
<p>¿Qué criterios se siguen en su país a la hora de aplicar los requisitos para el cumplimiento de la regla 2.3, el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso? (Regla 2.3, párrafos 1 y 2).</p>	<p>Número máximo de horas de trabajo <input type="checkbox"/></p> <p>Número mínimo de horas de descanso <input type="checkbox"/></p>
<p>Sírvase indicar cómo se tiene en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar (norma A2.3, párrafo 4).</p>	
<p>Sírvase indicar el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso incluidas las medidas que hayan podido adoptarse para la gente de mara menor de 18 años (norma A2.3, párrafos 2 y 5; norma A1.1, párrafo 2; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.3.1).</p>	<p>¿Cuántas horas de trabajo por cada período de 24 horas? ___</p> <p>¿Cuántas horas de trabajo por cada período de 7 días? ___</p> <p>0</p> <p>¿Cuántas horas de descanso por cada período de 24 horas? ___</p> <p>¿Cuántas horas de descanso por cada período de 7 días? ___</p> <p>Medidas para la gente de mar menor de 18 años:</p>
<p>¿Se prohíbe en todos los casos prever más de 2 períodos de descanso por cada período de 24 horas?</p> <p>¿Debe ser el período de descanso por cada período de 24 horas igual o superior a 6 horas?</p> <p>¿Debe ser siempre el intervalo entre los períodos de descanso de 14 horas como máximo? (norma A2.3, párrafo 6).</p>	<p>En caso de respuesta negativa, sírvase facilitar la información necesaria.</p>

Sírvase indicar los requisitos relacionados con la reducción al mínimo de las perturbaciones provocadas por los distintos tipos de ejercicio, así como con la concesión del período de descanso compensatorio que se contempla en la norma A2.3, párrafos 7, 8, 9 y 14.	
¿Cuál es el número habitual de horas de trabajo de la gente de mar incluidas las medidas que se hayan adoptado para la gente de mar menor de 18 años? (norma A2.3, párrafo 3; norma A1.1, párrafo 2; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.3.1).	
¿Se ha registrado o autorizado algún convenio colectivo en que se toleren excepciones a los límites establecidos? (norma A2.3, párrafo 13).	En caso de respuesta afirmativa, sírvase facilitar una copia de las disposiciones pertinentes en el apartado «Documentación» <i>infra</i> .
¿Qué medidas están previstas para garantizar el registro preciso del número de horas de trabajo o descanso? (norma A2.3, párrafo 12).	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.3 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar en inglés (véase norma A2.3, párrafos 10 y 11):	
<ul style="list-style-type: none"> – una copia del organigrama del trabajo a bordo (norma A2.3, párrafos 10 y 11); – una copia de los registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar en el formato normalizado establecido por la autoridad competente (norma A2.3, párrafo 12); – una copia de las disposiciones de todo convenio colectivo autorizado o registrado que establezca un número de horas de trabajo o permita excepciones a los límites establecidos (norma A2.3, párrafos 3 y 13). 	

Regla 2.4 – Derecho a vacaciones Norma A2.4; véase también la pauta B2.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Se deberá permitir que la gente de mar disfrute de vacaciones anuales pagadas. ■ Se ha de conceder a la gente de mar un permiso para bajar a tierra, en aras de su salud y de su bienestar, y de conformidad con los requisitos operativos de sus puestos. ■ El período total mínimo de vacaciones anuales pagadas debe establecerse en la legislación. ■ Sin perjuicio de que un convenio colectivo o la legislación o los reglamentos aplicables establezcan un método distinto de cálculo, el período total mínimo de vacaciones anuales pagadas se calculará sobre la base de 2,5 días civiles por mes de empleo. ■ Salvo en los casos previstos por la autoridad competente, se deberá prohibir todo acuerdo que implique una renuncia a las vacaciones anuales pagadas mínimas. 	
Encontrará información adecuada sobre todos los temas en los documentos adjuntos: Acuerdo de empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/> / Disposiciones de los convenios colectivos <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Qué duración total tienen como mínimo las vacaciones anuales pagadas para la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan el pabellón de su país? (norma A2.4, párrafos 1 y 2).	
¿Cómo se calcula en su país la duración total mínima de las vacaciones pagadas a que tiene derecho la gente de mar? (norma A2.4, párrafo 2; véanse también las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.4).	
¿Ha autorizado la autoridad competente de su país algún acuerdo para renunciar al derecho al período total mínimo de vacaciones anuales pagadas? (norma A2.4, párrafo 3).	En caso afirmativo, sírvase indicar los criterios para otorgar tales autorizaciones:
¿Están obligados los armadores a conceder un número adecuado de permisos a la gente de mar para bajar a tierra? (regla 2.4, párrafo 2).	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.4 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar una copia de las disposiciones de los convenios colectivos aplicables que prevean un método de cálculo del período total mínimo de vacaciones anuales pagadas distinto del calculado sobre la base de 2,5 días civiles por mes de empleo (norma A2.4, párrafo 2). En el supuesto de que las disposiciones no estén disponibles en inglés, francés o español, le agradeceremos facilite un resumen en uno de estos tres idiomas.	

<p>Regla 2.5 – Repatriación Norma A2.5; véase también la pauta B2.5</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar tiene derecho a ser repatriada sin costo alguno para ella, salvo que el Código disponga de otra cosa. ■ La gente de mar tiene derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes: <ul style="list-style-type: none"> – cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras ésta se encuentre en el extranjero; – cuando dé por terminado el acuerdo de empleo de la gente de mar: <ul style="list-style-type: none"> – el armador, o – la gente de mar, por causas justificadas, y – cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no quepa esperar que las cumpla en circunstancias específicas. 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los derechos de repatriación de la gente de mar deberán venir contemplados en la legislación, en los reglamentos, en otras medidas o en los convenios de negociación colectiva. ■ Los buques deberán constituir una garantía financiera para asegurar que la repatriación pueda llevarse a cabo. ■ Se deberá llevar a bordo un ejemplar de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, el cual se pondrá a disposición de la gente de mar en un idioma apropiado. ■ Se deberá facilitar la repatriación de la gente de mar que preste servicio en buques que atraquen en los puertos o atraviesen las aguas territoriales de un país. ■ No se deberá denegar el derecho de repatriación a un marino a causa de las circunstancias financieras del armador, o de la incapacidad o falta de voluntad de éste para reemplazar al marino. 	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en los documentos adjuntos: Acuerdo de empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/> / Disposiciones de los convenios colectivos <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
<p>¿Qué tipo de garantía financiera constituyen los buques que arbolan pabellón de su país? (regla 2.5, párrafo 2).</p>	
<p>¿En qué circunstancias (incluido el período máximo de prestación de servicios a bordo de un buque) tiene la gente de mar derecho a la repatriación? (regla 2.5, párrafo 1; norma A2.5, párrafos 1 y 2; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.5.1, párrafos 1 y 2).</p>	
<p>¿Está previsto algún caso en que la gente de mar deba asumir los gastos de su repatriación? (norma A2.5, párrafo 3).</p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar las circunstancias:</p>
<p>¿Qué ayudas deben ser otorgadas por los armadores en la repatriación de la gente de mar? (norma A2.5, párrafo 2, c); véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.5.1, párrafos 3 a 5).</p>	
<p>¿Ha rechazado su país alguna solicitud de facilitar la repatriación de un marino? (norma A2.5, párrafos 7 y 8).</p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase facilitar la información pertinente.</p>
<p>Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.5 (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	
<p>Documentación: sírvase facilitar:</p> <ul style="list-style-type: none"> – una copia de las disposiciones relativas al derecho a la repatriación de la gente de mar de todo convenio de negociación colectiva aplicable (norma A2.5, párrafo 2); – un ejemplo tipo de documentación que se acepta o expide en relación con la garantía financiera que deben constituir los armadores (regla 2.5, párrafo 2). <p>En el supuesto de que esta documentación no esté disponible en inglés, francés o español, le agradeceremos facilite un resumen en uno de estos tres idiomas.</p>	

<p>Regla 2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio Norma A2.6; véase también la pauta B2.6</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Deberán establecerse reglas que aseguren que, en caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador abone a cada uno de los marinos a bordo una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o del naufragio. 	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en los documentos adjuntos: Acuerdo de empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/> / Disposiciones de los convenios colectivos <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	

¿Cómo se calcula la indemnización sufragada por los armadores a la gente de mar en caso de lesión, pérdida o desempleo debido a la pérdida del buque o su naufragio (incluida cualquier limitación aplicable)? (norma A2.6, párrafo 1; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.6, párrafo 1).	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.6 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Regla 2.7 – Niveles de dotación Norma A2.7; véase también la pauta B2.7	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los buques deben tener un número suficiente de marinos empleados a bordo, con el fin de garantizar que las operaciones del buque se efectúen en condiciones de seguridad, eficiencia y protección, teniéndose en cuenta los asuntos relativos al cansancio de la gente de mar, así como a la naturaleza y a las condiciones particulares del viaje. ■ Cada buque debe contar con una dotación adecuada, de conformidad con el documento de dotación de seguridad, o con otro documento equivalente expedido por la autoridad competente. ■ Los niveles de dotación deberán tener en cuenta los requisitos previstos sobre alimentación y servicio de fonda. 	
Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Los niveles de dotación mínima de seguridad determinados o aprobados por la autoridad competente evitan o reducen al mínimo el exceso de horas de trabajo, y aseguran un descanso suficiente para la gente de mar a fin de garantizar la seguridad del buque y de su personal en todas las condiciones de funcionamiento, tomando en consideración la naturaleza y condiciones particulares de un viaje? (regla 2.7; norma A2.7, párrafos 1 y 2; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.7).	
¿De qué modo los niveles de dotación mínima de seguridad cumplen los requisitos previstos en la regla 3.2 y la norma A3.2 sobre alimentación y servicio de fonda? (norma A2.7, párrafo 3).	La respuesta se deduce de la documentación solicitada a continuación <input type="checkbox"/>
Si hay quejas o conflictos referentes a la determinación de los niveles de dotación mínima de seguridad en un buque ¿cómo se resuelven? (Véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.7).	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.7 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: para cada tipo de buque (pasajeros, carga, etc.) sírvase facilitar, en inglés, un ejemplo representativo de documento sobre dotación mínima de seguridad o equivalente expedido por la autoridad competente (norma A2.7, párrafo 1), junto con información sobre el tipo de buque de que se trata, su arqueo bruto y el número de marinos que habitualmente trabaja a bordo.	

Regla 2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar Norma A2.8; véase también la pauta B2.8	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Todo Miembro deberá adoptar políticas nacionales encaminadas a fortalecer las competencias, las calificaciones y las oportunidades de empleo de la gente de mar domiciliada en su territorio. ■ Deberán establecerse objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la formación de la gente de mar incluida la formación permanente cuyas tareas a bordo del buque estén relacionadas principalmente con la seguridad de las operaciones y de la navegación del buque. 	
Según nuestros registros no hay gente de mar domiciliada en nuestro territorio <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Se ha dotado su país de políticas nacionales para alentar la progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar domiciliada en su país? (regla 2.8, párrafo 1; norma A2.8, párrafos 1 y 3; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.8.1).	Sírvase facilitar información al respecto:
¿Lleva su país un registro o una lista de la gente de mar que rijan su acceso al empleo de ésta, véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.8.2?	No disponemos de registros o listas que rijan el empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/>
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.8 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda

Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento Norma A3.1; véase también la pauta B3.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Todos los buques deben cumplir las normas mínimas establecidas por el MLC, 2006, con el fin de facilitar y mantener alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, conformes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar. ■ El espacio de alojamiento de la gente de mar debe ser seguro y decente y cumplir las disposiciones nacionales por las que se aplica el MLC, 2006 (<i>norma A3.1; párrafo 1</i>). ■ El capitán o una persona designada debe realizar inspecciones frecuentes del alojamiento de la gente de mar (<i>norma A3.1, párrafo 18</i>), cuyos resultados deben asentarse en un registro; los registros han de estar disponibles para la verificación. ■ Debe prestarse una atención especial a los requisitos relativos a: <ul style="list-style-type: none"> – el tamaño de los dormitorios y otros espacios de alojamiento (<i>norma A3.1, párrafos 9 y 10</i>); – la calefacción y la ventilación (<i>norma A3.1, párrafo 7</i>); – el ruido, las vibraciones y otros factores ambientales (<i>norma A3.1, párrafo 6,h</i>); – las instalaciones sanitarias e instalaciones conexas (<i>norma A3.1, párrafos 11 y 13</i>); – la iluminación (<i>norma A3.1, párrafo 8</i>); – la enfermería (<i>norma A3.1, párrafo 12</i>). ■ Los requisitos previstos en la regla 3.1 también son aplicables a: <ul style="list-style-type: none"> – las instalaciones de esparcimiento (<i>norma A3.1, párrafos 14 y 17</i>); – la normativa sobre la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes en buques, a la luz de las necesidades específicas de la gente de mar que vive y trabaja a bordo (<i>norma A3.1, párrafos 2, a) y 6, h</i>)). ■ En su país, los buques construidos* antes de la fecha de entrada en vigor del MLC, 2006, deben: <ul style="list-style-type: none"> – facilitar y mantener alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, conformes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar y en concordancia con la legislación nacional (<i>regla 3.1, párrafo 1</i>), y – cumplir las normas establecidas en los Convenios núms. 92 y/o 133, si se aplican en su país (por haber sido ratificados, ya sea mediante la ratificación del Convenio núm. 147, con el que existe una equivalencia sustancial, el Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147, o por cualquier otra vía) (<i>regla 3.1, párrafo 2</i>). <p>Los requisitos contenidos en el Código relativos a la construcción y el equipamiento de buques no se aplican a éstos, salvo disposición contraria de la legislación nacional. Sí son aplicables los demás requisitos del Código.</p> <p>* Se considerará que un buque ha sido construido en la fecha en que se colocó su quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.</p>	
Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Ha adoptado su país legislación para garantizar que todos los buques a los que se aplica el Convenio y que enarbolan su pabellón (incluidos los construidos antes de la entrada en vigor del Convenio para su país) mantienen alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para los marinos a bordo? <i>(regla 3.1, párrafo 1; norma A3.1, párrafo 1)</i>	En caso de respuesta afirmativa, sírvase resumir el contenido de las disposiciones legislativas al respecto:
En el caso de buques construidos antes de la entrada en vigor del Convenio para su país, ¿son aplicables los requisitos pertinentes contenidos en los Convenios núms. 92 ó 133 (o el Convenio núm. 147 o su Protocolo) respecto de cuestiones relativas a la construcción y el equipamiento? <i>(regla 3.1, párrafo 2)</i>	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar los tipos de requisitos que se consideran relativos a la construcción y el equipamiento y que, por tanto, no son aplicables a esos buques:
¿Se tiene en cuenta en la legislación por la que se establecen las normas mínimas de alojamiento e instalaciones de esparcimiento a bordo para la gente de mar los requisitos relativos a la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes contenidos en la regla 4.3 y en el Código? <i>(norma A3.1, párrafo 2, a))</i>	En caso de respuesta negativa, sírvase explicar de qué manera se han tenido en cuenta esos requisitos:
¿Se efectúan las inspecciones exigidas en virtud de la regla 5.1.4 cuando un buque se matricula por primera vez o cuando se matricula de nuevo y/o cuando los espacios de alojamiento de la gente de mar son objeto de modificaciones importantes? <i>(norma A3.1, párrafo 3)</i>	En caso de respuesta negativa, sírvase dar una explicación al respecto:
Sírvase describir someramente los requisitos generales establecidos por su país, en aplicación del párrafo 6, a) a f) de la norma A3.1, respecto de los espacios de alojamiento.	

¿Se han hecho excepciones (aparte del caso de los buques de pasaje y los buques para fines especiales) con respecto a la ubicación de los camarotes? (norma A3.1, párrafo 6, c) y d))	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar los tipos de excepciones permitidas:
Sírvase describir someramente las medidas adoptadas por su país para prevenir la exposición a niveles peligrosos de ruido y de vibraciones así como de otros factores ambientales. (norma A3.1, párrafo 6, h))	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre ventilación y calefacción que establece su país en aplicación del párrafo 7 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre iluminación que establece su país en aplicación del párrafo 8 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre los camarotes que establece su país en aplicación del párrafo 9 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre comedores que establece su país en aplicación del párrafo 10 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre instalaciones sanitarias y servicios de lavandería que establece su país en aplicación de los párrafos 11 y 13 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre enfermería que establece su país en aplicación del párrafo 12 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre instalaciones, comodidades y servicios de esparcimiento que establece su país en aplicación de los párrafos 14, 15 y 17 de la norma A3.1.	
¿Se han establecido excepciones para los buques de un arqueo bruto inferior a 200? (norma A3.1, párrafos 20 y 21)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar los tipos de excepciones permitidas:
¿Se han permitido variantes para tener en cuenta los intereses de la gente de mar con prácticas religiosas y sociales diferentes? (norma A3.1, párrafo 19)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar los tipos de variantes permitidos:
¿Con qué frecuencia debe realizar el capitán o una persona bajo sus órdenes las inspecciones a bordo de los alojamientos de la gente de mar, y cuáles son los requisitos sobre el registro y la verificación de esas inspecciones? (norma A3.1, párrafo 18)	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 3.1 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda Norma A3.2; véase también la pauta B3.2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los alimentos y el agua potable deben tener una calidad y valor nutritivo apropiados y servirse en cantidades suficientes, tomándose en consideración las necesidades del buque y los distintos orígenes culturales y religiosos de la gente de mar a bordo. ■ La comida debe proporcionarse gratuitamente a la gente de mar durante su período de contratación. ■ Todo marino empleado como cocinero del buque* y encargado de la preparación de las comidas debe tener la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esta función. ■ Los marineros empleados como cocineros del buque deben ser mayores de 18 años. ■ El capitán o una persona designada deben realizar con frecuencia inspecciones documentadas de la comida, agua potable y las instalaciones del servicio de fonda. <p>* La expresión «cocinero del buque» se aplica a todo marino encargado de la preparación de las comidas (regla 3.2, párrafo 3; norma A3.2, párrafos 3 y 4).</p>	
Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Se exige a los armadores que proporcionen gratuitamente a la gente de mar a bordo del buque, durante su período de contratación, alimentos y agua potable de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados, tomándose en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos? (regla 3.2, párrafos 1 y 2; norma A3.2, párrafo 2, a))	

¿Se dan instrucciones u orientaciones a los buques en relación con la organización y el equipo del servicio de fonda con el fin de cumplir los requisitos establecidos en el párrafo 2, b) de la norma A3.2?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar la naturaleza de las instrucciones u orientaciones y la frecuencia con que se emiten:
¿Se exige a los cocineros del buque haber completado un curso de formación aprobado o reconocido por la autoridad competente? (norma A3.2, párrafos 2, c), 3 y 4)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir a grandes rasgos los elementos principales del curso de formación:
¿Se han concedido dispensas para permitir que un cocinero no plenamente cualificado preste servicio como cocinero del buque de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 de la norma A3.2?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar con qué frecuencia y en qué tipo de casos se concedieron dispensas:
¿Con qué frecuencia y de qué manera deben realizarse las inspecciones documentadas a bordo, ya sea por el capitán o bajo sus órdenes, en relación con: – las provisiones de víveres y agua potable; – los locales y equipos utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua potable; – la cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir comidas? (norma A3.2, párrafo 7)	
¿Se exige que los cocineros sean mayores de 18 años? (norma A3.2, párrafo 8)	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 3.2 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

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

Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra Norma A4.1; véase también la pauta B4.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar debe estar cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y tener un acceso rápido y adecuado a la atención médica, incluida la atención dental esencial, mientras esté trabajando a bordo. ■ La atención médica a bordo debe incluir los servicios de un médico calificado (o, en los casos en que se permita, al menos de un marino a cargo), un botiquín, equipo médico y una guía médica así como un sistema preestablecido para obtener el asesoramiento de especialistas desde tierra. ■ La protección de la salud y la atención médica deben suministrarse sin costo alguno para la gente de mar, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales. ■ La gente de mar debe estar autorizada a visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible. 	
<i>ATENCIÓN MÉDICA A BORDO</i>	
<p>Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p> <p>acuerdo de empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/>/disposiciones de los convenios colectivos <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
¿Se han adoptado medidas para garantizar que se brinde a la gente de mar que trabaje en buques que enarbolan el pabellón de su país protección de la salud, incluido el rápido acceso a bordo al diagnóstico y tratamiento por personal médico y/o odontológico calificado, y el acceso a los servicios, medicamentos, equipo y asesoramiento necesarios, que sea comparable con la que gozan los trabajadores en tierra? (regla 4.1, párrafo 1; norma A4.1, párrafos 1, a) y b), 3 y 4, a) a c))	En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir someramente los requisitos pertinentes:
¿En qué circunstancias debe el armador/capitán permitir a un marino visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala? (norma A4.1, párrafo 1, c))	
¿Se ofrecen gratuitamente tratamientos médicos y odontológicos, los medicamentos necesarios y otros cuidados conexos a la gente de mar? (regla 4.1, párrafo 2; norma A4.1, párrafo 1, d))	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar qué porcentaje de gastos tiene que sufragar la gente de mar:

¿Están obligados los armadores a asumir el costo de la atención médica prestada a los marinos cuando desembarcan en un puerto extranjero? (regla 4.1, párrafo 2; norma A4.1, párrafo 1, d))	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar qué porcentaje de gastos tiene que sufragar la gente de mar:
¿Se realizan inspecciones periódicas de los botiquines médicos, equipo médico y guías médicas de los buques para garantizar su adecuado mantenimiento? (norma A4.1, párrafo 4, a); véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 4 de la pauta B4.1.1))	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar con qué periodicidad:
¿Se exige que los buques lleven equipo adecuado y mantengan actualizada la información de contacto para comunicarse por radio o por satélite con el fin de obtener asesoramiento médico desde tierra mientras están de travesía? (norma A4.1, párrafos 1, b) y 4, d); véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 6 de la pauta B4.1.1))	
ATENCIÓN MÉDICA EN TIERRA	
¿Se permite a los marinos a bordo de buques que navegan en las aguas territoriales de su país o que atracan en sus puertos acceder a instalaciones médicas en tierra en caso de que necesiten atención médica u odontológica inmediata? (regla 4.1, párrafo 3; véanse las orientaciones que figuran en la pauta B4.1.3))	El país no tiene litoral <input type="checkbox"/>
¿Existe alguna ley que disponga el establecimiento de un sistema de comunicación por radio, satélite o cualquier otro medio para poder proporcionar asesoramiento médico gratuito a cualquier hora del día o de la noche a todos los buques? (norma A4.1, párrafo 4, d))	El país no tiene litoral <input type="checkbox"/> En caso de respuesta negativa, sírvase explicar si se proporciona algún servicio y, en su caso, mencione los obstáculos que impiden la prestación de los servicios:
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.1 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar:	
<ul style="list-style-type: none"> – un ejemplar del formulario normalizado de informe médico para la gente de mar (norma A4.1, párrafo 2; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 1 de la pauta B4.1.2)); – una copia de los requisitos relativos al botiquín, el equipo médico y la guía médica (norma A4.1, párrafo 4, a); véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 4 y 5 de la pauta B4.1.1)). 	

Regla 4.2 – Responsabilidad del armador Norma A4.2; véase también la pauta B4.2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar tiene derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo. ■ Los armadores deben sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad. ■ Los armadores deben constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o de discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar. ■ Deben adoptarse medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida. 	
Encontrará información sobre todos los temas en los documentos adjuntos: acuerdo de empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/> / disposiciones de los convenios colectivos <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Ha adoptado su país disposiciones jurídicas por las que se exija a los armadores que proporcionen a la gente de mar ayuda y apoyo material en relación con las consecuencias financieras, incluidos los gastos de sepelio, de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo? (regla 4.2, párrafo 1; norma A4.2, párrafos 1 y 3)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase citar esas disposiciones si existen en español, francés o inglés; si están en otro idioma, le agradeceremos que resuma su contenido:

¿Se limita en la legislación nacional el período durante el cual el armador está obligado a sufragar los gastos médicos y de otro tipo en que se hubiera incurrido por lesión o enfermedad de la gente de mar y a pagar el salario de la gente de mar desembarcada? <i>(norma A4.2, párrafos 2 y 4)</i>	En caso de respuesta afirmativa, sírvase especificar el número de semanas, contadas a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad, durante las cuales el armador es responsable de pago:
¿Exime la legislación nacional de responsabilidad al armador en algunos casos? <i>(norma A4.2, párrafo 5)</i>	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar en qué casos:
¿Qué tipos de garantías financieras deben constituir los armadores para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o de incapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional? <i>(norma A4.2, párrafo 1, b))</i>	
¿Se ha previsto algún caso en que la obligación de los armadores de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio, sea asumida por los poderes públicos? <i>(norma A4.2, párrafo 6; véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 2 y 3 de la pauta B4.2))</i>	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar en qué casos:
¿Deben los armadores o sus representantes proteger los bienes personales de la gente de mar enferma, lesionada o fallecida y/o devolvérselos a sus parientes más próximos? <i>(norma A4.2, párrafo 7)</i>	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.2 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar un ejemplar del tipo de documentación que se acepta o expide en relación con la garantía financiera que deben constituir los armadores <i>(norma A4.2, párrafo 1, b))</i> .	
En el supuesto de que esta documentación no esté disponible en español, francés o inglés, le agradeceremos facilite un resumen en uno de esos tres idiomas.	

Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes Norma A4.3; véase también la pauta B4.3	
<ul style="list-style-type: none"> ■ El entorno de trabajo, vida y formación en los buques debe ser seguro e higiénico y ajustarse a lo dispuesto en la legislación nacional y otras disposiciones relativas a la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes a bordo de buques. Deben adoptarse precauciones razonables para prevenir los accidentes de trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de buques, incluidos el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como al riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques. ■ Deben adoptarse políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques para prevenir accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales, en los que se preste particular atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años. ■ Deben crearse comités de seguridad del buque que cuenten con la participación de un representante encargado de las cuestiones de seguridad de la gente de mar (en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos). ■ Debe realizarse una evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo (teniéndose en cuenta los datos estadísticos pertinentes). 	
Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Ha adoptado su país legislación o ha tomado otras medidas, incluida la elaboración y promulgación de orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, para proteger a la gente de mar que vive, trabaja y recibe formación en buques que enarbolen su pabellón? <i>(regla 4.3, párrafos 1 a 3)</i>	En caso de respuesta afirmativa, sírvase citar esas disposiciones si existen en español, francés o inglés; de no existir, le agradeceremos que resuma su contenido:
¿Se aborda en dicha legislación y demás disposiciones todas las cuestiones a que se refieren los párrafos 1 y 2 de la norma A4.3, incluidas las medidas adoptadas para proteger a los marinos menores de 18 años? <i>(norma A4.3, párrafos 1 y 2; véanse las orientaciones que figuran en la pauta B4.3)</i>	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar las cuestiones que no se abordan:
¿Se revisan periódicamente dicha legislación y demás disposiciones, en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, teniendo en cuenta la evolución de la tecnología y las investigaciones y la necesidad de una mejora continua? <i>(norma A4.3, párrafo 3)</i>	
¿Deben los buques con más de cinco marinos a bordo tener un comité de seguridad que cuente con la participación de representantes de la gente de mar? <i>(norma A4.3, párrafo 2, d))</i>	

¿Se notifican los accidentes de trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la OIT? (norma A4.3, párrafos 5, a) y 6)	En caso de respuesta negativa, sírvase explicar qué criterios se aplican:
¿Deben los armadores realizar evaluaciones de riesgo en relación con la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques? (norma A4.3, párrafo 8)	En caso de respuesta negativa, sírvase explicar cómo deben proceder los armadores para determinar y prevenir riesgos:
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.3 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar, en español, francés o inglés:	
<ul style="list-style-type: none"> – un ejemplar de un documento (por ejemplo, la parte II de la DCLM, en el que se presentan las prácticas o los programas de los armadores a bordo (incluida la evaluación del riesgo) para prevenir accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales (norma A4.3, párrafos 1, c), 2, b) y 8); – una copia de las orientaciones nacionales pertinentes (regla 4.3, párrafo 2); – una copia del documento o documentos que se emplean para notificar las condiciones inseguras o los accidentes de trabajo a bordo (norma A4.3, párrafo 1, d)). 	

Regla 4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra Norma A4.4; véase también la pauta B4.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Las instalaciones de bienestar en el territorio de su país, si las hay, deben poder ser utilizadas por toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque. ■ Debe impulsarse el desarrollo de instalaciones de bienestar en puertos apropiados, previa consulta con organizaciones de armadores y de gente de mar. ■ Debe alentarse el establecimiento de comisiones de bienestar que se encarguen de examinar regularmente las instalaciones y servicios de bienestar para cerciorarse de que sean apropiadas, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de los avances en el sector del transporte marítimo. 	
El país no tiene litoral <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Cuántas instalaciones de bienestar están operativas en su país?	
Sírvase facilitar información sobre los planes para crear o mejorar las instalaciones de bienestar en su país. (norma A4.4, párrafo 2)	
¿Se restringe el acceso a las instalaciones y servicios de bienestar en tierra a ciertas categorías de marinos que están de paso en los puertos? (regla 4.4, párrafo 1; norma A4.4., párrafo 1)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar qué tipo de restricciones se aplican:
¿Se ha establecido alguna comisión de bienestar? (norma A4.4, párrafo 3)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase explicar someramente su composición y actividades:
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.4 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar, en español, francés o inglés:	
<ul style="list-style-type: none"> – una lista de todas las instalaciones y servicios de bienestar en tierra para la gente de mar de que dispone su país, si los hay; – una copia de un informe o un examen sobre los servicios de bienestar preparado por una comisión de bienestar, si la hay. 	

Regla 4.5 – Seguridad social Norma A4.5; véase también la pauta B4.5	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Toda la gente de mar que tenga residencia habitual en el territorio de su país tiene derecho a una protección en materia de seguridad social, que complemente la protección proporcionada de conformidad con las reglas sobre la atención médica y la responsabilidad del armador, en las ramas de la seguridad social notificadas por su país al Director General de la OIT (que debe incluir por lo menos tres de las nueve ramas especificadas). ■ La protección en materia de seguridad social no puede ser menos favorable que la que gozan los trabajadores residentes en el territorio de su país. Esta responsabilidad puede cumplirse, por ejemplo, mediante la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales o de sistemas basados en cotizaciones. ■ Su país debe adoptar medidas, acordes con sus circunstancias nacionales, individualmente y por medio de una cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección en materia de seguridad social completa para la gente de mar. En la memoria debe incluirse información sobre las medidas adoptadas por su país para hacer extensiva la protección a ramas que no están incluidas entre aquellas notificadas hasta el momento a la OIT. ■ Asimismo, debe tomarse en consideración las distintas maneras en que, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se proporcionarán a la gente de mar prestaciones comparables en los casos en que no exista una cobertura suficiente en las nueve ramas especificadas. ■ En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, su país debe cooperar con otros para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social adquiridos o en curso de adquisición. ■ Deben establecerse procedimientos justos y eficaces para la resolución de conflictos. 	

En la columna de la derecha, sírvase responder a la pregunta siguiente y proporcionar información al respecto: ¿Se brinda protección complementaria en materia de seguridad social a la gente de mar que tiene residencia habitual en su país en relación con cada una de las nueve ramas enumeradas en la columna de la izquierda? En caso de respuesta afirmativa, indique — con referencia a la documentación solicitada más abajo — las principales prestaciones previstas para cada rama.

(norma A4.5, párrafos 1 y 3)

Atención médica	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de enfermedad	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de desempleo	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de vejez	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones por lesiones profesionales	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones familiares	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de maternidad	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de invalidez	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de supervivencia	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
¿En alguna de las ramas las prestaciones previstas son menos favorables que aquellas de las que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio? <i>(regla 4.5, párrafo 3; norma A4.5, párrafo 3)</i>	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar las ramas en cuestión:
¿Se brinda a las personas a cargo de la gente de mar que tienen residencia habitual en su territorio protección en materia de seguridad social? <i>(regla 4.5, párrafo 1)</i>	
Sírvase indicar las medidas adoptadas o los planes en proceso de elaboración o estudio en su país para mejorar las prestaciones que actualmente se proporcionan a la gente de mar o para hacer extensiva la protección en materia de seguridad social de los marinos a otras ramas que actualmente no están incluidas. <i>(regla 4.5, párrafo 2; norma A4.5, párrafo 11)</i>	
Sírvase mencionar los acuerdos bilaterales o multilaterales suscritos por su país en relación con la prestación de protección en materia de seguridad social, incluida la conservación de los derechos adquiridos o en curso de adquisición. <i>(regla 4.5, párrafo 2; norma A4.5, párrafos 3, 4 y 8)</i>	
¿Se verifica el abono de las cotizaciones de los armadores y, en su caso, de la gente de mar a los sistemas o regímenes de protección social y de seguridad social pertinentes? <i>(norma A4.5, párrafo 5; véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 6 y 7 de la pauta B4.5)</i>	
¿Ha adoptado su país medidas para proporcionar prestaciones a la gente de mar no residente que trabaja en buques que enarbolan su pabellón y que no disfrutan de una cobertura suficiente de seguridad social? <i>(norma A4.5, párrafos 5 y 6; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 5 de la pauta B4.5)</i>	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.5 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Título 5 Cumplimiento y control de la aplicación

Nota:

El Título 5 tiene tres reglas fundamentales (*regla 5.1, Responsabilidades del Estado del pabellón; regla 5.2, Responsabilidades del Estado rector del puerto, y regla 5.3, Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra*). En estas tres reglas se detallan las obligaciones básicas estipuladas en el artículo V, Responsabilidades en Materia de Aplicación y Control de la Aplicación (véanse los párrafos 2 a 7).

Las reglas 5.1 y 5.2 comprenden de varias reglas, disponiendo cada una de su propia parte A — Normas y parte B — Pautas. En las memorias dichas reglas se tratan individualmente, por ejemplo la regla 5.1.1 — Principios generales.

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.1 – Principios generales Norma A5.1.1; véase también la pauta B5.1.1 En referencia también a la regla 5.1.4 y a los párrafos 1 y 2 de la norma A5.1.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Cada país debe poseer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo a bordo de buques que enarbolan su pabellón, y establecer normas y objetivos claros respecto a la administración de dicho sistema, así como procedimientos generales adecuados para evaluar el grado de realización de dichos objetivos y de dichas normas. ■ La autoridad competente debe nombrar a un número suficiente de inspectores calificados encargados de desempeñar las tareas de inspección y certificación. 	
<p>Sírvase describir la estructura y los objetivos básicos del sistema (incluidas las medidas destinadas a evaluar su eficacia) implantado en su país a efectos de la inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo, de conformidad con las reglas 5.1.3 y 5.1.4, destinado a velar por que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su pabellón cumplan, y sigan cumpliendo, las normas del Convenio (<i>regla 5.1.1, párrafos 2 y 5; norma A5.1.1, párrafo 1; regla 5.1.2, párrafo 2</i>).</p>	
<p>¿Se exige a los buques que enarbolan el pabellón de su país que tengan a bordo una copia disponible del Convenio? (<i>norma A5.1.1, párrafo 2</i>).</p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar dónde se recoge ese requisito:</p>
<p>Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.1.</p>	
<p>Documentación: sírvase proporcionar en español, francés o inglés:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ un informe u otro documento que recoja información sobre las normas y los objetivos establecidos para el sistema de inspección y certificación implantado en su país, incluidos los procedimientos para su evaluación; ■ información sobre los fondos presupuestarios asignados durante el período abarcado por la memoria a la administración del sistema de inspección y certificación de su país, y el total de ingresos recibidos durante ese mismo período en concepto de servicios de inspección y certificación; ■ la información estadística siguiente: <ul style="list-style-type: none"> – número de buques que enarbolan el pabellón de su país que han sido inspeccionados durante el período abarcado por la memoria en cumplimiento de los requisitos previstos en el Convenio; – número de inspectores nombrados por la autoridad competente o por una organización reconocida debidamente autorizada, que han realizado ese tipo de inspecciones durante el período abarcado por la memoria; – número de certificados de trabajo marítimo expedidos para todo el período (hasta cinco años) actualmente en vigor, y – número de certificados provisionales expedidos durante el período abarcado por la memoria de conformidad con el <i>párrafo 5 de la norma A5.1.3</i>. 	

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas Norma A5.1.2; véase también la pauta B5.1.2 (y el párrafo 3 de la regla 5.1.1)	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Las organizaciones reconocidas pueden estar autorizadas a realizar determinadas funciones de inspección y certificación, siempre y cuando: <ul style="list-style-type: none"> – en el Código del Convenio se indique expresamente que dichas funciones deben llevarlas a cabo la autoridad competente o una organización reconocida; – las funciones queden comprendidas en la autorización conferida por la autoridad competente; – la organización reconocida haya demostrado que posee la competencia e independencia necesarias. ■ Los países deben establecer un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones reconocidas, y contar con procedimientos para la comunicación con dichas organizaciones y el control de las mismas. ■ Deben proporcionar a la OIT una lista actualizada de las organizaciones reconocidas y especificar en ella las funciones que han sido autorizadas a desempeñar. 	

El país no recurre a organizaciones reconocidas <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Ha adoptado su país legislación u otras medidas que rijan la autorización de las organizaciones reconocidas a desempeñar funciones de inspección y certificación?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase proporcionar una referencia a dichas disposiciones si existen en español, francés o inglés, o resumir el contenido de las mismas:
¿Están facultadas todas las organizaciones reconocidas para exigir que se corrijan las deficiencias a bordo de buques y se realicen inspecciones cuando lo solicite un Estado del puerto? <i>(norma A5.1.2, párrafo 2).</i>	
¿Ha proporcionado su país a la OIT una lista actualizada de las organizaciones reconocidas autorizadas a actuar en nombre de su país, en la que se especifiquen las funciones autorizadas? <i>(norma A5.1.2, párrafo 4).</i>	Sí <input type="checkbox"/> No, esa información se adjunta a la memoria <input type="checkbox"/>
Sírvase describir la manera en que su país evalúa la competencia e independencia de las organizaciones reconocidas, e incluir información sobre el sistema establecido para controlar y comunicar información pertinente a las organizaciones autorizadas. <i>(regla 5.1.2, párrafo 2; norma A5.1.2, párrafo 1).</i>	Esta información ya se recoge anteriormente, en relación con la regla 5.1.1 <input type="checkbox"/>
Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.2.	
Documentación: sírvase proporcionar, en español, francés o inglés, uno o varios ejemplos de autorizaciones concedidas a las organizaciones reconocidas <i>(regla 5.1.1, párrafo 5; regla 5.1.2, párrafo 2).</i>	

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y DCLM Norma A5.1.3; véase también la pauta B5.1.3	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los buques deben llevar un certificado de trabajo marítimo cuando: <ul style="list-style-type: none"> – tienen un arqueo bruto igual o superior a 500 y efectúan viajes internacionales; – tienen un arqueo bruto igual o superior a 500, enarbolan el pabellón de un país y operan desde un puerto, o entre puertos, de otro país, o – lo solicita el armador. ■ El certificado acredita que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque han sido inspeccionadas y satisfacen los requisitos previstos en la legislación nacional o en otras medidas de aplicación del Convenio. ■ El certificado se expide una vez que las 14 cuestiones enumeradas en el anexo A5-I han sido inspeccionadas y están conformes, por un período no superior a cinco años, con sujeción a al menos una inspección intermedia durante dicho período. ■ En determinados casos dispuestos por la ley, se puede expedir un solo certificado provisional por un período no superior a seis meses. ■ Al certificado (si se expide para todo el período) debe adjuntarse una DCLM (DCLM); en la parte I de la DCLM, que redacta la autoridad competente, se indican los requisitos nacionales relativos a las 14 cuestiones enumeradas en el anexo A5-I; en la parte II, que redacta el armador y certifica la autoridad competente o una organización reconocida debidamente autorizada, se señalan las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento continuo de esos requisitos nacionales. ■ La forma y el contenido de los certificados y las DCLM están definidos en la <i>norma A5.1.3</i> y el anexo A5-II. ■ En determinadas circunstancias previstas por la ley, los certificados de trabajo marítimo dejan de tener validez o deben retirarse. <p><i>En la columna de la derecha que figura a continuación, sírvase facilitar una referencia a las disposiciones u otras medidas nacionales en virtud de las cuales se aplican los requisitos pertinentes del Convenio que se indican en la columna de la izquierda, si esas disposiciones o medidas existen en español, francés o inglés; de lo contrario, sírvase proporcionar la referencia y resumir el contenido de dichas disposiciones o medidas.</i></p>	
Los casos en que se exige un certificado de trabajo marítimo; el período máximo de expedición; el alcance de la inspección anterior; los requisitos para una inspección intermedia; las disposiciones relativas a la renovación del certificado. <i>(regla 5.1.3; norma A5.1.3, párrafos 1 a 4).</i>	
Los casos en que se puede expedir un certificado de trabajo marítimo a título provisional (norma A5.1.3, párrafo 5 a) a c); el período máximo de expedición de certificados provisionarios, en caso de que se expidan; el alcance de la inspección anterior exigido en caso de que se expida un certificado provisional. <i>(norma A5.1.3, párrafos 5 a 8).</i>	

Los requisitos relativos a la exposición a bordo del buque del certificado de trabajo marítimo y la DCLM, y a la puesta a disposición de los mismos para su consulta. <i>(regla 5.1.3, párrafo 6; norma A5.1.3, párrafos 12 y 13).</i>	
Las circunstancias en que un certificado de trabajo marítimo deja de tener validez <i>(norma A5.1.3, párrafos 14 y 15; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 6 de la pauta B5.1.3).</i>	
Las circunstancias en que un certificado de trabajo marítimo debe retirarse. <i>(norma A5.1.3, párrafos 16 y 17).</i>	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.3.	
Documentación: en el caso de estar disponible en su país, sírvase proporcionar, en inglés, una copia del certificado provisional de trabajo marítimo.	

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.4 – Inspección y control de la aplicación Norma A5.1.4; véase también la pauta B5.1.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Deben tomarse las medidas adecuadas destinadas a velar por que los inspectores tengan la formación, la competencia, el mandato, las pautas de orientación, las atribuciones, la condición jurídica y la independencia necesarios o convenientes para efectuar inspecciones eficazmente. ■ Los buques deben inspeccionarse a los intervalos requeridos a los efectos de la certificación, cuando proceda, y sin exceder en ningún caso los tres años. ■ Cuando se reciba una queja que no sea manifiestamente infundada, se tengan pruebas de no conformidad con las disposiciones del Convenio o haya graves deficiencias en la aplicación de las medidas establecidas en la DCLM, se debe investigar el asunto y subsanar las deficiencias. ■ Cuando se tengan motivos para considerar que dichas deficiencias constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el Convenio (e incluso de los derechos de la gente de mar) o representan un gran peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, los inspectores deben estar facultados para prohibir que un buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias (sujetas a cualquier derecho de apelación). ■ Debe hacerse todo lo posible por evitar cualquier inmovilización o demora injustificada del buque. Se debe pagar una indemnización por toda pérdida o daño sufridos como consecuencia del ejercicio abusivo de las atribuciones de los inspectores. ■ Se deben aplicar de forma efectiva sanciones adecuadas y otras medidas correctivas en caso de infracción de las disposiciones del Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar) y de obstrucción al ejercicio de las funciones de los inspectores. ■ Los inspectores deben considerar confidencial el origen de cualquier reclamación o queja en la que se alegue la existencia de un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, o de una infracción de la legislación. ■ Los inspectores deben presentar un informe de cada inspección a la autoridad competente, cuya copia debe quedar publicada en el buque y remitirse, cuando se solicite, a los representantes de la gente de mar. La autoridad competente debe llevar registros de las inspecciones y publicar un informe anual. 	
¿Se inspeccionan todos los buques amparados por el Convenio que enarbolan el pabellón de su país de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, es decir, al menos una vez cada tres años? <i>(regla 5.1.4, párrafo 1; norma A5.1.4, párrafo 4).</i>	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar las categorías de buques que no se inspeccionan en absoluto o que se inspeccionan a intervalos superiores a tres años:
Sírvase indicar las calificaciones y la formación que deben poseer los inspectores del Estado del pabellón que efectúan inspecciones en virtud del Convenio. <i>(norma A5.1.4, párrafo 3).</i>	
Sírvase resumir las medidas adoptadas para velar por que los inspectores gocen de una condición jurídica y unas condiciones de servicio tales que garanticen su independencia respecto de los cambios de gobierno y de cualquier influencia exterior indebida; y sírvase indicar de qué manera se aplican esas medidas. <i>(norma A5.1.4, párrafos 3, 6, 11, a) y 17).</i>	
¿Disponen los inspectores de una copia de las «Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006» publicadas por la OIT en 2008, para su aplicación a escala internacional, o de directrices y/o políticas nacionales similares? <i>(norma A5.1.4, párrafo 7; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 2 de la pauta B5.1.4).</i>	
Sírvase resumir los procedimientos que se siguen para recibir e investigar quejas, así como para garantizar la confidencialidad del origen de las mismas. <i>(norma A5.1.4, párrafos 5, 10 y 11(b); véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 3 de la pauta B5.1.4).</i>	

<p>Sírvase describir las disposiciones que se toman para velar por que los inspectores presenten un informe de cada inspección a la autoridad competente, se facilite una copia al capitán del buque y quede expuesta otra copia en el tablón de anuncios del buque. (norma A5.1.4, párrafo 12).</p>	
<p>¿En qué casos se puede prohibir que un buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias para corregir las deficiencias con arreglo al Convenio? (norma A5.1.4, párrafo 7, c)).</p>	
<p>Sírvase indicar las disposiciones o los principios jurídicos en virtud de los cuales se debe pagar una indemnización por toda pérdida o daño sufridos como consecuencia del ejercicio abusivo de las atribuciones de los inspectores, así como resumir el contenido de los mismos, y si procede, sírvase dar ejemplos de casos en que los armadores hayan percibido una indemnización. (norma A5.1.4, párrafo 16).</p>	

Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.4.

Documentación: sírvase facilitar:

- una copia de los informes anuales sobre las actividades de inspección, en español, francés o inglés, que hayan sido publicados de conformidad con el párrafo 13 de la norma A5.1.4, durante el período abarcado por la memoria;
- un modelo de documento facilitado a los inspectores, o firmado por ellos, en el que se describan sus funciones y mandato (norma A5.1.4, párrafo 7; véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 7 y 8 de la pauta B5.1.4), así como un resumen en español, francés o inglés si el documento no existe en uno de esos idiomas;
- una copia de las directrices nacionales de que disponen los inspectores en aplicación del párrafo 7 de la norma A5.1.4, acompañada de una indicación del contenido en español, francés o inglés si dichas directrices no existen en uno de esos idiomas;
- una copia del formulario utilizado para la elaboración del informe de los inspectores (norma A5.1.4, párrafo 12);
- una copia de la documentación disponible en la que se informe a la gente de mar y a otras personas interesadas sobre los procedimientos que han de seguirse para presentar una queja (de manera confidencial) relativa a la infracción de los requisitos previstos en el Convenio (e incluso de los derechos de la gente de mar) (norma A5.1.4, párrafo 5; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 3 de la pauta B5.1.4), acompañada de una indicación del contenido en español, francés o inglés si dicha documentación no existe en uno de esos idiomas.

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón

Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Norma A5.1.5; véase también la pauta B5.1.5

- Los buques deben contar a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de las disposiciones contenidas en el MLC, 2006 (inclusive de los derechos de la gente de mar).
- Con dichos procedimientos se debe procurar resolver las quejas en el nivel más bajo posible, aunque la gente de mar debe tener derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y a las autoridades competentes ajenas al buque.
- Los procedimientos deben incluir el derecho de los marinos a hacerse acompañar o representar durante el proceso de tramitación de la queja, así como la protección frente a todo posible hostigamiento de la gente de mar que presente quejas. Dicho hostigamiento debe estar prohibido.
- Debe proporcionarse a todos los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque.

Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I /parte II

Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.

<p>¿Ha establecido la autoridad competente de su país un modelo de procedimiento justo, rápido y bien documentado de tramitación de las quejas que se presentan a bordo de los buques que enarbolan el pabellón de su país? (regla 5.1.5, párrafo 1; norma A5.1.5, párrafos 1 a 3; véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 1 y 2 de la pauta B5.1.5).</p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar en qué medida los armadores deben seguir ese modelo:</p>
<p>Sírvase señalar las disposiciones o los principios jurídicos en virtud de los cuales se prohíbe y sanciona en su país toda forma de hostigamiento en contra de los marinos que hayan presentado una queja, y esbozar el contenido de los mismos. (regla 5.1.5, párrafo 2).</p>	
<p>Sírvase indicar someramente las disposiciones que se toman para asegurar que se proporcione a todos los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque, incluidas las informaciones de contacto pertinentes para dicho buque y la gente de mar de que se trate. (norma A5.1.5, párrafo 4).</p>	

Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.5.

Documentación: sírvase facilitar una copia del modelo utilizado en su país para el procedimiento de tramitación de las quejas que se presentan a bordo de los buques, en caso de existir, o de los procedimientos que suelen seguirse a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, acompañada de una traducción al español, francés o inglés, si los procedimientos no existen en uno de esos idiomas.

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.6 – Siniestros marítimos	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Se debe llevar a cabo una investigación oficial de cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o la muerte, en el que estén implicados buques que enarbolan el pabellón de su país. ■ Los Miembros de la OIT deben cooperar en la investigación de los siniestros marítimos graves. 	
Sírvase indicar las disposiciones jurídicas y cualquier otra medida de aplicación de la regla 5.1.6, acompañadas de un resumen en español, francés o inglés, si dichas disposiciones o medidas no existen en uno de esos idiomas.	
Sírvase describir qué disposiciones y requisitos existen para llevar a cabo una investigación oficial de los casos relativos a siniestros marítimos graves en los que esté implicado un buque que enarbole el pabellón de su país y que causen lesiones o la muerte, y señalar si los informes finales de dichas investigaciones suelen hacerse públicos. <i>(regla 5.1.6, párrafo 2).</i>	
Sírvase indicar el número de investigaciones que se han llevado a cabo durante el período abarcado por la memoria.	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.6.	

Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto	
Regla 5.2.1 – Inspecciones en los puertos	
Norma A5.2.1; véase también la pauta B5.2.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en un puerto puede ser inspeccionado por un funcionario habilitado de su país para comprobar el cumplimiento de los requisitos del Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar) en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque. ■ La inspección debe basarse en un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto. ■ Si un buque lleva un certificado de trabajo marítimo expedido con arreglo al Convenio, dicho certificado y la DCLM adjuntada a él deben aceptarse como presunción, salvo prueba en contrario, de cumplimiento. La inspección debe limitarse a un examen del certificado y la declaración, salvo en los casos especificados en los apartados <i>a)</i> a <i>d)</i> del párrafo 1 de la norma A5.2.1. ■ En los casos especificados en los apartados a) a d) del párrafo 1 de la norma A5.2.1 se puede llevar a cabo una inspección más detallada. Se deberá llevar a cabo una inspección más detallada cuando las condiciones de trabajo y de vida que se consideren deficientes o se alegue que lo son puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando el funcionario habilitado tenga motivos para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye una infracción grave de los requisitos del Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar). ■ La inspección más detallada debe, en principio, abarcar las 14 cuestiones enumeradas en el anexo A5-III, salvo en el caso de presentarse una queja. ■ En los párrafos 4 a 6 de la norma A5.2.1 se indican los procedimientos que han de seguirse en caso de observar deficiencias o la no conformidad con los requisitos (incluida la inmovilización del buque en el puerto hasta que el funcionario habilitado proceda a rectificar o aceptar un plan de acción para dicha rectificación). ■ Se debe hacer todo lo posible por evitar que el buque sea inmovilizado o demorado indebidamente. Si se demuestra que el buque ha sido indebidamente inmovilizado o demorado, debe pagarse una indemnización por toda pérdida o daño sufridos. 	
El país no es un Estado rector del puerto <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
Sírvase especificar si su país ha suscrito un memorándum de entendimiento regional para el control de los buques por el Estado rector del puerto, y cuál. <i>(regla 5.2.1, párrafo 3).</i>	
¿Ha creado su país un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto, para comprobar el cumplimiento de los requisitos del MLC, 2006 (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar)? <i>(regla 5.2.1, párrafos 1, 4 y 5).</i>	En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir el sistema y el método utilizado para evaluar su eficacia:
Sírvase indicar el número de funcionarios habilitados que han sido nombrados por la autoridad competente, y proporcionar información sobre las calificaciones y formación requeridas para efectuar el control por el Estado rector del puerto.	

<p>¿Reciben los funcionarios habilitados pautas de orientación sobre las circunstancias en que está justificado inmovilizar a un buque (por ejemplo, las orientaciones sobre la materia contenidas en las «Pautas destinadas a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006» publicadas por la OIT en 2008, para su aplicación a escala internacional, pautas de orientación nacionales similares o pautas proporcionadas por un memorándum de entendimiento regional para el control de los buques por el Estado rector del puerto?</p> <p><i>(norma A5.2.1, párrafo 7).</i></p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar dichas pautas de orientación:</p>
<p>Sírvase indicar las disposiciones o los principios jurídicos en virtud de los cuales se debe pagar una indemnización por toda pérdida o daño sufridos como consecuencia de la inmovilización o demora indebida de un buque, así como resumir el contenido de los mismos, y cuando corresponda, sírvase dar ejemplos de casos en que los armadores hayan percibido una indemnización.</p> <p><i>(norma A5.2.1, párrafo 8).</i></p>	
<p>Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.2.1.</p>	
<p>Documentación: sírvase proporcionar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ una copia de las directrices nacionales distribuidas a los inspectores en aplicación del <i>párrafo 7 de la norma A5.2.1</i>, acompañada de una indicación del contenido en español, francés o inglés, si dichas directrices no existen en uno de esos idiomas; ■ la siguiente información estadística correspondiente al período abarcado por la memoria: <ul style="list-style-type: none"> – número de buques extranjeros inspeccionados en los puertos; – número de inspecciones más detalladas realizadas de conformidad con el <i>párrafo 1 de la norma A5.2.1</i>; – número de casos en que se observaron importantes deficiencias; – número de inmovilizaciones de buques extranjeros debidas, total o parcialmente, a condiciones a bordo del buque que constituyan claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o una infracción grave o recurrente de los requisitos del MLC, 2006 (inclusive de los derechos de la gente de mar). <p>Nota: en el caso de que esta información se proporcione también en relación con un acuerdo regional de control por el Estado rector del puerto, basta con facilitar una copia del informe o el enlace del sitio web desde el que se puede acceder a dicha información.</p>	

<p>Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto</p>	
<p>Regla 5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra Norma A5.2.2; véase también la pauta B5.2.2</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Las quejas de la gente de mar en las que se aleguen infracciones de los requisitos del Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar) pueden notificarse al funcionario habilitado a tal efecto, en el puerto en que haya hecho escala la gente de mar. ■ Dicho funcionario debe emprender la investigación inicial. Si la queja está prevista en la norma A5.2.1, puede llevarse a cabo una inspección más detallada. De lo contrario, según proceda, el funcionario habilitado debe procurar que la queja se solucione a bordo del buque. ■ Si la investigación o la inspección ponen de relieve la existencia de factores que justifiquen la inmovilización del buque, debe seguirse el procedimiento previsto en el <i>párrafo 6 de la norma A5.2.1</i>. ■ Por el contrario, cuando la queja no se soluciona, el funcionario habilitado notifica al Estado del pabellón para solicitar asesoramiento y la elaboración de un plan de acción correctivo. ■ Si la queja sigue sin resolverse, el Estado del puerto debe transmitir una copia del informe del funcionario habilitado, acompañada de toda respuesta que se haya recibido del Estado del pabellón, al Director General de la OIT; se informa también al respecto a las organizaciones de armadores y de gente de mar correspondientes del Estado del puerto. ■ Se deben tomar las medidas adecuadas para asegurar la confidencialidad de las quejas presentadas por la gente de mar. 	
<p>El país no es un Estado rector del puerto <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
<p>¿Ha establecido su país procedimientos, e incluso ha tomado medidas, para asegurar la confidencialidad de los datos de la gente de mar que hace escala en los puertos situados en su territorio con el fin de presentar quejas en las que se aleguen infracciones de los requisitos previstos en el MLC, 2006 (inclusive de los derechos de la gente de mar)?</p> <p><i>(regla 5.2.2, párrafo 1; norma A5.2.2, párrafos 1 a 7; véanse las orientaciones que figuran en la pauta B5.2.2).</i></p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir los procedimientos haciendo referencia a las disposiciones o medidas jurídicas pertinentes:</p>

Sírvase indicar el número de quejas de ese tipo que han sido presentadas durante el período abarcado por la memoria y proporcionar información sobre las quejas que han sido resueltas y comunicadas al Director General de la OIT. <i>(norma A5.2.2 , párrafo 6).</i>	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.2.2.	
Documentación: sírvase proporcionar, en español, francés o inglés, una copia del documento, si lo hubiera, en el que se describen los procedimientos de tramitación de quejas en tierra.	

Regla 5.3 – Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra	
Norma A5.3; véase también la pauta B5.3	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los Miembros de la OIT deben establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar la aplicación de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra, en particular respecto de la contratación y colocación de la gente de mar. ■ Los Miembros deben también cumplir las responsabilidades en relación con la seguridad social de la gente de mar que tenga su nacionalidad, sea residente o esté domiciliada en su territorio. 	
No hay gente de mar en el país <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
Sírvase describir el sistema implantado en su país para la inspección, la supervisión y el control del cumplimiento (incluidos los procedimientos judiciales por infracciones de los requisitos previstos en la regla 1.4) de sus responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra en virtud del MLC, 2006, y el método utilizado para evaluar su eficacia. <i>(regla 5.3, párrafos 3 y 4; norma A5.3, en relación con la norma A1.4).</i>	Esta información se ha facilitado en el marco de la regla 1.4 <input type="checkbox"/>
¿Se han tomado medidas para garantizar que la gente de mar que tiene la nacionalidad de su país, reside habitualmente o está domiciliada en él, reciba protección en relación con la seguridad social independientemente del pabellón del buque en el que trabaje? <i>(regla 5.3, párrafo 1).</i>	Esta pregunta ha sido respondida en el marco de la regla 4.5 <input type="checkbox"/>
Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.3.	

