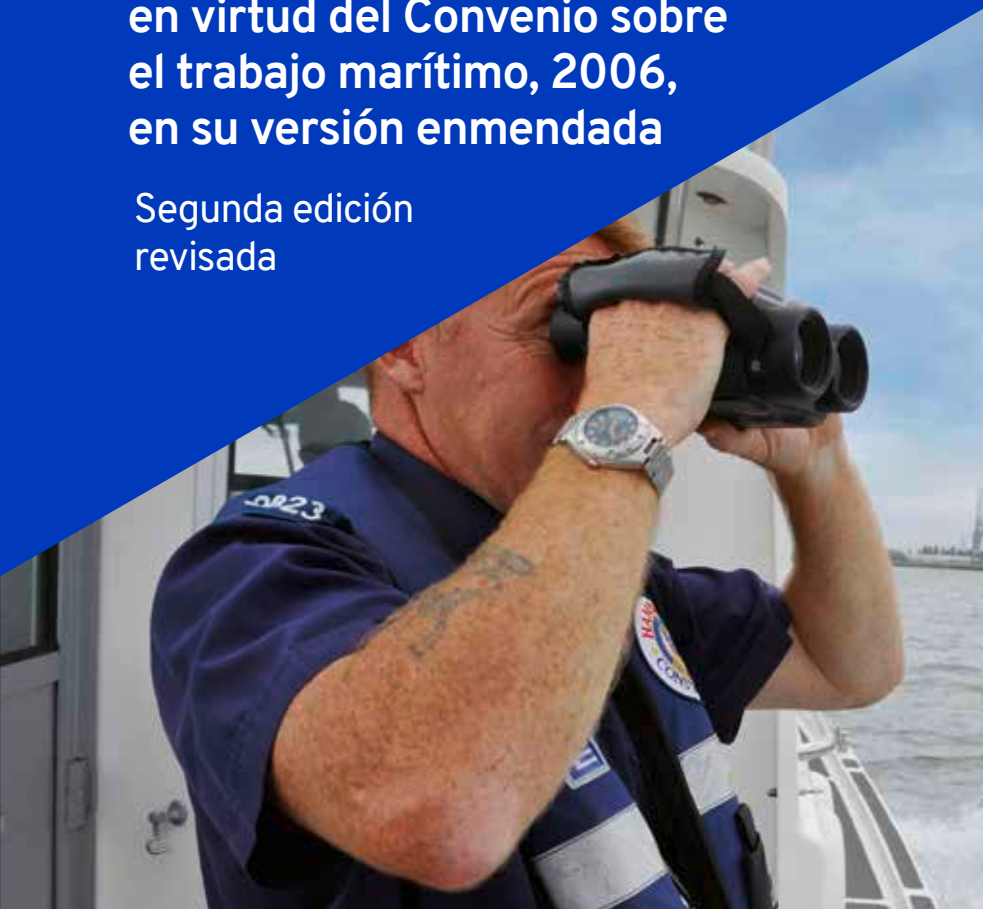




Organización
Internacional
del Trabajo

► **Pautas para los funcionarios
encargados del control por el Estado
del puerto que realizan inspecciones
en virtud del Convenio sobre
el trabajo marítimo, 2006,
en su versión enmendada**

Segunda edición
revisada



► **Pautas para los funcionarios
encargados del control por el Estado
del puerto que realizan inspecciones
en virtud del Convenio sobre
el trabajo marítimo, 2006,
en su versión enmendada**

Segunda edición
revisada

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2022

Segunda edición revisada 2022

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 rights@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.

Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada. Segunda edición revisada.

Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra 2022.

ISBN: 978-92-2-037123-7 (impreso)

ISBN: 978-92-2-037124-4 (web)

Publicado también en francés: *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée*, ISBN: 978-92-2-037121-3 (imprimé), ISBN: 978-92-2-037122-0 (web pdf), Ginebra, 2022, y en inglés: *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, as amended*, ISBN: 978-92-2-037119-0 (print), ISBN: 978-92-2-037120-6 (Web pdf), Ginebra, 2022.

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. Para más información sobre las publicaciones y los productos digitales de la OIT, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns.

Esta publicación ha sido realizada por la Unidad de Producción de Publicaciones (PRODOC) de la OIT.

Creación gráfica, concepción tipográfica, compaginación, impresión, edición electrónica y distribución.

La OIT vela por la utilización de papel proveniente de bosques gestionados de manera durable y responsable desde el punto de vista medioambiental y social.

Código: DESIGN-SCR-PMSERV

► Índice

► 1. Introducción	1
1.1. Explicación de los objetivos y del contenido.	1
1.2. Breve reseña del MLC, 2006	3
1.3. Conceptos clave del MLC, 2006	8
1.4. Definiciones.	13
► 2. Responsabilidades en materia de inspecciones de control que incumben al Estado rector del puerto con arreglo al CMT, 2006.	16
2.1. Visión de conjunto de las responsabilidades del Estado rector del puerto con arreglo al MLC, 2006	16
2.2. Funcionarios encargados del control por el Estado del puerto.	17
► 3. Realización de las inspecciones de control por el Estado del puerto en el marco del MLC, 2006	20
3.1. Consideraciones generales para las inspecciones de control por el Estado del puerto en el marco del MLC, 2006	20
3.2. Procedimiento cuando la inspección es iniciada por la autoridad responsable del control por el Estado del puerto.	24
3.3. Procedimiento para las inspecciones iniciadas tras la recepción de una queja	35

► 4.	Inspección más detallada de las condiciones del trabajo marítimo a bordo de los buques	38
4.1.	Nota general.	38
4.2.	Requisitos básicos; fuentes de información; ejemplos de deficiencias o de incumplimientos	40
► 5.	Acciones que habrán de emprender los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto cuando encuentren deficiencias o faltas de conformidad	79
5.1.	Acciones que habrán de considerarse cuando se encuentren deficiencias	79
5.2.	Ejemplos de circunstancias que pueden requerir la inmovilización del buque.	81
5.3.	Factores que habrá de considerar un PSCO a la hora de decidir si acepta una propuesta de rectificación.	84
5.4.	Consultas anteriores a una decisión relativa a una propuesta de rectificación	86
5.5.	Forma y contenido de una propuesta de rectificación	86
5.6.	Acciones que habrán de emprenderse si se acepta una propuesta de rectificación	86
5.7.	Acciones que deberán emprenderse si no se autoriza la navegación del buque	87
► 6.	Quejas presentadas en tierra por la gente de mar	88

► 1. Introducción

1.1. Explicación de los objetivos y del contenido

1. De conformidad con la resolución IV de la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT), se han elaborado estas pautas internacionales para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto¹ (PSCO, por su sigla en inglés) a fin de:

- ayudar a las administraciones del Estado del puerto a cumplir efectivamente sus responsabilidades en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), y
- promover la armonización en la puesta en práctica de las disposiciones del Convenio relativas a las responsabilidades del Estado del puerto.

A tenor de lo dispuesto en la Resolución de 2018 del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, las pautas se han actualizado para reflejar las enmiendas de 2014, 2016 y 2018.

1 En el MLC, 2006 se utiliza el término «funcionarios habilitados» en la regla 5.2.1 para reflejar el hecho de que las situaciones nacionales difieren y en algunos casos la persona que lleva a cabo la inspección por el Estado del puerto con arreglo a lo dispuesto en el Convenio no tiene que ser necesariamente la misma persona o las mismas personas que efectúan normalmente las inspecciones en virtud de las disposiciones internacionales (regionales) existentes en materia de control por el Estado del puerto. En la resolución de la 94.^a reunión (marítima) de la CIT se utilizó la expresión «funcionarios encargados del control por el Estado del puerto». En estas pautas se utiliza el mismo término y la sigla inglesa correspondiente PSCO para referirse a los «funcionarios habilitados».

2. Las pautas tienen por finalidad proporcionar información práctica y orientaciones complementarias a las administraciones del Estado del puerto, las cuales pueden adaptarse en función de las prácticas y políticas nacionales y de otras disposiciones internacionales aplicables que rigen las inspecciones por el Estado del puerto.

3. Estas pautas deberían considerarse como un complemento de las medidas adoptadas en el ámbito nacional por las administraciones del Estado del pabellón en sus respectivos países y en el extranjero. Tienen por finalidad proporcionar asistencia a las administraciones del Estado del puerto con miras a asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en el MLC, 2006. Estas pautas deberían leerse junto con las pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, ya que gran parte de la información contenida en las pautas para el Estado del pabellón será también de utilidad para el personal que lleve a cabo las inspecciones de control por el Estado del puerto de conformidad con el MLC, 2006.

4. En el resto del capítulo 1 de estas pautas se proporciona información general sobre el MLC, 2006 con respecto a su estructura, los conceptos clave y la terminología.

5. En el capítulo 2 se proporciona información básica sobre las responsabilidades del Estado del puerto por lo que atañe a las inspecciones de control en relación con el MLC, 2006.

6. En los capítulos 3 y 4 se abordan los procedimientos que han de seguirse para llevar a cabo las inspecciones de control por el Estado del puerto con arreglo al MLC, 2006. En estos procedimientos se describen, desde un punto de vista práctico, las diversas etapas o medidas que podría englobar una inspección, de acuerdo con las circunstancias que el PSCO observe cuando suba a bordo de un buque. El capítulo 3 abarca cuestiones tales como la preparación para efectuar una inspección y la primera parte de una inspección por un PSCO, que consiste en el examen a bordo de los documentos que el buque debe llevar

en relación con el MLC, los cuales se consideran como prueba de que el buque cumple los requisitos del Convenio, mientras no se demuestre lo contrario. En el capítulo 3 se facilitan también orientaciones sobre las cuestiones que un PSCO tendría que considerar para determinar si una inspección queda terminada en esta primera etapa —el examen de los documentos— o si se justifica llevar a cabo una inspección más detallada. En el capítulo 4 se aborda la etapa siguiente, es decir, una inspección más detallada de las condiciones a bordo de un buque en los casos en que el PSCO haya llegado a la conclusión de que, en virtud de lo dispuesto en el MLC, 2006, hay motivos para llevar a cabo ese tipo de inspección.

7. En el capítulo 5 se proporcionan orientaciones acerca de las medidas que debe tomar el PSCO si, tras una inspección más detallada, llega a la conclusión de que hay deficiencias o aspectos del buque que no están en conformidad con las disposiciones pertinentes.

8. En el capítulo 6 se esbozan las medidas que han de adoptarse en relación con la tramitación en tierra de las quejas formuladas por la gente de mar (regla 5.2.2).

1.2. Breve reseña del MLC, 2006

9. El preámbulo del MLC, 2006 establece las intenciones y los objetivos de los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo al adoptar el Convenio. Asimismo, hace referencia a la naturaleza global de la industria del transporte marítimo y a la necesidad de que la gente de mar cuente con protección especial. También relaciona el MLC, 2006 con otros convenios internacionales clave que establecen normas mínimas para el sector del transporte marítimo relativas a la seguridad y a la protección del medio marino. El MLC, 2006, que complementa otros importantes convenios internacionales, refleja el consenso internacional alcanzado sobre los requisitos mínimos que deben cumplir las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de un buque.

10. Al igual que otras normas internacionales del trabajo, el MLC, 2006 sólo establece normas internacionales mínimas. No obstante, recordando el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, el preámbulo aclara que en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las previstas en el convenio o la recomendación de que se trate.

11. El MLC, 2006 contiene una *Nota explicativa*, que fue adoptada por la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo para ayudar a los Gobiernos con respecto a sus obligaciones legislativas y a la comprensión de la relación jurídica entre las diferentes partes del MLC, 2006. También presenta de forma resumida la estructura general del MLC, 2006.

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.

5. El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco Títulos:
 - Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques
 - Título 2: Condiciones de empleo
 - Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda
 - Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social
 - Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación
6. Cada Título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular (o a una medida de control de la aplicación, en el caso del Título 5), al que se ha asignado un número de referencia. El primer grupo del Título 1, por ejemplo, consta de la regla 1.1, la norma A1.1 y la pauta B1.1 (sobre la edad mínima).
7. El Convenio tiene tres objetivos principales:
 - a) establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos;
 - b) permitir (a través del Código) que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos, y
 - c) asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5).

8. Hay dos medios principales para hacer posible una aplicación flexible del instrumento: el primero consiste en que los Miembros, cuando sea necesario (véase el artículo VI, párrafo 3), pueden dar efecto a las disposiciones detalladas de la parte A del Código aplicando medidas de equivalencia sustancial (conforme a la definición contenida en el artículo VI, párrafo 4).
9. El segundo medio consiste en formular de manera más general muchas de las disposiciones obligatorias de la parte A, lo cual dejaría un margen discrecional más amplio para decidir las acciones precisas que se han de adoptar en el plano nacional. En esos casos, se dan orientaciones sobre la aplicación en la parte B del Código, no obligatoria. De esta manera, los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio pueden determinar qué tipo de acciones podría esperarse de ellos en virtud de la obligación general correspondiente contenida en la parte A, y qué acciones no sería necesario emprender. Por ejemplo, la norma A4.1 exige que todos los buques faciliten un rápido acceso a los medicamentos necesarios para la atención médica a bordo (párrafo 1, *b*) y que lleven «un botiquín» (párrafo 4, *a*). El cumplimiento de buena fe de esta última obligación implica claramente que no basta con llevar un botiquín a bordo de cada buque. En la pauta B4.1.1 correspondiente (párrafo 4) se da una indicación más precisa de lo que esto implica para garantizar que el contenido del botiquín sea correctamente almacenado, utilizado y mantenido.
10. Los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio no están vinculados por las orientaciones y, como se indica en las disposiciones del Título 5 relativas al control por el Estado del puerto, las inspecciones tratarían únicamente sobre los requisitos pertinentes del presente Convenio (artículos, reglas y normas de la parte A). Sin embargo, se exige a los Miembros, en virtud del párrafo 2 del artículo VI, que tengan debidamente en cuenta el cumplimiento de sus responsabilidades en virtud de la parte A del Código de la manera prevista en la parte B. Si, después de haber tomado debidamente

en consideración las pautas pertinentes, un Miembro decide adoptar otras disposiciones diferentes que garanticen el almacenamiento, la utilización y el mantenimiento apropiados del contenido del botiquín, para retomar el ejemplo citado más arriba, según lo prescrito en la norma de la parte A, es aceptable que lo haga. Por otra parte, si sigue las orientaciones previstas en la parte B, el Miembro interesado, al igual que los órganos de la OIT encargados de verificar la aplicación de los convenios internacionales del trabajo, podrá estar seguro, sin más consideraciones, de que las medidas adoptadas por el Miembro son adecuadas para cumplir las responsabilidades enunciadas en las disposiciones pertinentes de la parte A.

12. El Título 5 se refiere al cumplimiento y control de la aplicación e incluye los requisitos del MLC, 2006 en relación con la realización de inspecciones de buques extranjeros en un puerto (control por el Estado del puerto) según lo previsto en la regla 5.2.1 y la norma A5.2.1 junto con las orientaciones previstas en la pauta B5.2.1. Es importante tener en cuenta los siete anexos que figuran al final del Título 5 del MLC, 2006.

- Anexo A2-I: Pruebas de garantía financiera en virtud del párrafo 2 de la regla 2.5.
- Anexo A4-I: Pruebas de garantía financiera en virtud de la regla 4.2.
- Anexo B4-I: Un Modelo facultativo de finiquito y de recibo liberatorio, mencionado en la pauta B4.2.2 (no sujeto a control por el Estado del puerto).
- Anexo A5-I: Lista de los ámbitos que deben ser inspeccionados por el Estado del pabellón a efectos de la certificación.
- Anexo A5-II: Modelos de documentos relativos a los sistemas de inspección y de certificación del Estado del pabellón según lo establecido en el Título 5.
 - Certificado de Trabajo Marítimo.
 - Certificado Provisional de Trabajo Marítimo.

- Declaración de Conformidad Laboral Marítima (dos partes: parte I y parte II).
- Anexo A5-III: Lista de los ámbitos generales que pueden ser objeto de una inspección más detallada por el Estado del puerto.
- Anexo B5-I: ejemplo para proporcionar orientaciones acerca de la forma en que ambas partes de la Declaración podrían ser rellenadas por el Estado del pabellón (parte I) y por un armador (parte II).

1.3. Conceptos clave del MLC, 2006

14. En esta sección del capítulo 1 se exponen algunos de los conceptos clave relacionados con la aplicación del MLC, 2006. La sección 1.4 *infra*, contiene las definiciones de los términos que se encuentran en dicho Convenio.

1.3.1. Aplicación

14. El MLC, 2006 se aplica a toda la gente de mar en todos los buques cubiertos por el Convenio. Con el término «gente de mar» o «marino» se designa a toda persona ² que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio ³. Los términos «gente de mar» o «marino» y «buque» están definidos en el MLC, 2006 (véase la sección 1.4 *infra*).

2 En el MLC, 2006 se prevé que, en caso de duda en cuanto a la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente del Estado del pabellón, tras consulta con los armadores y la gente de mar interesados. Se proporciona orientación sobre esta cuestión en la Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales (núm. VII), adoptada en la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.

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

1.3.2. Derechos de la gente de mar

15. La finalidad del MLC, 2006 es contribuir a lograr el trabajo decente para toda la gente de mar. Se enuncian en él los derechos y principios fundamentales de la gente de mar con respecto a sus condiciones de trabajo y de vida.

16. El artículo III del MLC, 2006 se refiere a los derechos y principios fundamentales y exige que los Estados Miembros de la OIT verifiquen que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del Convenio, los derechos fundamentales relativos a:

- a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;
- b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
- c) la abolición efectiva del trabajo infantil, y
- d) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

17. El artículo IV se refiere a los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar y estipula que:

- 1. Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad.
- 2. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones de empleo justas.
- 3. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo.
- 4. Toda la gente de mar tiene derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.
- 5. Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, de conformidad

con los requisitos del Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.

1.3.3. Aplicación y control de la aplicación

18. El Estado del pabellón debe verificar, mediante un sistema eficaz y coordinado de inspecciones periódicas, seguimiento y otras medidas de control, que los buques cumplan las disposiciones del Convenio tal como quedan recogidas en la legislación nacional, o en convenios colectivos u otras medidas o prácticas por las que se apliquen las disposiciones del MLC, 2006. En general, de conformidad con la regla 5.1.3, además de efectuarse inspecciones de los buques se debe también certificar su cumplimiento de lo exigido en el Convenio respecto de los 16 ámbitos de las condiciones de trabajo y de vida enumerados en el Título 5, anexo A5-I. En el caso de los buques respecto de los cuales no se requiere la certificación (arqueó bruto inferior a 500, o buques que no efectúen viajes internacionales y que no operen desde puertos o entre puertos de otro país), el Estado del pabellón debe igualmente comprobar el cumplimiento de todos los requisitos exigidos a los buques para los cuales se requiere la certificación.

19. El MLC, 2006 reconoce que los Miembros de la OIT necesitan un cierto margen de flexibilidad para abordar las situaciones nacionales particulares, especialmente respecto de los buques más pequeños y de los buques que no realizan viajes internacionales o de ciertos tipos de buques específicos. También reconoce que los Estados del pabellón no siempre pueden estar en condiciones de aplicar los requisitos del MLC, 2006 en la forma establecida en la parte A del Código, y les permite adoptar medidas que sean «sustancialmente equivalentes». El MLC, 2006 proporciona orientaciones destinadas primordialmente a los órganos legislativos nacionales en los Estados del pabellón en cuanto a la forma en que se puede ejercer esa flexibilidad en el ámbito nacional. Respecto de los buques que efectúan viajes

internacionales o que operan desde un puerto, o entre puertos, de otro país, estas cuestiones se establecerán en los documentos que deben llevar los buques, de conformidad con el MLC, 2006, para brindar información a los inspectores del Estado del pabellón y a los funcionarios habilitados que lleven a cabo las inspecciones de control por el Estado del puerto (PSCO).

Buques certificados

20. Respecto de los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales y de los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que enarbolan el pabellón de un país y operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país, el MLC, 2006 contiene una lista de 16 ámbitos que están sujetos a un sistema obligatorio de certificación (véase MLC, 2006, Título 5, anexo A5-I). La exigencia de la certificación es obligatoria sólo para algunos buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006; no obstante, un armador puede también solicitar que un buque sea objeto de certificación incluso en los casos en que esta no sea obligatoria.

21. Los documentos emitidos por el Estado del pabellón, o por una organización reconocida que actúe en su nombre, si está autorizada para ello, son el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima. La Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) consta de dos partes. La parte I debe rellenarla el Estado del pabellón y se refiere a los requisitos nacionales pertinentes cuyo cumplimiento ha de certificarse. De la parte II se encarga el armador, y en ella se esbozan las medidas que el armador ha adoptado para asegurar el cumplimiento continuo en el buque de los requisitos del Estado del pabellón antes mencionados.

22. Esos dos documentos, y también las condiciones que dichos documentos certifican, pueden ser objeto de una inspección en puertos extranjeros (inspecciones de control por el Estado del puerto). **En el anexo A5-II que figura al final del Título 5 del MLC, 2006 pueden verse modelos de los documentos que los buques deben llevar a bordo.**

23. Si el buque mantiene al día el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM, dichos documentos **se considerarán como prueba suficiente, mientras no se demuestre lo contrario, de que el buque cumple los requisitos previstos en el MLC, 2006** y facilitarán el proceso de inspección cuando el buque haga escala en puertos extranjeros.

24. El MLC, 2006 fue expresamente concebido de manera que sus disposiciones estuvieran en consonancia con los mecanismos existentes en el sector marítimo para las inspecciones de buques (por los Estados del pabellón y los Estados del puerto) en relación con un convenio anterior sobre el trabajo marítimo (Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)), y con los principales convenios sobre la seguridad y la protección a bordo de buques y la prevención de la contaminación elaborados por la Organización Marítima Internacional (OMI)⁴. En el MLC, 2006 se procuró también tener en cuenta las disposiciones vigentes con arreglo a los diversos memorandos de entendimiento o acuerdos sobre el control por el Estado del puerto.

25. Para contribuir a asegurar condiciones de trabajo decentes para la gente de mar y condiciones equitativas para los armadores, todos los buques a los que se aplica el MLC, 2006, independientemente de su tamaño, que hagan escala en puertos extranjeros de Estados que hayan ratificado el Convenio, pueden ser objeto de una inspección (artículo V, párrafo 4).

26. Los Estados que ratifican el MLC, 2006 tienen la responsabilidad de efectuar inspecciones de control por el Estado del puerto en los buques extranjeros que se encuentran en sus puertos. Esta responsabilidad, que refleja esencialmente un derecho, puede también considerarse como parte de los intereses y la obligación comunes de los Estados Miembros que ratifican el Convenio (con

4 Véase la regla 5.2.1, párrafo 3. El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su versión enmendada (SOLAS), y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

arreglo al artículo I, párrafo 2) de cooperar entre sí para contribuir a garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del MLC, 2006.

Buques que no están certificados

27. La inspección en un puerto extranjero es aplicable incluso si el buque enarbola el pabellón de un país que no ha ratificado el MLC, 2006 porque este obliga a los Estados que lo han ratificado a no dar un trato más favorable a los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no lo han ratificado (artículo V, párrafo 7). Esto implica que esos buques pueden ser objeto de una inspección más detallada según lo previsto en el MLC, 2006 ⁵.

1.4. Definiciones

28. Las siguientes definiciones figuran en el artículo II, párrafo 1 del MLC, 2006:

- a) la expresión *autoridad competente* designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate;

⁵ El MLC, 2006 no aborda de manera expresa los requisitos para esos barcos, a pesar de que se tenía el propósito de que las disposiciones del Convenio fueran lo más coherentes posible con las prácticas existentes en el sector marítimo y los principales convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional. Sobre la base del ejemplo que puede encontrarse en la Resolución núm. A.787(19) de la OMI, sección 1.5, sobre el control por el Estado rector del puerto, el enfoque apropiado que podría aplicarse es el siguiente: «Todas las partes deberían, como cuestión de principio, aplicar los procedimientos establecidos en estas pautas a los buques de Estados no ratificantes y a los buques de Estados ratificantes que, por razones relacionadas con el tamaño, no lleven a bordo los documentos requeridos por el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, a fin de asegurarse de que se efectúen inspecciones equivalentes y de que a bordo de esos buques se apliquen condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar de nivel equivalente (incluidos los derechos de la gente de mar). Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en dichos buques deberían ser compatibles con los objetivos de las disposiciones del MLC, 2006; de lo contrario, se debería exigir al buque que cumpla los requisitos que sean necesarios para lograr un nivel comparable al previsto en el MLC, 2006». Un enfoque similar también queda reflejado en el Memorando de Entendimiento de París sobre el control de los buques por el Estado del puerto.

- b) la expresión *declaración de conformidad laboral marítima* designa la declaración a que se hace referencia en la regla 5.1.3;
- c) la expresión *arqueo bruto* designa el tonelaje bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en otro convenio que lo sustituya; en el caso de los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la Organización Marítima Internacional, el arqueo bruto será el que figura en el apartado «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969);
- d) la expresión *certificado de trabajo marítimo* designa el certificado de trabajo marítimo a que se hace referencia en la regla 5.1.3;
- e) la expresión *requisitos del presente Convenio* designa los requisitos contenidos en los artículos, así como en el Reglamento y en la parte A del Código del presente Convenio;
- f) los términos *gente de mar o marino* designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio;
- g) la expresión *acuerdo de empleo de la gente de mar* abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento;
- h) la expresión *servicio de contratación y colocación de la gente de mar* designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores;
- i) el término *buque* designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias, y

- j) el término *armador* designa al propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.

► 2. Responsabilidades en materia de inspecciones de control que incumben al Estado rector del puerto con arreglo al CMT, 2006

2.1. Visión de conjunto de las responsabilidades del Estado rector del puerto con arreglo al MLC, 2006

29. Aunque las inspecciones de control por el Estado del puerto revistan carácter voluntario y discrecional, como se ha señalado anteriormente, si un país decide realizarlas, dichas inspecciones deberán basarse en un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto (regla 5.2.1, párrafo 4). El aspecto principal de esta obligación es la necesidad de asegurarse de que el Estado del puerto disponga de un número suficiente de funcionarios calificados con la formación necesaria para llevar a cabo el control del Estado del puerto de conformidad con lo dispuesto en el MLC, 2006. En la mayoría de los casos, se tratará de funcionarios que ya posean las calificaciones requeridas en virtud de los acuerdos internacionales vigentes relativos al control por el Estado del puerto, elaborados sobre la base de los convenios de la OMI o en virtud de memorandos de entendimiento regionales sobre

1 Véanse, por ejemplo, la sección 2.5 de la Resolución de la OMI A.787 (19), y el anexo 7 del Memorando de París.

el control por el Estado del puerto¹. No obstante, en algunos países esas inspecciones pueden ser realizadas por un funcionario habilitado que no esté necesariamente calificado como funcionario de control del Estado del puerto (PSCO) a otros efectos, por ejemplo, un inspector del trabajo marítimo. Con independencia del enfoque adoptado en cada país, en general serán igualmente aplicables la mayoría de los requisitos y pautas relativos a esos funcionarios, especialmente por lo que respecta a las pautas de conducta y el nivel de formación exigido para actuar con criterio profesional.

2.2. Funcionarios encargados del control por el Estado del puerto

30. En virtud del MLC, 2006, las inspecciones de control por el Estado del puerto deberán ser efectuadas por funcionarios «habilitados» (regla 5.2.1, párrafo 3). Como ya se ha indicado, en estas pautas se ha adoptado la expresión «funcionario encargado del control por el Estado del puerto (PSCO)». Ello significa que esas personas deben estar habilitadas por las autoridades competentes del Estado del puerto para realizar dichas inspecciones y también que deberán llevar consigo un documento de identificación oficial que puedan presentar al capitán y a la tripulación del buque inspeccionado.

31. Además, en virtud de las leyes o reglamentos nacionales pertinentes, deberían otorgarse a los PSCO facultades suficientes para ejercer sus responsabilidades con arreglo al MLC, 2006 en el caso de que una autoridad del Estado del puerto decida inspeccionar un buque extranjero.

32. El MLC, 2006 no establece requisitos específicos con respecto a los PSCO, pero las inspecciones en puerto deberán llevarse a cabo con arreglo a lo dispuesto en el MLC, 2006 y en «[...] otros acuerdos internacionales que rijan las inspecciones de control por el Estado del puerto» (regla 5.2.1, párrafo 3). Esto significa que los requisitos existentes y las pautas internacionales con respecto a las competencias y a la formación que deben

adquirir las personas que actúen como PSCO serán por lo general pertinentes².

2.2.1. Perfil profesional de los funcionarios habilitados/ PSCO con arreglo al MLC, 2006³

33. El control por el Estado del puerto será llevado a cabo únicamente por los PSCO que posean las competencias y la formación necesarias para el desempeño de sus funciones con arreglo al MLC, 2006.

34. El PSCO podrá contar con la asistencia de cualquier persona que posea la pericia profesional requerida que resulte aceptable para el Estado del puerto.

35. Los PSCO y todas las personas que les ayuden en sus funciones deberán ser imparciales y no podrán tener ningún interés comercial en el puerto de inspección ni en los buques inspeccionados. Los PSCO tampoco podrán ser empleados de una organización reconocida ni realizar trabajos por encargo de estas. Según proceda, estarán obligados a aplicar el *Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto*, adoptado en el marco de la Organización Marítima Internacional (MSCMEPC.4/Circ.2).

36. Los PSCO deberán llevar consigo las credenciales expedidas por el Estado del puerto, que revestirán la forma de un documento o una tarjeta de identidad en que figure su fotografía y se señale que estos funcionarios están autorizados para llevar a cabo los controles por el Estado del puerto (véase el párrafo 57 *infra*). Toda persona que preste ayuda a un PSCO también deberá

2 Véanse la Resolución de la OMI A.787(19), sección 2.5; el anexo 7 del Memorando de París y el *Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto*, adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional (MSC-MEPC.4/Circ.2). Las disposiciones del MLC, 2006 relativas a los inspectores del Estado del pabellón (norma A5.1.4, párrafos 2, 3, 6, 7, 10, 11 y 12), tal vez sean también de utilidad para las autoridades del Estado del puerto.

3 Véase también la Resolución de la OMI A.787(19), sección 2.4.

llevar consigo una autorización apropiada expedida por el Estado del puerto.

2.2.2. Requisitos para los PSCO

37. El PSCO debería ser capaz de examinar documentos escritos en inglés y comunicarse en inglés con la gente de mar.

38. Es esencial que se imparta formación específica en materia de inspecciones del trabajo según lo previsto en el MLC, 2006 y, para el personal que no haya participado anteriormente en inspecciones de control por el Estado del puerto, también en relación con el papel y la práctica profesional de los PSCO.

► 3. Realización de las inspecciones de control por el Estado del puerto en el marco del MLC, 2006

39. Los PSCO deberían utilizar su criterio profesional en el desempeño de todas sus obligaciones, y celebrar consultas con terceras personas cuando lo consideren pertinente.

40. Para garantizar una aplicación coherente de los requisitos de control por el Estado del puerto, los PSCO deberían llevar consigo una copia del MLC, 2006 y de las presentes pautas, bien en formato digital, bien en copia en papel, para una fácil referencia cuando emprendan cualquier inspección comprendida en el control por el Estado del puerto. Los PSCO podrán llevar también una copia de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al MLC, 2006*.

3.1. Consideraciones generales para las inspecciones de control por el Estado del puerto en el marco del MLC, 2006

3.1.1. Finalidad y contenido de las inspecciones de control por el Estado del puerto en el marco del MLC, 2006

41. La finalidad de la inspección por los PSCO es determinar si en el buque controlado se cumplen los requisitos del Convenio (incluidos los derechos de la gente de mar) (artículo IV, párrafo 5). Estos requisitos se establecen en los artículos, en el Reglamento y en la Parte A (normas) del Código del MLC, 2006 relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque (regla 5.2.1, párrafos 1 y 3). La parte B (pautas) del Código del MLC, 2006 no está sujeta a la inspección comprendida en el

control por el Estado del puerto. Estas inspecciones se refieren, en principio, a los 16 ámbitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque (norma A5.2.1, párrafo 2) que se enumeran en el Título 5, anexo A5-III, del MLC, 2006; los Estados del pabellón deben certificar que dichas condiciones están en conformidad con los requisitos pertinentes del Convenio. Sin embargo, los PSCO podrán también emprender acciones en caso de incumplimiento de cualquier otro requisito del Convenio en relación con las condiciones de trabajo y de vida (regla 5.2.1, párrafo 1).

42. Los pormenores relativos a la aplicación de los requisitos del MLC, 2006 habrán de ser definidos, de conformidad con el Convenio, en la legislación nacional, en los convenios colectivos o en otros mecanismos del Estado del pabellón de que se trate. En los buques que lleven un Certificado de Trabajo Marítimo se establecerá, en la parte I de la DCLM adjunta al Certificado, un resumen de las normas nacionales pertinentes adoptadas para la aplicación del MLC, 2006 con respecto a los 16 ámbitos mencionados. Como se indica más adelante, el Certificado y la DCLM deberían ser el punto de partida del proceso de inspección, ya que estos se considerarán como prueba suficiente, mientras no se demuestre lo contrario, de que en el buque se da cumplimiento a los requisitos del MLC, 2006 (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar).

43. También podrá confiarse a los PSCO la tramitación y la investigación de las quejas presentadas por la gente de mar a bordo de los buques que visitan sus puertos. Si la tramitación de las quejas no forma parte de sus funciones, deberían encontrarse en condiciones de remitir a la gente de mar al funcionario competente para la tramitación de las quejas, o de recibir las quejas para su posterior transmisión al funcionario competente.

3.1.2. Realización de inspecciones de control por el Estado del puerto en el marco del MLC, 2006

44. En esta sección, y en los capítulos 4 y 5 de estas pautas, se describe el control por el Estado del puerto en el marco del MLC,

2006 como un proceso que implica tres posibles fases o etapas, dependiendo de la situación que el PSCO encuentre en el buque al iniciar la inspección:

- el examen del Certificado de Trabajo Marítimo y de la DCLM, que se consideran, en principio, como pruebas suficientes del cumplimiento (capítulo 3);
- una inspección más detallada, cuando proceda (capítulo 4);
- las acciones que deberán emprenderse en caso de deficiencias o de incumplimiento (capítulo 5).

45. La inspección podrá concluir tras haberse efectuado un examen satisfactorio de los documentos, podrá dar lugar a una inspección más detallada y concluir en esa etapa o proseguir con la adopción de medidas necesarias en caso de haberse detectado deficiencias. En todas las etapas de la inspección, los PSCO deberán tener en cuenta la obligación de hacer todo lo posible para evitar que el buque sea inmovilizado o demorado indebidamente (norma A5.2.1, párrafo 8).

46. Los procedimientos recomendados en las siguientes secciones tienen que ver con el inicio de la inspección, la primera etapa (a menudo la única) de la inspección, que se ocupa principalmente del examen de la documentación en virtud del MLC, 2006, es decir, el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM. Estos procedimientos se basan en la norma A5.2.1 del MLC, 2006, «Inspecciones en los puertos», y tienen en cuenta otros procedimientos de inspección pertinentes. El PSCO debería estar familiarizado con la norma A5.2.1, en particular con los párrafos 1 y 4. En el párrafo 1 se dispone lo siguiente:

1. 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 que:
 - a) los documentos requeridos no se presentan, no están en regla o su contenido es falso, o los documentos presentados

no incluyen la información exigida en el presente Convenio, o dichos documentos no son válidos por otros motivos. o

- b) hay motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del presente Convenio, 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 presente Convenio, o
- d) hay 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 las disposiciones del presente Convenio, 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 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 presente Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar).

En el párrafo 4 se dispone lo siguiente (véase también la sección 5.1 de las presentes pautas):

- 4. Cuando tras realizarse una inspección más detallada se constatare que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a lo previsto en el presente 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 están relacionadas con una queja presentada de conformidad con el párrafo 3 de esta norma, señalará las deficiencias a la atención de las organizaciones apropiadas de la gente de mar y de los armadores en el Miembro en el que se realice la inspección, y podrá proceder a:

- a) notificar a un representante del Estado del pabellón, y
- b) proporcionar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala.

47. Las inspecciones podrán ser realizadas por la autoridad del Estado del puerto, ya sea por propia iniciativa, ya sea al recibir una queja. A la hora de la realización de una inspección, el PSCO debería primero determinar si en el buque se lleva o no un Certificado de Trabajo Marítimo y una DCLM, que tienen valor de presunción del cumplimiento (véase el párrafo 52 *infra*). Si el buque no enarbola el pabellón de un Estado Miembro que haya ratificado el Convenio, podrá ser objeto de una inspección más detallada (capítulo 4) y no será aplicable el examen de la documentación. La inspección inicial podrá ir seguida de una inspección más detallada (véase el capítulo 4) en cualquiera de los cuatro casos descritos en los apartados a) a d) de la norma A5.2.1, párrafo 1. En algunos casos, deberá realizarse una inspección más detallada (véase la última oración de la norma).

3.2. Procedimiento cuando la inspección es iniciada por la autoridad responsable del control por el Estado del puerto

3.2.1. Preparativos de las inspecciones

48. La eficacia y la realización de una inspección de control por el Estado del puerto podrá mejorarse si la información básica se obtiene antes de dicha inspección. En este sentido, debería obtenerse con antelación, en lo posible, la información básica sobre el tipo de buque, el cargamento, el pabellón y la historia, así como sobre sus puertos de escala anteriores y siguientes y el tiempo de que se dispone en el puerto para la inspección.

49. Debería prestarse especial atención a cualquier deficiencia o incumplimiento notificados con anterioridad, así como a todo plan de acción establecido para rectificar los incumplimientos. Dependiendo de su índole, número y frecuencia, en el buque de que se trate, o en los buques del mismo armador,

los incumplimientos anteriores podrán afectar la decisión de realizar o no una inspección en un buque determinado. Los incumplimientos pueden constituir motivos claros para una inspección más detallada (véase el párrafo 67 *infra*), especialmente si el examen subsiguiente de la documentación del buque no da pruebas de que se hayan puesto en práctica cabalmente las rectificaciones prescritas (véanse los párrafos 95 y 104 *infra*).

3.2.2. Fuentes de información

50. La información acerca de casos anteriores de incumplimiento suele obtenerse, por ejemplo, consultando las notificaciones de las deficiencias o los informes de inspección emitidos por la propia autoridad de control del Estado del puerto, o los documentos expedidos por las autoridades de control de los puertos de escala anteriores; también podrán consultarse las bases de datos sobre los controles efectuados por los Estados del puerto, u otros materiales.

51. Además, es importante que se comparta información y que se efectúe una coordinación general de las actividades con los PSCO encargados de la inspección de los buques en relación con el cumplimiento de los requisitos del SOLAS, del STCW y del MARPOL, así como de otros convenios de la OMI. En efecto, podría ocurrir que ya se hubieran señalado algunos casos de incumplimiento del MLC, 2006, que también constituyan un incumplimiento de requisitos de los Convenios SOLAS o STCW, o que el PSCO hubiera observado durante una inspección en relación con los convenios de la OMI.

3.2.3. Alcance de la inspección de control por el Estado del puerto

52. Cuando el buque lleve un Certificado de Trabajo Marítimo y una DCLM expedidos por un Estado del pabellón que haya ratificado el MLC, 2006, esos documentos tendrán «valor de presunción [...] de que cumple los requisitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar previstas en el presente

Convenio en la medida que se especifica» (regla 5.1.1, párrafo 4). **Salvo en las cuatro situaciones descritas en los apartados a) a d) del párrafo 1 de la norma A5.2.1 (véase la sección 3.2.5 infra), si se realiza una inspección de control por el Estado del puerto, esta se limitará a examinar el Certificado y la DCLM del buque (regla 5.2.1, párrafo 2).**

53. El examen de la documentación consiste en:

- a) determinar la existencia de un Certificado y de una DCLM en virtud del MLC, 2006 (o de un Certificado Provisional), y la verificación de que esos documentos han sido establecidos **de manera válida** para el buque, y
- b) verificar que los documentos están **completos**, en el sentido de que contengan toda la información requerida en el MLC, 2006 (véase el párrafo 63 *infra*), especialmente respecto de los 16 ámbitos que figuran en la lista del anexo A5-I.

54. Si el PSCO que sube a bordo comprueba que la documentación es **válida y completa**, la inspección finaliza en ese momento, salvo que existan motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a los requisitos del Convenio (norma A5.2.1, párrafo 1, b)) o **motivos fundados** para creer que el buque ha cambiado de pabellón con el fin de sustraerse al cumplimiento de las disposiciones del Convenio (norma A5.2.1, párrafo 1, c)), o que se ha presentado una **queja** relativa al buque (norma A5.2.1, párrafo 1, d)).

3.2.4. Requisitos del MLC, 2006 que pueden ser objeto de una inspección más detallada por parte de un PSCO

55. Como se indicó antes, los requisitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida que se deberán cumplir en todos los buques son aquéllos establecidos en el MLC, 2006, cuya aplicación detallada se especifica en la legislación nacional del Estado del pabellón interesado. Dado que muchos de esos requisitos básicos del MLC, 2006 están redactados en términos generales, debería hacerse una referencia —en el caso de los buques que

llevan un Certificado y una DCLM— a los requisitos de la legislación nacional consignados en la **parte I** de la DCLM, tomándose nota de aquéllos que se alejan del MLC, 2006, por ejemplo, por razones de equivalencia sustancial. Las medidas aprobadas para el cumplimiento continuo por parte de los armadores se establecerán en la **parte II**. Más adelante, en el párrafo 85, se proporcionan orientaciones relacionadas con los buques que no llevan ni Certificado ni DCLM.

3.2.5. Examen de los documentos de un buque, en virtud del MLC, 2006, en una inspección de control por el Estado del puerto

56. Las siguientes orientaciones se aplican sólo en el caso de los buques que enarbolan el pabellón de un Estado en el que está en vigor el MLC, 2006. En cualquier otro caso, el PSCO podrá decidir si procede realizar de inmediato una inspección más detallada (véase el capítulo 4 *infra*).

Etapas 1. Subir a bordo del buque y solicitar la documentación

57. Al subir a bordo de un buque, el PSCO debe presentar al capitán, o al oficial competente, si se le solicita, el documento o tarjeta de identidad (en el que debe figurar una fotografía del titular) expedido por el Estado del puerto, que confirma su autoridad para realizar la inspección (véase el párrafo 36 *supra*).

58. Una vez a bordo del buque, el PSCO debe formarse una idea acerca del buen mantenimiento y la buena explotación de ese buque. Debe tenerse presente que la finalidad de la inspección es (cuando proceda) examinar el Certificado y la DCLM. Cuando se encuentre a bordo, el PSCO podría observar situaciones o prácticas que sugieran que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque están quizás en contradicción con los requisitos del MLC, 2006. Salvo en el caso de una deficiencia que exija una atención inmediata, toda deficiencia observada debería abordarse después de que haya tenido lugar el examen de esos documentos.

59. Si no se presentan un Certificado de Trabajo Marítimo y una DCLM, el PSCO podrá proceder a considerar la necesidad de una inspección más detallada (véase la **etapa 5** *infra* y el capítulo 4 (norma A5.2.1, párrafo 1, a)).

Etapa 2. Examen de los documentos

60. Como se explicó antes (párrafo 53), el examen del Certificado de Trabajo Marítimo y de la DCLM del buque debería incluir la verificación de que estos documentos son:

- válidos, y
- completos.

61. En la medida en que sea necesaria la verificación del Certificado de Trabajo Marítimo y de la DCLM, en esta etapa de la inspección podrán verificarse otros documentos mencionados en el Certificado y en la DCLM que se refieran a las condiciones de trabajo y de vida.

62. Validez. Además de la comprobación de la fecha de validez estipulada en el Certificado de Trabajo Marítimo, los PSCO deberían comprobar que:

- el periodo de validez no sea superior a cinco años¹ o, en el caso de un Certificado Provisional, a seis meses;
- en el caso de que la autoridad competente o una organización reconocida haya prorrogado la validez del Certificado de Trabajo Marítimo (véase la norma A5.1.3, párrafo 4), el periodo

¹ Para los certificados renovados, el periodo de validez podría prolongarse en algunos casos hasta tres meses más allá de los cinco años (véase la norma A5.1.3, párrafo 3).

de validez prorrogado no excederá de cinco meses a partir de la fecha de expiración del certificado en vigor²;

- salvo en el caso de un Certificado Provisional, el buque posee una certificación firmada y sellada y, cuando proceda, basada en una inspección inicial o intermedia realizada en cumplimiento de la norma A5.1.3, párrafos 2 a 4, y de la norma A5.1.4, párrafo 4 (véase, en particular, *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, secciones 2.2.4-2.2.7);
- el Certificado y la DCLM correspondiente (cuando proceda) han sido firmados y sellados por un funcionario habilitado del Estado del pabellón; cuando la persona habilitada para firmar sea un empleado de una organización reconocida, deberá hacerse referencia a la lista de las organizaciones reconocidas autorizadas por el Estado del pabellón interesado, que la OIT ha distribuido, de conformidad con la norma A5.1.2, párrafo 4 (véase *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, sección 2.2).

63. Información completa. El Certificado de Trabajo Marítimo deberá venir acompañado de una DCLM; de lo contrario, estará incompleto. Sin embargo, no se requerirá que un Certificado de Trabajo Marítimo Provisional venga acompañado de una DCLM. El PSCO deberá velar por que estén debidamente rellenados todos los espacios que requieran una aportación de datos del Estado

- 2 El nuevo certificado será válido por un periodo no superior a cinco años a partir de la fecha prevista en el párrafo 3 de la norma A5.1.3, según proceda:
- cuando la inspección para la renovación haya concluido **dentro de los tres meses anteriores 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 para la renovación **por un periodo no superior a cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado en vigor**;
 - cuando la inspección para la renovación 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 periodo no superior a cinco años a partir de la fecha de finalización de la inspección**.

del pabellón en el Certificado de Trabajo Marítimo y en la DCLM, o en el Certificado de Trabajo Marítimo Provisional. Por consiguiente, la comprobación de que la información es completa debería garantizar (salvo en el caso de un certificado provisional) que:

- En la parte I de la DCLM, para cada uno de los 16 ámbitos objeto de certificación están identificados los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del MLC, 2006 mediante una referencia a las disposiciones jurídicas nacionales pertinentes, y también que, en la medida en que sea necesario, contiene información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales, incluidos los requisitos específicos del tipo de buque de que se trate. Al respecto, los PSCO tal vez consideren de utilidad las orientaciones que el MLC, 2006 aporta a los Estados del pabellón para ayudarles a cumplimentar la parte I de la DCLM. En tal sentido, en el MLC, 2006 se dispone lo siguiente: «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 sobre cada una de las cuestiones que se enumeran en el anexo A5-I. Cuando la legislación nacional se ajuste exactamente a los requisitos indicados en el presente Convenio, bastará 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 proporcionarse una explicación concisa. Cuando la autoridad competente conceda una exención según lo previsto en el Título 3, deberían indicarse con claridad la o las disposiciones de que se trate».
- En la parte II de la DCLM se indican las principales medidas adoptadas por el armador para velar por el cumplimiento permanente de los requisitos nacionales durante los periodos comprendidos entre las inspecciones por el Estado del pabellón.

- Los resultados de toda verificación posterior por el Estado del paellón, incluidos aquéllos relacionados con las medidas a que se hace referencia en la parte II de la DCLM, estén registrados en la DCLM o en el documento que se adjunte a la misma, o que de cualquier otra forma estén a disposición del PSCO, e incluyan información, no sólo sobre cualquier deficiencia detectada durante las verificaciones, sino también sobre las fechas en las que se hubiese determinado que se han subsanado las deficiencias.

64. No se espera que la DCLM abarque toda la legislación o reglamentación nacional o las medidas adoptadas por el Estado del paellón para aplicar los requisitos del MLC, 2006. Una DCLM debería considerarse completa si se señala, en cada uno de los 16 ámbitos, los requisitos legislativos nacionales sobre los asuntos a que se hace referencia como *requisitos básicos* en el capítulo 4 *infra*.

65. Los documentos no estarán completos si algún elemento necesario en los mismos no figura redactado en inglés o no está acompañado de una traducción al inglés, cuando sea necesario (en el caso de los buques que efectúan viajes internacionales) (norma A5.1.3, párrafos 11 y 12).

66. Si los documentos no están completos, el PSCO podrá, en lugar de proceder a determinar si existen motivos para una inspección más detallada en la etapa 3, decidir si considera la realización de una inspección más detallada (véase la **etapa 5** *infra*) (norma A5.2.1, párrafo 1, a)).

Etapa 3. Determinación de si existen motivos claros para creer que las condiciones no se ajustan a los requisitos

67. Los motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a los requisitos del Convenio (norma A5.2.1, párrafo 1, b)) pueden derivarse de:

- el Certificado de Trabajo Marítimo o la Declaración de Conformidad Laboral Marítima del buque, o de documentos citados en el Certificado o en la DCLM, o de

- otros elementos (véanse los párrafos 71 y 72 *infra*).

68. *Motivos claros que guardan relación con la documentación del buque.*

Deberá considerarse que el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM tienen valor de presunción del cumplimiento de las disposiciones del Convenio (incluidos los derechos de la gente de mar), en la medida en que certifiquen el cumplimiento de las exigencias nacionales en aplicación del MLC, 2006 relativas a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar (regla 5.1.1, párrafo 4). A la hora de examinar esos documentos para determinar si la información es completa con arreglo a lo señalado en la etapa 2 anterior, el PSCO debería formarse una opinión en cuanto a si la información aportada en la DCLM pone de manifiesto que:

- parece darse cumplimiento a las disposiciones del MLC, 2006 con respecto a cada uno de los 16 ámbitos, y especialmente a las disposiciones sobre los aspectos considerados como *requisitos básicos* en el capítulo 4 *infra*;
- en la parte II de la DCLM se señalan medidas con respecto a cada uno de los 16 ámbitos, destinadas a asegurar el cumplimiento continuo entre las inspecciones (véase la norma A5.1.3, párrafo 10, *b*)).

69. Si la información contenida en el Certificado o en la DCLM o en documentos a los que se hace referencia en el Certificado o en la DCLM o en otros elementos indica claramente que el buque tal vez no cumple los requisitos del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar) relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque, el PSCO debería considerar la posibilidad de emprender las acciones descritas en el párrafo que sigue.

70. Serían apropiadas las siguientes acciones:

- a) En primer lugar, el PSCO debería tener en cuenta los requisitos pertinentes contenidos en la legislación nacional del Estado del pabellón, conforme a lo indicado en la parte I de

la DCLM, prestando una atención especial a las eventuales equivalencias sustanciales y a las exenciones y variantes admitidas que figuren en la citada parte I de la DCLM. Al no haber incumplimiento, no se debería adoptar ninguna otra medida con respecto a dicha cuestión.

- b) Si en la parte I de la DCLM se pone de manifiesto un posible incumplimiento, el PSCO debería verificar si a bordo del buque se cumplen o no los requisitos previstos específicamente en el Convenio. Si no se detecta ningún caso de incumplimiento a bordo del buque, no se debería adoptar ninguna otra medida con respecto a dicha cuestión.
- c) Si, por el contrario, el PSCO observa claramente que a bordo del buque tal vez no se han cumplido el o los requisitos de que se trate, este funcionario debería tratar el tema en conversaciones con el capitán y, de ser necesario, con un representante del Estado del pabellón.
- e) Si, después de haber examinado con detenimiento la información facilitada por el capitán y, cuando proceda, por el Estado del pabellón, el PSCO llega a la conclusión de que, basándose en su criterio profesional, a bordo del buque tal vez no se han cumplido uno o más requisitos del Convenio, debería tomar una decisión en cuanto a si se debería llevar adelante una inspección más detallada del buque, en conformidad con el párrafo 1, b), de la norma A5.2.1. En caso de que hagan falta clarificaciones con respecto a los requisitos nacionales, según lo indicado también en la parte I de la DCLM, la cuestión debería remitirse primeramente y sin demora a la autoridad encargada del control por el Estado del puerto, a los efectos de celebrar consultas con el Estado del pabellón.

71. Motivos claros respecto de otros elementos. Podrían surgir motivos claros en otros contextos para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del Convenio; ello podría ocurrir, por ejemplo, durante los preparativos de las inspecciones (véanse las secciones 3.2.1 y 3.2.2

anteriores), las visitas para hacerse una idea general y las observaciones visuales a bordo del buque (párrafo 58 anterior), y durante la investigación de una queja (véanse los párrafos 83 y 117 *infra*).

72. Cuando existieran motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del Convenio, el PSCO debería proceder a la **etapa 5**, que se describe más adelante. Cuando *no* existan motivos claros y no se haya producido un cambio de pabellón que justifique la consideración de la etapa 4 descrita a continuación, **no debería realizarse una inspección más detallada**.

Etapas 4. Determinación de si hay motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del Convenio

73. Un PSCO podrá asimismo decidir llevar a cabo una inspección más detallada si hubiese **motivos fundados** para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006 (norma A5.2.1, párrafo 1, c)). Todo cambio de pabellón debería indicarse en la documentación del buque en cuestión, especialmente en el Registro de Sinopsis Continuo, que se lleva de conformidad con la regla 5 del Convenio SOLAS, capítulo XI-1. Deberán existir **«motivos fundados»**, en lugar de **«motivos claros»**, que permitan creer que la finalidad del cambio o de los cambios fuese sustraerlo al cumplimiento. El PSCO podría formarse una opinión acerca de la finalidad del cambio de pabellón examinando los informes previos de inspección del buque. El hecho de que en alguno de esos informes figuren deficiencias importantes no subsanadas que no se hayan trasladado a los registros del nuevo pabellón puede constituir un **motivo fundado**. El Estado del anterior pabellón puede aportar información que mencione las dificultades que tuvo para velar por el cumplimiento. No obstante, el representante del armador tal vez pueda informar al PSCO de que los motivos legítimos que provocaron el cambio de pabellón no tenían por finalidad sustraer el buque al cumplimiento del Convenio.

74. Si no hay **motivos fundados** para creer que se hubiese cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento del MLC, 2006, **no debería realizarse una inspección más detallada**. En cambio, si existen motivos fundados para creerlo, el PSCO deberá determinar si debe realizar o no una inspección más detallada.

Etapas 5. Determinación de la necesidad de realizar o no una inspección más detallada

75. Cuando no se haya determinado que la inspección estuviese completa en cualquiera de las etapas anteriores, normalmente quedará a criterio del PSCO o de la autoridad responsable del control por el Estado del puerto decidir si habría de procederse o no a una inspección más detallada (véase el capítulo 4 *infra*). Deberá realizarse una inspección más detallada cuando las condiciones de trabajo y de vida que el PSCO o un querellante (véase la sección 3.3 *infra*) consideren deficientes, puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando el PSCO 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). Se presentan más adelante orientaciones sobre el concepto de infracción grave (capítulo 5, sección 5.2, párrafos 98 y 100).

76. Si el PSCO decide realizar una inspección más detallada o si se solicita la misma, debería informarse a la mayor brevedad al capitán del buque de los motivos de esta actuación. Si el PSCO determina que no es necesaria una inspección más detallada, no se requerirán nuevas actuaciones.

3.3. Procedimiento para las inspecciones iniciadas tras la recepción de una queja

77. El MLC, 2006 prevé la presentación de quejas en un Estado del puerto en dos situaciones diferentes. Ambas situaciones podrán exigir una inspección más detallada. Sin embargo, las etapas y las consideraciones de cada caso son diferentes. La primera guarda

relación con las quejas planteadas en tierra por la gente de mar, en virtud de la regla 5.2.2, y se abordará más adelante, en el capítulo 6. La presente sección se ocupa de las quejas que se presentan en el marco del procedimiento de inspecciones de control por el Estado del puerto (norma A5.2.1, párrafo 1, d)). Se entenderá por queja en este contexto la información presentada por un marino, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, incluido en ello los riesgos para la seguridad o la salud de la gente de mar que trabaja a bordo (norma A5.2.1, párrafo 3).

78. El PSCO y/o la autoridad del Estado del puerto deberían llevar un registro de la fecha y hora de recepción de la queja, los medios a través de los que se ha transmitido, la fuente de la queja, el nombre de la persona que la ha recibido, el nombre y el pabellón del buque de que se trate, y la naturaleza y los detalles del presunto incumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006. También debería llevarse un registro de las acciones emprendidas en torno a la queja.

79. Antes de iniciar cualquier acción respecto de la queja, el PSCO tiene que comprobar que la misma se refiere a un requisito del Convenio (incluidos los derechos de la gente de mar) establecido en sus artículos y en el Reglamento, o en la parte A del Código, y se vincula con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque en cuestión (norma A5.2.1, párrafo 1, d)). No es necesario que su objeto se encuentre en uno de los 16 ámbitos que figuran en la lista del anexo A5-III del Convenio.

80. Deberán tomarse medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar (norma A5.2.2, párrafo 7).

81. En base a la queja, el PSCO podrá o deberá (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 o la salud, o una infracción grave, como se señala en la última oración de la norma A5.2.1, párrafo 1; véase el párrafo

75 anterior) decidir la realización de una inspección más detallada a bordo del buque.

82. Si el PSCO decide no llevar a cabo una inspección más detallada y la queja hubiese sido presentada por un marino respecto de su caso individual, la misma debería tramitarse de conformidad con la regla 5.2.2 (véase el capítulo 6 *infra*).

83. La inspección realizada en respuesta a una queja deberá limitarse, en general, a las cuestiones que sean objeto de la queja. Sin embargo, como se señala en la norma A5.2.1, párrafo 3, la información contenida en la propia queja o conseguida durante su investigación podrá dar al PSCO motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del Convenio. En ese caso, el PSCO *podrá* (o *deberá*, en las circunstancias antes señaladas) decidir la realización de una inspección más detallada (véase el párrafo 71 anterior). Además, cuando los resultados de la investigación contradigan seriamente la información aportada en la documentación del buque, incluso respecto del cumplimiento continuo con respecto a la parte II de la DCLM, ello podrá constituir una prueba de que los documentos requeridos no están en regla o de que su contenido es falso, justificándose así una inspección más detallada en base a la norma A5.2.1, párrafo 1, *a*).

► 4. Inspección más detallada de las condiciones del trabajo marítimo a bordo de los buques

4.1. Nota general

84. El presente capítulo tiene como objetivo aportar una herramienta práctica que sirva de guía en cuanto al contenido de una inspección más detallada en virtud del MLC, 2006. Toda consideración acerca de un requisito relativo a cualquier materia deberá fundamentarse con referencias al texto del MLC, 2006, y —en la medida en que se mencionen en un Certificado de Trabajo Marítimo válido y en la DCLM adjunta— a las leyes o reglamentaciones nacionales, a los convenios colectivos o a otras medidas de cumplimiento del MLC, 2006 aplicables al buque de que se trate.

85. Cuando un buque no lleve un Certificado de Trabajo Marítimo ni una DCLM (por tratarse de un buque cuya certificación no es obligatoria (regla 5.1.3, párrafo 1), y que no haya solicitado un Certificado, o se trate de un buque de un Estado que no haya ratificado el MLC), los PSCO deberán atenerse a su criterio profesional a la hora de evaluar el cumplimiento de los requisitos específicos previstos en el MLC, 2006. Este criterio regirá también cuando de la información contenida en el Certificado o en la DCLM, o en documentos a los que se haga referencia en el Certificado o en la DCLM, o de otros elementos de información se desprenda claramente que en el buque tal vez no se cumplen los requisitos del Convenio (inclusive respecto de los derechos de la gente de mar) en lo relativo a las condiciones de trabajo y de vida de los marinos a bordo del buque. El ejercicio del criterio profesional por parte de los PSCO será especialmente necesario cuando un requisito

del MLC, 2006 pueda estar establecido en términos generales en las normas (parte A del Código). Las orientaciones en cuanto a las expectativas generales respecto de este requisito figuran en la parte B del Código. Con todo, esas orientaciones deberían considerarse con cuidado, puesto que la parte B no es obligatoria y no es objeto, en sí misma, del control por el Estado del puerto; sin embargo, aportan información sobre la intención de las disposiciones obligatorias. En los casos en que se hubiese detectado una situación de no conformidad, debería otorgarse al capitán la oportunidad de presentar pruebas de las exigencias nacionales al respecto y de dar las explicaciones necesarias.

86. En lo que atañe a las inspecciones iniciadas por la autoridad responsable del control por el Estado del puerto, más adelante se presentan los requisitos básicos a los que deberá darse cumplimiento, acompañados de sugerencias en cuanto a las fuentes de información para la determinación del cumplimiento, así como de ejemplos de deficiencias o de faltas de conformidad, con respecto a los 16 ámbitos de inspección del Estado del puerto que se especifican en el anexo A5-III del MLC, 2006. Dado que estos son los mismos que están sujetos a la certificación del Estado del pabellón, con arreglo al anexo A5-I (véase el párrafo 20 anterior), esta guía se basa en las partes pertinentes del capítulo 3 de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*. Las orientaciones que figuran más adelante podrán ser también pertinentes para las inspecciones iniciadas tras la presentación de una queja dentro de los límites del alcance de la queja.

87. Sin embargo, debería tenerse en cuenta que, salvo en el caso de los buques que sin lugar a dudas incumplen la normativa, o cuando los PSCO tengan razones bien fundadas para creer que los aspectos relativos a las condiciones de trabajo y de vida a bordo no se ajustan a las disposiciones del MLC, 2006, la inspección más detallada por el PSCO podría ser mucho menos exhaustiva que la efectuada por el Estado del pabellón. Si, tras haber visitado los espacios principales del buque y haber hablado con la

gente de mar, el PSCO opina que el buque parece estar en buenas condiciones de mantenimiento y explotación, y que la gente de mar parece satisfecha de sus condiciones generales de trabajo, el PSCO podrá decidir concentrarse en varios de los 16 ámbitos de los requisitos para realizar un examen más estricto, con miras a determinar si el Estado del pabellón realizó las inspecciones del buque y si las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento continuo son adecuadas y se aplican cabalmente. Dependiendo de los resultados, el PSCO podrá decidir poner término a la inspección más detallada o ampliarla a más áreas, incluso a todas las demás áreas a que se refiere el anexo A5-III.

88. Por último, en la sección siguiente se hacen referencias frecuentes a las exigencias de la legislación nacional o los requisitos nacionales o a términos similares. Se designan así los requisitos pertinentes previstos a nivel nacional, que los Estados del pabellón han adoptado para estar en conformidad con los requisitos del Convenio. Debería entenderse que no incumbe a los PSCO la función de hacer cumplir requisitos nacionales que rebasen el alcance de los requisitos previstos en el MLC, 2006.

4.2. Requisitos básicos; fuentes de información; ejemplos de deficiencias o de incumplimientos

Regla 1.1 – Edad mínima (Anexo A5-III – Edad mínima)

Requisitos básicos

- Ninguna persona menor de 16 años de edad podrá ser empleada o contratada o trabajar a bordo de un buque (norma A1.1, párrafo 1).
- La gente de mar menor de 18 años de edad no podrá ser empleada o contratada ni realizar trabajos cuando estos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad (norma A1.1, párrafo 4).

- Deberá prestarse especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales (norma A4.3, párrafo 2, b)).
- Deberá prohibirse el trabajo nocturno * de la gente de mar menor de 18 años (norma A1.1, párrafo 2), salvo en la medida en que la autoridad competente pueda hacer una excepción en virtud de la norma A1.1, párrafo 3, en el caso de los programas de formación.

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

Fuentes de información

- El rol de tripulación, los pasaportes y otros documentos oficiales que confirmen la fecha de nacimiento de la gente de mar.
- El horario de trabajo de la gente de mar menor de 18 años, para determinar las horas y la naturaleza de su trabajo.
- Información sobre los tipos de tareas a bordo que se considera pueden resultar peligrosos para la seguridad de la gente de mar menor de 18 años.
- Los informes recientes sobre accidentes y los informes correspondientes del comité de seguridad, para determinar si estuvo implicada gente de mar menor de 18 años.
- Entrevistas, en privado, con la gente de mar.

Ejemplos de deficiencias

- Una o más personas menores de 16 años de edad trabajan como gente de mar.
- Hay gente de mar menor de 18 años que trabaja de noche (y no como parte de un programa de formación).

- Hay gente de mar menor de 18 años que desempeña tareas que puedan resultar peligrosas para su salud o su seguridad.

Regla 1.2 – Certificado médico (Anexo A5-III – Certificado médico)

Requisitos básicos

- La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado * médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones (regla 1.2, párrafo 1).
- Los certificados médicos de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deben ser expedidos como mínimo en inglés (norma A1.2, párrafo 10).
- El certificado médico deberá haberlo expedido un médico debidamente calificado y deberá ser válido (norma A1.2, párrafos 1 y 4).
- El periodo de validez ** de un certificado está determinado por la legislación nacional del Estado del pabellón, de conformidad con lo siguiente:
 - un periodo máximo de dos años para los certificados médicos, salvo que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso ese periodo será de un año (norma A1.2, párrafo 7, a));
 - un periodo máximo de seis años para los certificados de percepción de los colores (norma A1.2, párrafo 7, b)).

*** Deberá considerarse que los certificados expedidos con arreglo a los requisitos del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW), en su forma enmendada, o que en lo esencial se ajustan a dichos requisitos, dan cumplimiento a esos requisitos (norma A1.2, párrafo 3).**

**** Los requisitos anteriores deberían leerse a la luz de las disposiciones siguientes del MLC, 2006 (norma A1.2, párrafos 8 y 9):**

8. En casos urgentes, la autoridad competente podrá permitir que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta la fecha de 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 interesado tenga un certificado médico vencido de fecha reciente.
9. Si el periodo de validez de un certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino interesado pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses.

Fuentes de información

- El rol de tripulación.
- Los certificados médicos.
- Los certificados de percepción de los colores, cuando proceda.
- El horario de trabajo y las entrevistas, en privado, con la gente de mar, encaminadas a determinar que se respetan las restricciones médicas relativas al trabajo de los marinos y que a estos no se les asigna un trabajo, o que realizan un trabajo, en contradicción con esas restricciones.
- La autorización o el permiso (sujeto a una validez máxima de tres meses) cuando la autoridad competente del Estado del pabellón hubiese otorgado a un marino un permiso para trabajar, en casos urgentes, sin un certificado válido o con un certificado expirado.

Ejemplos de deficiencias

- Hay a bordo uno o más marinos sin un certificado médico o de percepción de los colores (en su caso) válido ni una autorización de la autoridad competente para trabajar en casos urgentes.

- Hay a bordo del buque uno o más marinos que trabajan o que desempeñan funciones en contradicción con una restricción contenida en un certificado médico.
- No se ha expedido en inglés el certificado médico de la gente de mar que trabaja en buques que realizan habitualmente viajes internacionales.
- Uno o más certificados médicos no han sido expedidos por médicos debidamente calificados.

Regla 1.3 – Formación y calificaciones **(Anexo A5-III – Calificaciones de la gente de mar)**

Requisitos básicos

- La gente de mar deberá ser formada o titulada *, según corresponda, o, de lo contrario, estar calificada para desempeñar sus funciones de conformidad con los requisitos del Estado del pabellón (regla 1.3, párrafo 1).
- La gente de mar deberá haber completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo (regla 1.3, párrafo 2).

* Deberá considerarse que la formación y la titulación adquiridas de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW), en su forma enmendada, cumplen esos requisitos.

Fuentes de información

- Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (en adelante, DDMS) para verificar las calificaciones exigidas a la gente de mar.
- Certificados y notificaciones para el personal contemplado en el STCW, que confirmen las competencias del marino para ejercer sus funciones (junto con el rol de tripulación para determinar las tareas).
- Pruebas documentales (de un armador o, si corresponde al puesto de que se trata, de una autoridad nacional o de otra manera) que confirmen que la gente de mar tiene las

calificaciones que puedan exigirse en virtud del MLC, 2006 para el desempeño de otras tareas a bordo del buque (por ejemplo, los cocineros de los buques; véase, *infra*, la regla 3.2).

- Pruebas que confirmen que la gente de mar ha completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo del buque.
- Material de formación pertinente a disposición de la tripulación.
- Entrevistas, en privado, con la gente de mar para confirmar la formación.

Ejemplos de deficiencias

- Las calificaciones de la gente de mar no están en conformidad con el DDMS.
- Trabajan en el buque marinos que no han sido formados para ello o que no poseen un certificado que acredite que tienen las competencias profesionales u otras calificaciones para realizar las tareas que se les exigen.
- Los certificados o las notificaciones no están actualizados o han expirado.
- Trabajan a bordo del buque marinos que no completaron con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo.
- No se tienen las dispensas válidas expedidas con arreglo al STCW, en los casos en que se requieran.

Regla 1.4 – Contratación y colocación (Anexo A5-III – Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado)

Requisitos básicos

- Cuando un armador recurra a un servicio privado de contratación y colocación de gente de mar, este deberá contar con licencias o una certificación u otra forma de reglamentación establecida con arreglo al MLC, 2006 (norma A1.4, párrafo 2).

- No se cobrará a la gente de mar el uso de esos servicios (norma A1.4, párrafo 5, b)).
- Los armadores que utilicen servicios con sede en Estados que no hayan ratificado el MLC, 2006, deberán asegurarse de que, en la medida en que sea factible, esos servicios cumplen los requisitos del MLC, 2006 (norma A1.4, párrafo 9).

Fuentes de información

- Sitios web nacionales de las autoridades competentes relativos a la licencia o la reglamentación de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar (agencias de personal).
- Si la gente de mar ha sido empleada a través de un servicio de contratación y de colocación de gente de mar con sede en un país que no ha ratificado el MLC, 2006 debería disponerse de documentación que demuestre que el armador ha verificado, en la medida de lo factible y por medio de un sistema apropiado, que el servicio funciona en conformidad con las disposiciones del MLC, 2006. Por ejemplo, este sistema puede tomar en consideración la información recopilada por el Estado del pabellón, así como todo otro informe de inspección o certificado relativo a la calidad de los servicios que operan en países que no han ratificado el Convenio. Asimismo, entre los otros antecedentes que los armadores podrían aportar figuran las listas de verificación del cumplimiento de los requisitos del MLC, 2006 o los informes de inspección establecidos por organizaciones reconocidas con respecto a servicios de contratación y colocación con sede en países que no hayan ratificado el MLC, 2006.
- Entrevistas, en privado, con la gente de mar para determinar que no se le hayan facturado los honorarios u otros emolumentos en concepto de contratación o de colocación, y que ha sido informada de sus derechos y obligaciones.

- Entrevistas, en privado, con la gente de mar para determinar que el servicio de contratación y colocación utilizado no opera con una lista negra.

Ejemplos de deficiencias

- No se dispone de pruebas documentales que indiquen que el servicio o la agencia opera en conformidad con el MLC, 2006.
- Hay uno o más marinos que fueron contratados por un servicio privado de contratación y colocación de gente de mar que no cuenta con una licencia o certificación u otra forma de reglamentación establecida en conformidad con el MLC, 2006 o cuya licencia o certificación, u otro documento similar, ya no tiene validez.
- Se ha recurrido a un servicio privado de contratación y colocación que exige a los marinos el pago de honorarios u otros emolumentos por sus servicios de empleo.
- Trabajan a bordo uno o más marinos que fueron contratados por un servicio de contratación y colocación que opera en un Estado que no es parte en el MLC, 2006 en los casos en que el armador no pueda mostrar de forma concreta que se ha actuado en conformidad con el MLC, 2006.

Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar (Anexo A5-III – Acuerdos de empleo de la gente de mar)

Requisitos básicos

- Cada marino deberá tener una copia de su acuerdo de empleo de la gente de mar (AEGM) firmado por el marino y por el armador o por un representante del armador (o si no son asalariados, otras pruebas de acuerdos contractuales o similares) (norma A2.1, párrafo 1, a)).

- En los AEGM deberán, como mínimo, figurar las materias establecidas en la norma A2.1, párrafo 4, apartados *a)* a *k)*, del MLC, 2006 (norma A2.1, párrafo 4).
- También deberá proporcionarse a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo (como una libreta marítima) (norma A2.1, párrafo 1, *e)*).
- Cuando el AEGM esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, un ejemplar de dicho convenio deberá encontrarse a bordo del buque, con las disposiciones pertinentes en inglés (salvo en el caso de los buques que realizan sólo viajes nacionales) (norma A2.1, párrafo 2).
- El AEGM continuará teniendo efectos cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería¹ o de robo a mano armada contra los buques², independientemente de que la fecha fijada para su expiración haya vencido o de que cualquiera de las partes haya notificado su suspensión o terminación (norma A2.1, párrafo 7).

Fuentes de información

- Una copia del AEGM (u otras pruebas de acuerdos contractuales o similares) y de todo convenio de negociación colectiva de la gente de mar y, como mínimo, un modelo estándar del AEGM (en inglés) para el buque.

1 El término piratería tiene el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (norma A2.1, párrafo 7, *a)*).

2 La expresión robo a mano armada contra los buques deberá designar todo acto ilícito de violencia, de detención o de depredación, o amenaza de tales actos, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas o mar territorial de un Estado, o todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos de manera intencional. (norma A2.1, párrafo 7, *b)*).

- Cuando sea posible, y habida cuenta del calendario de la inspección relativa al periodo de empleo, pruebas de que la gente de mar posee un documento que contiene una relación de su servicio a bordo.
- La relación de servicio de la gente de mar, a efectos de determinar que no contenga declaraciones en cuanto a la calidad de su trabajo o a sus salarios.
- Entrevistas, en privado, con la gente de mar para confirmar que, a la hora de firmar el AEGM, se le ha dado la oportunidad de examinarlo, de obtener asesoramiento y de aceptar libremente el acuerdo antes de proceder a su firma.

Ejemplos de deficiencias

- Trabaja a bordo del buque uno o más marinos sin un AEGM (u otras pruebas de acuerdos contractuales o similares).
- En el AEGM de uno o más marinos no figuran todos los puntos señalados en la norma A2.1, párrafo 4, apartados *a)* a *k)*.
- El AEGM de uno o más marinos no está en conformidad con las exigencias nacionales del Estado del pabellón.
- No se cuenta con ningún sistema ni con disposiciones que permitan el registro del servicio de la gente de mar.
- Al finalizar su contratación, la gente de mar no recibe un documento en que conste su servicio a bordo del buque.
- No se encuentra a bordo un ejemplar del convenio colectivo que constituye total o parcialmente el AEGM o, de encontrarse a bordo, no está en inglés en un buque que realiza viajes internacionales.
- El modelo estándar del AEGM no está redactado en inglés.
- El AEGM incluye cláusulas que violan los derechos de la gente de mar.

Regla 2.2 – Salarios **(Anexo A5-III – Pago de los salarios)**

Requisitos básicos

- Toda la gente de mar deberá percibir por su trabajo, una remuneración completa a intervalos no superiores a un mes de conformidad con los acuerdos de empleo respectivos (regla 2.2, párrafo 1; norma A2.2, párrafo 1).
- La gente de mar tendrá derecho a recibir un estado de cuenta mensual en el que se indique su salario mensual y toda deducción autorizada, como las asignaciones (norma A2.2, párrafos 2, 3 y 4).
- No podrá efectuarse ninguna deducción no autorizada, como los pagos por los viajes hacia el buque o desde el buque (regla 2.2, párrafo 1).
- Todo gasto que se cobre por servicios de transferencia de remesas/asignaciones * deberá ser de una cuantía razonable, y el tipo de cambio que se aplique deberá estar acorde con los requisitos nacionales (norma A2.2, párrafo 5).
- Cuando la gente de mar sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, se le deberán seguir pagando sus salarios y otras prestaciones en virtud del AEGM, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional aplicables, incluido el envío de remesas, durante todo el periodo de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, o, en caso de que el marino muera durante su cautiverio, hasta la fecha de su muerte determinada con arreglo a la legislación nacional aplicable (norma A2.2, párrafo 7).

* Una asignación es un acuerdo por el cual un porcentaje de los ingresos de la gente de mar se remite, a petición del interesado, a intervalos periódicos a sus familias, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales, mientras los marinos se encuentran en el mar (norma A2.2, párrafos 3 y 4).

Fuentes de información

- El AEGM y otros documentos, como los registros de la nómina, que confirmen que los salarios se pagan a intervalos no superiores a un mes, como se especifica en los AEGM o en los convenios colectivos pertinentes.
- Los documentos pertinentes en los que consten los gastos que se cobran por el servicio y el tipo de cambio relativo a toda remesa enviada a las familias de la gente de mar, o a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales, si así lo solicita.
- Los documentos pertinentes que confirman el pago de los salarios, incluido el requisito de que se entregue a la gente de mar un estado de cuenta mensual (como una hoja de salarios). Los PSCO deberían disponer, si lo solicitaran, de copias de los estados de cuenta individuales.
- Entrevistas, en privado, con la gente de mar para confirmar el cumplimiento de los requisitos relativos al pago de los salarios.

Ejemplos de deficiencias

- No se paga a la gente de mar una remuneración periódica (al menos mensual) y completa, de conformidad con el AEGM o con un convenio colectivo.
- La gente de mar no recibe un estado de cuenta mensual de su remuneración (como una hoja de salarios).
- No se pagan las asignaciones con arreglo a las instrucciones de la gente de mar.
- Los gastos en concepto de conversión y transferencia de dinero no están en consonancia con los requisitos nacionales.
- Se utiliza más de un tipo de estados de cuenta salariales.
- Cuando a la gente de mar que sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques no

se le pague o no se le haya pagado su salario durante todo el periodo de cautiverio y hasta que haya sido liberada y debidamente repatriada o, si muere durante el cautiverio, hasta la fecha de muerte determinada de conformidad con la legislación nacional aplicable.

Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso **(Anexo A5-III – Horas de trabajo y de descanso)**

Requisitos básicos

- El número mínimo de horas de descanso * no deberá ser inferior a diez horas por cada periodo de 24 horas, ni a 77 horas por cada periodo de siete días, si la legislación nacional pertinente se refiere a horas de descanso; si la legislación nacional pertinente se refiere a horas de trabajo, el número máximo de horas de trabajo ** no deberá exceder de 14 horas por cada periodo de 24 horas, ni de 72 horas por cada periodo de siete días (norma A2.3, párrafo 5, según su aplicación en las normas nacionales) ***.
- Las horas de descanso podrán agruparse en dos periodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas; el intervalo entre dos periodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas (norma A2.3, párrafo 6, según su aplicación en las normas nacionales) ***.
- Se deberá tener en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar (norma A2.3, párrafo 4).

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

** La expresión *horas de trabajo* designa el tiempo durante el cual la gente de mar está obligada a efectuar un trabajo para el buque (norma A2.3, párrafo 1, a)).

*** Con respecto a las normas nacionales por las que se da aplicación a la norma A2.3:

La *norma A2.3, párrafo 3*, estipula que «Todo Miembro reconoce que la pauta en materia de horas normales de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás trabajadores, deberá 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. Sin embargo, esto no deberá ser un impedimento para que los Miembros dispongan de procedimientos para autorizar o registrar un convenio colectivo que determine las horas normales de trabajo de la gente de mar sobre una base no menos favorable que la de la presente norma».

La *norma A2.3, párrafo 7*, estipula que «Los pases de revista, los ejercicios de lucha contra incendios y de salvamento y otros ejercicios similares que impongan la legislación nacional y los instrumentos internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los periodos de descanso y no provoquen fatiga».

La *norma A2.3, párrafo 8*, estipula que «Los marinos que deban permanecer en situación de disponibilidad, por ejemplo, cuando haya una sala de máquinas sin dotación permanente, tendrán derecho a un periodo de descanso compensatorio adecuado si, por requerirse sus servicios, resultara perturbado su periodo de descanso».

La *norma A2.3, párrafo 13*, estipula que «Ninguna disposición contenida en los párrafos 5 y 6 de la presente norma deberá ser un impedimento para que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente para autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse, en la medida en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los periodos 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 duración».

Fuentes de información

- Un cuadro de formato normalizado aprobado, en el que se describa la organización del trabajo a bordo y se expliquen los requisitos nacionales en cuanto al número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso, y a

las horas de servicio en el mar y en el puerto, el cual debería exponerse en un lugar fácilmente accesible del buque (el cuadro de la organización del trabajo o el número de horas deberá estar disponible en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés).

- Documentos (el AEGM o el convenio colectivo pertinente y otros documentos, como las bitácoras de puente y de máquinas, que podrán también ser verificados), para confirmar el cumplimiento de los requisitos básicos relacionados con el número mínimo de horas de descanso o el número máximo de horas de trabajo.
- Un cuadro de la organización del trabajo o de las horas de trabajo escrito en el idioma, o idiomas, de trabajo del buque y también en inglés.
- Registros actualizados de los periodos de trabajo o de descanso, como exigen las normas nacionales, para cada marino que sirve a bordo del buque.
- Registros de los casos de fatiga de la gente de mar, que puede deducirse de un número de horas de trabajo que se sitúan sistemáticamente en los límites superiores y de otros factores que contribuyen a la misma, tales como la interrupción de los periodos de descanso; o la observación de marinos que muestran síntomas como falta de concentración, respuestas irrelevantes e incoherentes a las preguntas, bostezos y tiempo de reacción lento.

Ejemplos de deficiencias

- El horario de servicio de la gente de mar no está de conformidad con las normas aplicables.
- No se ha expuesto de manera visible un cuadro de la organización del trabajo, o el cuadro no contiene la información requerida.

- El cuadro de la organización del trabajo no está escrito en inglés o en el idioma o idiomas de trabajo del buque.
- No están disponibles o no existen los registros de los periodos de trabajo o de descanso.
- Hay pruebas de que se exceden los límites del trabajo o que no se respetan las horas de descanso, y de que no se ha consignado en el diario de a bordo o en otros documentos la suspensión del horario de trabajo, de conformidad con la norma A2.3, párrafo 14.

Regla 2.5 – Repatriación (Anexo A5-III – Garantía financiera para casos de repatriación)

Requisitos básicos

Para todos los buques:

- Un sistema de garantía financiera deberá existir para asistir a la gente de mar en caso de abandono³ (norma A2.5.2, párrafos 1 y 3).
- El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar (norma A2.5.2, párrafo 3).

3 Se deberá considerar que la gente de mar ha sido abandonada cuando el armador:

- a) no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar, o
- b) haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios (alimentación adecuada, alojamiento, suministro de agua potable, combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque y atención médica necesaria (norma A2.5.2, párrafo 5)), o
- c) de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar e incluso no haya pagado los salarios contractuales como mínimo durante un periodo de dos meses.

- El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida a toda la gente de mar abandonada a bordo (norma A2.5.2, párrafo 4).
- La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y estar acompañada de la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación (norma A2.5.2, párrafos 8 y 2).
- La asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente (norma A2.5.2, párrafo 9):
 - a) los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses;
 - b) todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluido el costo de la repatriación (que debe cubrir el viaje realizado por medios apropiados y expeditos, normalmente por transporte aéreo, y el suministro de alimentos y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada a su hogar, la atención médica necesaria, el viaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro costo o carga razonable derivados del abandono (norma A2.5.2, párrafo 10));
 - c) las necesidades esenciales de la gente de mar incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.
- La garantía financiera no deberá cesar antes de que finalice su periodo de validez, a menos que el proveedor de la garantía financiera haya notificado al menos con treinta días de

antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón (norma A2.5.2, párrafo 11).

Requisitos básicos adicionales para los buques que deben ser certificados⁴:

- Los buques deberán llevar a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma (norma A2.5.2, párrafo 6).
- Una copia del certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar (norma A2.5.2, párrafo 6).
- Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor (norma A2.5.2, párrafo 6).
- El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo A2-I (norma A2.5.2, párrafo 7).
- El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés (norma A2.5.2, párrafo 7).

Fuentes de información

Para todos los buques:

- Los documentos pertinentes que confirmen que se ha proporcionado garantía financiera.
- El AEGM.

4 Se trata de «los buques a los que se aplica el párrafo 1 o 2 de la regla 5.1.3» (norma A2.5.2, párrafo 6), es decir, los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que efectúen viajes internacionales (viajes desde un país hasta un puerto fuera de ese país); los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que enarbolan el pabellón de un Miembro y que operen desde un puerto, o entre puertos, en otro país, y otros buques si el armador lo solicita al Miembro de que se trate.

- El convenio colectivo pertinente, de haberlo.
- Las quejas pertinentes que se hubieran planteado a bordo.
- El último informe de inspección en virtud del MLC, 2006, en su versión enmendada.
- Las consultas realizadas a las autoridades laborales pertinentes en tierra, de considerarse apropiado.

Además, en el caso de los buques que deben ser certificados:

- El certificado válido de garantía financiera u otras pruebas documentales expedidas por el proveedor de garantía financiera, inclusive cuando la garantía financiera se proporciona a través de un régimen de seguridad social.
- Entrevistas, en privado, con la gente de mar.
- La parte I de la DCLM para comprobar si existe alguna equivalencia sustancial nacional y, si la hubiere, la parte II de la DCLM para comprobar su cumplimiento.

Ejemplos de deficiencias

Para todos los buques:

- No existen pruebas de que se haya proporcionado garantía financiera para la repatriación.
- La gente de mar no tiene acceso directo al sistema de garantía financiera cuando ha sido abandonada.
- La asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera no cubre los salarios pendientes limitados a cuatro meses, los gastos razonables, incluido el costo de la repatriación y las necesidades esenciales de la gente de mar.
- La garantía financiera:
 - i) ha cesado antes de la fecha de vencimiento indicada en el certificado de garantía financiera, o

- ii) ha cesado antes del final del periodo de notificación de por lo menos treinta días dado a la autoridad competente (cuando proceda), o
- iii) no es válida por otras razones.

Además, para los buques que deben ser certificados:

- El certificado de garantía financiera u otras pruebas documentales emitidas por el proveedor de garantía financiera, inclusive cuando la garantía financiera se proporciona a través de un régimen de seguridad social, no se lleva a bordo.
- Cuando más de un proveedor de garantía financiera proporciona cobertura y no todos los documentos proporcionados por cada proveedor se llevan a bordo.
- El certificado u otras pruebas documentales no se colocan en un lugar bien visible a bordo del buque, donde estén a disposición de la gente de mar.
- El certificado u otras pruebas documentales no incluyen la información requerida que figura en el anexo A2-I.
- El certificado u otras pruebas documentales no están redactados en inglés o no van acompañados de una traducción al inglés.
- El certificado de garantía financiera u otras pruebas documentales no son válidos, por ejemplo, están caducados o falsificados.

Regla 2.7 – Niveles de dotación **(Anexo A5-III – Niveles de dotación del buque)**

Requisitos básicos

- Los buques deberán contar con un número suficiente de marinos empleados a bordo para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección en sus operaciones en todas las condiciones, teniéndose en cuenta los aspectos relativos a la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje (regla 2.7).

- Los buques deberán cumplir, como mínimo, los niveles de dotación indicados en el DDMS o en otro documento equivalente expedido por la autoridad competente (norma A2.7, párrafo 1).

Fuentes de información

- El Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (DDMS) o su equivalente aplicable.
- El rol de tripulación, para determinar el número, la categoría (como los cocineros y los encargados de la preparación de las comidas, y los responsables de la atención médica) y las calificaciones de la gente de mar que trabaja a bordo.
- El cuadro de la organización del trabajo expuesto a bordo, para confirmar que se aplican los requisitos relativos a la dotación segura.
- Entrevistas, en privado, con la gente de mar, para confirmar que se cumplen los requisitos.

Ejemplos de deficiencias

- El número y/o las categorías de la gente de mar que trabaja a bordo no se ajustan a los mínimos especificados en el DDMS.
- No se encuentra a bordo el DDMS o un documento equivalente.

Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento (Anexo A5-III – Alojamiento) (Anexo A5-III –Servicios de esparcimiento a bordo)

Requisitos básicos

- En los buques deberán cumplirse las normas mínimas establecidas por el MLC, 2006, es decir, se facilitarán y mantendrán alojamientos e instalaciones de esparcimiento

decentes para la gente de mar que trabaja o vive en los buques, o ambas cosas, que sean consecuentes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar (regla 3.1, párrafo 1).

- El alojamiento de la gente de mar deberá ser seguro y decente, y deberá cumplir con los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006 (norma A3.1, párrafo 1).
- El capitán, o una persona que este designe, realizará inspecciones frecuentes de los espacios de alojamiento de la gente de mar (norma A3.1, párrafo 18), inspecciones de las cuales se llevarán registros que puedan examinarse.

Nota: En lo que atañe a los buques construidos antes de la entrada en vigor del MLC, 2006, en el caso del Estado del pabellón: esos buques podrán seguir siendo inspeccionados en relación con el alojamiento y los servicios de esparcimiento de la gente de mar, para verificar que en el buque:

- se dé cumplimiento a las normas establecidas en los Convenios núms. 92, 133 o 147 de la OIT (si se aplican en el Estado del pabellón) (regla 3.1, párrafo 2), y/o
- se faciliten y mantengan 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 (regla 3.1, párrafo 1).

Fuentes de información

- El plan de construcción del buque, en el que se muestran las dimensiones del mismo y se identifica el uso que habrá de hacerse de cada espacio o área.
- El rol de tripulación, para establecer una comparación con el número de dormitorios y de literas.
- La observación visual de los espacios de alojamiento y de las instalaciones de esparcimiento a bordo para la gente de mar, prestándose especial atención a los siguientes requisitos del MLC, 2006:

- requisitos generales (norma A3.1, párrafo 6);
 - tamaño de los dormitorios y de otros espacios de alojamiento (norma A3.1, párrafos 9 y 10);
 - calefacción y ventilación (norma A3.1, párrafo 7);
 - ruido, vibraciones y otros factores ambientales (norma A3.1, párrafo 6, h));
 - instalaciones sanitarias y conexas (norma A3.1, párrafos 11 y 13);
 - iluminación (norma A3.1, párrafo 8);
 - enfermería (norma A3.1, párrafo 12);
 - servicios de esparcimiento (norma A3.1, párrafos 14 y 17);
 - requisitos relativos a la seguridad y la salud en el trabajo, y a la prevención de accidentes a bordo de los buques, a la luz de las necesidades específicas de la gente de mar que vive y trabaja en los buques (norma A3.1, párrafo 2, a), y párrafo 6, h)).
- Los registros de a bordo, para confirmar que se realizan inspecciones frecuentes por parte del capitán del buque o por una persona que este designe; en el caso de los buques que llevan un Certificado de Trabajo Marítimo, la parte II de la DCLM, a efectos de comprobar que se hayan realizado otras inspecciones o se hayan emprendido acciones previstas en las medidas aprobadas por el armador.
 - Pruebas de que a bordo del buque se adoptan medidas para controlar los niveles de ruidos y vibraciones en las áreas de trabajo y de vida de la gente de mar.

Ejemplos de deficiencias

- La ubicación de los dormitorios en el buque no se ajusta a las normas nacionales que dan cumplimiento al MLC, 2006.

- El número y/o el tamaño (incluida la altura) de los dormitorios no se ajustan a las normas nacionales que dan cumplimiento al MLC, 2006.
- Hay más de un marino por litera.
- Las instalaciones de espaciamiento no se ajustan a las normas nacionales que dan cumplimiento al MLC, 2006.
- La calefacción, la iluminación o la ventilación no son adecuadas o no funcionan correctamente.
- El mobiliario en los espacios de alojamiento de la gente de mar, incluidos la enfermería, los comedores y las salas de espaciamiento, no se ajustan a las normas nacionales que dan cumplimiento al MLC, 2006.
- No se cuenta con dormitorios separados para hombres y mujeres.
- No se cuenta con instalaciones sanitarias separadas para hombres y mujeres.
- Las instalaciones sanitarias son inadecuadas o no funcionan.
- La enfermería es utilizada para el alojamiento de personas que no están enfermas.
- Los espacios de alojamiento y las instalaciones de espaciamiento de la gente de mar no se mantienen en condiciones de limpieza y de orden.
- El capitán, o la persona designada por este, no realiza inspecciones periódicas del alojamiento de la gente de mar.
- Las instalaciones de lavandería son inadecuadas o no funcionan correctamente.
- La gente de mar está expuesta a niveles peligrosos de ruido, vibraciones y otros factores ambientales y químicos en las instalaciones de alojamiento o de espaciamiento o en los servicios de fonda.

Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda **(Anexo A5-III – Alimentación y servicio de fonda)**

Requisitos básicos

- Los alimentos y el agua potable deberán ser de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados, y cubrir adecuadamente las necesidades del buque; al respecto, deberán tomarse en consideración los diferentes orígenes culturales y religiosos de la gente de mar a bordo del buque (regla 3.2, párrafo 1).
- La comida de la gente de mar embarcada deberá proporcionarse gratuitamente durante el periodo de contratación (regla 3.2, párrafo 2).
- Todo marino empleado como cocinero del buque * y encargado de la preparación de las comidas deberá tener la formación y las calificaciones exigidas para ejercer esta función (norma A3.2, párrafo 3).
- Ningún marino menor de 18 años podrá ser empleado o contratado ni trabajar como cocinero a bordo de un buque (norma A3.2, párrafo 8).
- El capitán, o una persona que este designe, deberá realizar inspecciones frecuentes y documentadas de las provisiones de víveres y agua potable y de las instalaciones utilizadas para preparar y servir comidas (norma A3.2, párrafo 7).

* El término «cocinero del buque» designa a un marino responsable de la preparación de alimentos (regla 3.2, párrafo 3; norma A3.2, párrafos 3 y 4).

Fuentes de información

- Documentos (véase la regla 1.1 sobre la edad mínima) que confirmen que los cocineros del buque tengan 18 o más años de edad y hayan adquirido la formación, las calificaciones y las competencias exigidas para ejercer su función, de conformidad con los requisitos nacionales. En los casos en que no se requiera un cocinero plenamente calificado, deberán

darse pruebas de que la gente de mar que prepara alimentos en las cocinas tiene formación o instrucción en materia de higiene alimentaria y personal, así como de manipulación y almacenamiento de los alimentos a bordo de los buques.

- Registros a bordo de los buques que confirmen que se realizan inspecciones frecuentes y documentadas de:
 - las provisiones de víveres y agua potable;
 - los locales utilizados para la manipulación y el almacenamiento de víveres;
 - la cocina y demás equipos utilizados para preparar y servir comidas.
- Observación visual de las instalaciones del servicio de fonda, incluyéndose las cocinas y los espacios de almacenamiento, para comprobar que sean higiénicos e idóneos para su finalidad.
- Pruebas relativas a la manera en que se controla la calidad del agua potable y a los resultados de ese control.
- Planes de menús, junto con la observación visual de las existencias de víveres y de las áreas de almacenamiento, para garantizar que sea adecuada la calidad y la cantidad de los víveres suministrados (por ejemplo, que no estén caducados) y que estos tengan un valor nutritivo y sean variados en su naturaleza.
- Entrevistas, en privado, con un número representativo de marinos para asegurarse de que no se les cobran los alimentos, que se les abastece de agua potable y que los víveres y el agua potable son de calidad y cantidad adecuadas.

Ejemplos de deficiencias

- La calidad y la cantidad de los víveres y el agua potable no son adecuadas, y estos no tienen un valor nutritivo adecuado para los marinos a bordo del buque.

- Se cobra a la gente de mar por la comida y/o no se le abastece de agua potable.
- El marino encargado de la preparación de las comidas no ha recibido formación, ni cuenta con la instrucción exigida.
- El cocinero del buque no ha recibido formación, ni está calificado.
- El cocinero del buque es menor de 18 años.
- No se realizan inspecciones frecuentes y documentadas de la comida o del agua, ni de las áreas de preparación, almacenamiento o manipulación de los alimentos.
- Las instalaciones del servicio de fonda no son higiénicas o no son aptas para su finalidad, por otros motivos.

Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra (Anexo A5-III – Atención médica a bordo)

Requisitos básicos

- La gente de mar deberá estar cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y tener un acceso rápido y adecuado a la atención médica, incluida la asistencia dental, mientras esté trabajando a bordo (regla 4.1, párrafo 1; norma A4.1, párrafo 1).
- La protección y la atención de la salud deberán suministrarse sin costo alguno para la gente de mar, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales (regla 4.1, párrafo 2).
- Los armadores deberán garantizar a la gente de mar el derecho de visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible (norma A4.1, párrafo 1, c)).

Nota: Los Estados del puerto deberán asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata tenga acceso a las instalaciones médicas del Estado del puerto, en tierra (regla 4.1, párrafo 3).

Fuentes de información

- Documentos (como el AEGM) que confirmen que, en la medida en que lo contemple la legislación y la práctica del Estado del pabellón, la gente de mar tiene acceso gratuito a atención médica y a servicios de protección de la salud mientras estén a bordo del buque o cuando hayan atracado en un puerto extranjero (norma A4.1, párrafo 1, d)).
- Documentos (como el AEGM), para confirmar que se otorga a la gente de mar el derecho a visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible (norma A4.1, párrafo 1, c)).
- La parte II de la DCLM, para comprobar qué disposiciones ha adoptado el armador para hacer posible el acceso a los servicios médicos en tierra.
- Registros y equipos, para confirmar que se observan las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y la atención médica (norma A4.1, párrafo 1, a)).
- Observación visual, para confirmar que el buque está equipado con suministros médicos suficientes, incluidos un botiquín y equipo médico, así como la edición más reciente de la *Guía médica internacional de a bordo*, u otra guía médica, como exige la legislación y la reglamentación nacionales.
- Documentos (como el DDMS y el rol de tripulación) para confirmar que:
 - un médico calificado trabaja a bordo (en el caso de los buques que lleven 100 o más personas y que habitualmente hagan travesías internacionales de más de tres días), o
 - cuando no se exija que el buque lleve un médico a bordo, se lleva al menos un marino (que haya recibido formación y esté calificado, con arreglo a los requisitos del STCW)

encargado de la atención médica, o competente para proporcionar primeros auxilios como parte de sus tareas ordinarias.

- Pruebas de que se llevan a bordo del buque los formularios de informe médico.
- Entrevistas, en privado, con un número representativo de marinos para confirmar que la gente de mar tiene acceso a la atención médica a bordo sin costo alguno y que se les otorga un permiso para tener acceso a los servicios de atención médica y odontológica en los puertos de escala, cuando ello es factible.
- Pruebas de que se dispone de procedimientos para recibir llamadas por radio o por satélite para prestar asistencia médica.

Ejemplos de deficiencias

- El capitán y/o el armador deniegan injustificadamente a la gente de mar que trabaja a bordo del buque los permisos para bajar a tierra, con fines de atención médica u odontológica.
- La gente de mar no tiene una protección de la salud adecuada, ni recibe atención médica a bordo del buque.
- No viaja a bordo personal médico con las calificaciones adecuadas, como exige la legislación o la reglamentación nacional.
- El botiquín o el equipo médico no se ajusta a las normas nacionales, y/o no se dispone a bordo de una guía médica.
- No se llevan a bordo los formularios de informe médico.
- Existen pruebas de que se ha cobrado a uno o más marinos un servicio médico o dental, siendo ello contrario a la legislación o la práctica nacionales.

Regla 4.2 – Responsabilidad del armador (Anexo A5-III – Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador)

Requisitos básicos

- La gente de mar tiene derecho a asistencia y apoyo materiales del armador respecto de las consecuencias económicas de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan mientras presta servicios con arreglo a un AEGM o que se deriven de su empleo en virtud de un acuerdo de esta índole (regla 4.2, párrafo 1).
- 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 (norma A4.2.1, párrafo 1, c).
- Los armadores o sus representantes deben adoptar medidas para proteger los bienes de la gente de mar dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida y devolvérselos a ella misma o a sus parientes más próximos (norma A4.2.1, párrafo 7).
- 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 de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional, en conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el AEGM o en un convenio colectivo (norma A4.2.1, párrafo 1, b).
- El sistema de garantía financiera previsto en la norma A4.2.1, párrafo 1, b), podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar (norma A4.2.2, párrafo 2).

- La indemnización contractual, cuando está prevista en el AEGM y sin perjuicio de lo dispuesto en la norma A4.2.1, párrafo 8, c), se deberá pagar en su totalidad y sin demora (norma A4.2.1, párrafo 8, a)).
- No deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior a la suma contractual (norma A4.2.1, párrafo 8, b)).
- Cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten evaluar la indemnización total a la que puede tener derecho, se deberán efectuar un pago o varios pagos provisionales para evitar que se encuentre en una situación de precariedad indebida (norma A4.2.1, párrafo 8, c)).
- La gente de mar deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero el armador podrá deducir dicho pago de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación presentada por la gente de mar contra el armador y relacionada con el mismo incidente (norma A4.2.1, párrafo 8, d)).
- Toda reclamación contractual de indemnización podrá presentarla directamente la gente de mar interesada, o su pariente más cercano, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado (norma A4.2.1, párrafo 8, e)).
- A los efectos de la norma A4.2.1, párrafo 8, la expresión «reclamación contractual» designa toda reclamación relativa a los casos de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el AEGM o en un convenio colectivo (norma A4.2.2, párrafo 1).
- Deberán existir disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones previstas en la norma A4.2.1, párrafo 8 a través de procedimientos rápidos y equitativos (norma A4.2.2, párrafo 3).

- La gente de mar deberá recibir un preaviso para notificar que se va a anular o rescindir la garantía financiera del armador (norma A4.2.1, párrafo 9).
- El proveedor de la garantía financiera debe notificar a la autoridad competente del Estado del pabellón que se ha anulado o rescindido la garantía financiera del armador (norma A4.2.1, párrafo 10).
- La garantía financiera no deberá cesar antes de que finalice su periodo de validez, a menos que el proveedor de la garantía financiera haya notificado al menos con treinta días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón (norma A4.2.1, párrafo 12).
- La garantía financiera deberá prever el pago de todas las reclamaciones contractuales incluidas en su cobertura que se presenten durante el periodo de validez del documento (norma A4.2.1, párrafo 13).
- Los buques deberán llevar a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedido por el proveedor de la misma (norma A4.2.1, párrafo 11).
- Una copia del certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar (norma A4.2.1, párrafo 11).
- Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor (norma A4.2.1, párrafo 11).
- El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deben contener la información requerida en el anexo A4-I (norma A4.2.1, párrafo 14).
- El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés (norma A4.2.1, párrafo 14).

Fuentes de información

- El certificado válido de garantía financiera u otras pruebas documentales emitidas por el proveedor de garantía financiera.
- La parte I de la DCLM para comprobar si existe alguna equivalencia sustancial nacional y, si la hubiere, la parte II de la DCLM para comprobar su cumplimiento.
- El AEGM y/o el convenio colectivo pertinente para verificar que la gente de mar tenga la cobertura requerida por la legislación nacional que aplica el MLC, 2006.
- Las quejas que se hubieran planteado a este respecto a bordo.
- Las entrevistas realizadas, en privado, con la gente de mar.
- Las consultas realizadas a autoridades laborales en tierra, de considerarse apropiado.

Ejemplos de deficiencias

- Cuando corresponda, las disposiciones del AEGM o del convenio colectivo no están en conformidad con los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006.
- La gente de mar no recibe indemnizaciones contractuales como se establece en el AEGM o en el convenio colectivo.
- La indemnización contractual se retrasa o no se paga en su totalidad.
- Se presiona a la gente de mar para que acepte un pago inferior al importe contractual.
- No se efectúan pagos provisionales a la gente de mar cuando la naturaleza de la discapacidad de larga duración de un marino dificulta la evaluación de la indemnización total a la que este puede tener derecho.
- La gente de mar no tiene acceso directo al sistema de garantía financiera.

- No existen disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales.
- Cuando la garantía financiera del armador va a ser o ha sido cancelada o terminada, y no se ha notificado a la gente de mar.
- La garantía financiera:
 - i) ha cesado antes de la fecha de vencimiento indicada en el certificado de garantía financiera, o
 - ii) ha cesado antes del final del periodo de notificación de por lo menos treinta días dado a la autoridad competente (cuando proceda), o
 - iii) no es válida por otras razones.
- El certificado de garantía financiera u otras pruebas documentales emitidas por el proveedor de garantía financiera no se llevan a bordo.
- Cuando más de un proveedor de garantía financiera proporciona cobertura y no todos los documentos proporcionados por cada proveedor se llevan a bordo.
- El certificado u otras pruebas documentales no se colocan en un lugar bien visible a bordo del buque, donde estén disponibles para la gente de mar.
- El certificado de garantía financiera u otras pruebas documentales no incluyen la información exigida que figura en el anexo A4-I.
- El certificado u otras pruebas documentales no están redactados en inglés o no van acompañados de una traducción al inglés.
- El certificado de garantía financiera u otras pruebas documentales no son válidos, por ejemplo, están caducados o falsificados.

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

(Anexo A5-III – Salud y seguridad y prevención de accidentes)

Requisitos básicos

- El entorno de trabajo, de vida y de formación en los buques deberá ser seguro e higiénico, y estar acorde con la legislación y la reglamentación nacionales y con otras medidas de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevención de accidentes a bordo del buque. Deberán adoptarse precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, incluidas medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como el riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo del buque (norma A4.3, párrafo 1, *b*)).
- Los buques deberán contar con políticas y programas en materia de seguridad y salud en el trabajo para la prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales, prestándose especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años (norma A4.3, párrafo 1, *c*), y párrafo 2, *b*)).
- Deberá organizarse un comité de seguridad del buque en el que participen los representantes de la gente de mar encargados de la seguridad (tratándose de buques con cinco o más marinos) (norma A4.3, párrafo 2, *d*)).
- Deberán evaluarse los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo (teniéndose en cuenta la información estadística apropiada) (norma A4.3, párrafo 8).

Fuentes de información

- Documentos pertinentes, como los informes de los accidentes laborales a bordo y los informes de las evaluaciones de riesgos

realizadas con miras a la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo del buque.

- Documentos en los que se indiquen la composición y las reuniones del comité de seguridad (por ejemplo, registros y actas de las reuniones, etc.), si el buque tiene cinco marinos o más.
- Documentos relacionados con la política y los programas continuos en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo del buque, para confirmar que:
 - están disponibles para la gente de mar;
 - están acordes con las disposiciones nacionales;
 - incluyen la evaluación de los riesgos, y la formación y la instrucción de la gente de mar;
 - en ellos se presta especial atención a la seguridad y la salud de los marinos jóvenes;
 - se han adoptado las medidas preventivas adecuadas;
 - se utiliza y mantiene correctamente el equipo de protección personal idóneo.
- Avisos e instrucciones oficiales pertinentes sobre seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes respecto de riesgos particulares a bordo, los cuales deberían exponerse de manera visible en el buque, en un lugar que atraiga la atención de la gente de mar (norma A4.3, párrafo 7).
- Pruebas de que la gente de mar dispone, para su uso, de un equipo de protección adecuado.
- Pruebas de que se ha establecido un procedimiento de notificación de los accidentes del trabajo.
- Entrevistas, en privado, con un número representativo de marinos para confirmar la existencia de programas y prácticas de seguridad y salud en el trabajo a bordo.

- Pruebas de que, en relación con la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y con la prevención de accidentes, se da especial consideración, cuando corresponde, a todo requisito nacional relativo a:
 - las características estructurales del buque, incluidos los medios de acceso y los riesgos derivados del amianto;
 - las máquinas;
 - los efectos de temperaturas extremadamente bajas o extremadamente altas de toda superficie con la que los marinos puedan estar en contacto;
 - los efectos del ruido en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
 - los efectos de las vibraciones en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo del buque;
 - los efectos de los factores ambientales (distintos del ruido y de las vibraciones) en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo, incluido el humo del tabaco;
 - las medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;
 - los equipos de carga y descarga;
 - la prevención y lucha contra los incendios;
 - las anclas, cadenas y cables;
 - las cargas peligrosas y lastres;
 - el equipo de protección personal para la gente de mar;
 - el trabajo en espacios confinados;
 - los efectos físicos y mentales del cansancio;
 - los efectos de la dependencia de las drogas y del alcohol;
 - la protección y prevención del VIH y el sida;
 - la respuesta ante emergencias y accidentes.

Ejemplos de deficiencias

- Existen condiciones a bordo que pueden minar los esfuerzos encaminados a la prevención de accidentes.
- No hay pruebas de que existan a bordo políticas y/o programas de prevención de los accidentes del trabajo, de las lesiones y de las enfermedades profesionales.
- No se ha establecido o no funciona el comité de seguridad del buque, cuando cinco o más marinos trabajan a bordo.
- El equipo de protección personal está en malas condiciones, es utilizado inadecuadamente o no es utilizado.
- Se carece de una evaluación de los riesgos.
- La gente de mar no tiene conocimiento de las medidas adoptadas por la administración en materia de seguridad y salud en el trabajo y de prevención de accidentes.
- No se han subsanado los riesgos que se plantean a los marinos jóvenes.
- No se han investigado los accidentes del trabajo, ni tampoco se han establecido los informes correspondientes en conformidad con los procedimientos del buque.

Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

(Anexo A5-III – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo)

Requisitos básicos

- Los buques deberán contar a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar, relativas a las infracciones de las disposiciones contenidas en el MLC, 2006 (inclusive respecto de los derechos de la gente de mar) (regla 5.1.5, párrafo 1).

- Deberá proporcionarse a todos los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque (norma A5.1.5, párrafo 4), procedimientos que deben estar escritos en el idioma de trabajo de este último.
- Se prohíbe el hostigamiento de los marinos que presenten quejas en virtud del MLC, 2006 (regla 5.1.5, párrafo 2).

Fuentes de información

- El documento que describe los procedimientos de quejas a bordo, para confirmar que estos procedimientos se aplican a bordo del buque, especialmente en lo que respecta al derecho de representación, a la protección requerida contra el hostigamiento y a la posibilidad que la gente de mar ha de tener para presentar quejas directamente al capitán del buque o a una autoridad externa.
- Entrevistas, en privado, con un número representativo de marinos para confirmar que se les ha entregado una copia de los procedimientos de tramitación de quejas a bordo del buque en el idioma de trabajo de este último, que pueden presentar quejas directamente al capitán del buque, o a una autoridad externa, y que no son objeto de hostigamiento.

Ejemplos de deficiencias

- No se cuenta con un documento en el que se establezcan los procedimientos de quejas a bordo.
- Los procedimientos de quejas no se aplican a bordo del buque.
- Uno o más marinos que han presentado quejas han sido objeto de hostigamiento.
- No se ha puesto a disposición de la gente de mar una copia de los procedimientos de quejas a bordo del buque en el idioma de trabajo de este último.

► **5. Acciones que habrán de emprender los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto cuando encuentren deficiencias o faltas de conformidad**

5.1. Acciones que habrán de considerarse cuando se encuentren deficiencias

89. Cuando, tras realizarse una inspección más detallada, el PSCO constatare que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a lo previsto en el Convenio, deberán o podrán emprenderse algunas acciones, dependiendo de la situación (norma A5.2.1, párrafo 4). En este capítulo se describen las tres etapas principales que habrán de seguirse en relación con este estadio final de la inspección comprendida en el control por el Estado del puerto.

Etapas 1. Notificación de cualquier deficiencia

90. Deberán adoptarse las siguientes medidas:

- las deficiencias detectadas deberán señalarse al capitán del buque, y se indicará un plazo para su rectificación;
- si el PSCO considera que las deficiencias son importantes o están relacionadas con una queja presentada en situaciones como las que se describen en la sección 3.3 anterior, estas deficiencias deberán señalarse, en virtud del MLC, 2006 (norma A5.2.1, párrafo 4), a la atención de las organizaciones

apropiadas de la gente de mar y de los armadores en el Estado del puerto en el que se hubiese realizado la inspección.

91. El PSCO encargado de la inspección ejercerá su criterio profesional para determinar si las deficiencias son o no importantes. En un buque bien organizado no se espera que el PSCO detecte deficiencias importantes en razón de su naturaleza, cantidad o repetición. La rectificación de una deficiencia derivada de la utilización por el armador de una empresa de servicios de contratación y colocación no debería, en principio, ir en detrimento de la gente de mar afectada.

92. Cuando las deficiencias sean importantes o se relacionen con una queja, el PSCO también podrá:

- notificar a un representante del Estado del pabellón;
- proporcionar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala (norma A5.2.1, párrafo 4)

93. En las notificaciones a que hacen referencia los párrafos 90 y 91 anteriores se debería hacer hincapié en toda falta de conformidad que tenga que ser corregida antes de que el buque reanude la navegación, indicándose (salvo que fuese obvia) la razón por la cual la no conformidad señalada se encuentra comprendida en el ámbito de la norma A5.2.1, párrafo 6, *a)* y/o *b)* (véase el párrafo 96 *infra*). La notificación de las deficiencias importantes debería hacerse siempre por escrito.

94. Una autoridad responsable del control por el Estado del puerto podrá decidir enviar el informe del PSCO al Director General de la OIT, acompañado de las observaciones recibidas de las autoridades del Estado del pabellón (norma A5.2.1, párrafo 5).

95. Si se comunica información a la autoridad competente del siguiente puerto de escala, el PSCO de ese puerto podrá decidir la inspección del buque para verificar que se hayan adoptado o se estén adoptando medidas encaminadas a rectificar la deficiencia en el plazo establecido (véase el párrafo 104 *infra*). Si la

rectificación no se ha efectuado, podrá considerarse que la información transmitida no aportó motivos claros que justificaran una inspección más detallada, con arreglo a la norma A5.2.1, párrafo 1, *b)* (véase el párrafo 71 *supra*), lo que pudiera finalmente conducir a que la deficiencia sea considerada como una no conformidad que constituye una infracción recurrente, a tenor de la norma A5.2.1, párrafo 6 (véase *infra*).

Etapas 2. Determinar si el buque puede zarpar antes de la rectificación

96. En vista de que debe hacerse todo lo posible por evitar que el buque sea inmovilizado o demorado indebidamente (véase el párrafo 108 *infra*), debería permitirse que el buque zarpe (en el entendido de que todas las deficiencias detectadas se rectificarán dentro del plazo fijado), salvo cuando:

- a)* las condiciones a bordo constituyan claramente un riesgo para la seguridad y la salud de la gente de mar, o
- b)* la falta o las faltas de conformidad detectadas constituyan una infracción grave o recurrente de las disposiciones del Convenio (inclusive respecto de los derechos de la gente de mar, cuya violación es pertinente para la consideración de la gravedad de una falta de conformidad) (norma A5.2.1, párrafo 6; véase asimismo la pauta B5.2.1, párrafo 2).

97. En ambos casos, el PSCO deberá adoptar medidas para garantizar que el buque no zarpe hasta que no se haya corregido toda falta de conformidad respecto de *a)* o de *b)* del párrafo anterior, o hasta que el PSCO haya aceptado una propuesta de plan de acción dirigida a rectificar esa no conformidad.

5.2. Ejemplos de circunstancias que pueden requerir la inmovilización del buque

98. No todas las deficiencias serán suficientemente graves como para justificar que se impida el zarpe de un buque. Sin embargo, las infracciones recurrentes podrán constituir una razón para la

inmovilización de un buque. **Los siguientes son ejemplos —y sólo ejemplo— de los tipos de circunstancias que podrían justificar una decisión de mantener al buque en el puerto (en ausencia de un acuerdo sobre una propuesta de plan de acción para corregir la deficiencia), bien porque esta sea recurrente** (en el sentido de que se haya producido varias veces en un viaje, o de que se repita tras un viaje anterior en el que se hubiese detectado la misma deficiencia), **o bien debido a la gravedad de un solo caso:**

- la presencia a bordo de un marino menor de 16 años (norma A1.1, párrafo 1);
- el empleo de cualquier marino menor de 18 años en un trabajo que pudiera resultar peligroso para su salud o su seguridad (norma A1.1, párrafo 4), o en un trabajo nocturno (véase la norma A1.1, párrafos 2 y 3);
- la insuficiencia de la dotación (regla 2.7 y norma A2.7), inclusive cuando resulta de la supresión de los marineros menores de edad en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad;
- cualquier otra deficiencia que constituya una violación de los derechos y principios fundamentales o de los derechos en el empleo y de los derechos sociales de la gente de mar comprendidos en los artículos III y IV;
- toda falta de conformidad que redunde en la violación de esos derechos fundamentales (por ejemplo, la asignación de un alojamiento por debajo de las normas mínimas, por motivos basados en la raza, en el género o en la actividad sindical de la gente de mar afectada);
- los casos recurrentes de gente de mar que no tiene un certificado médico válido que acredite su aptitud física para las tareas de su puesto (norma A1.2);
- la observación reiterada en diversas ocasiones de que a bordo del mismo buque hay gente de mar que trabaja sin un acuerdo

de empleo de la gente de mar (AEGM), o gente de mar con un AEGM cuyas cláusulas constituyen una denegación de los derechos de la gente de mar (regla 2.1, párrafo 1);

- el hecho de que gente de mar trabaja reiteradamente un número de horas superior al número máximo de horas de trabajo (norma A2.3, párrafo 5, *a*)), o que tiene un número de horas de descanso inferior al mínimo (norma A2.3, párrafo 5, *b*));
- el mal funcionamiento de la ventilación y/o el aire acondicionado o la calefacción (norma A3.1, párrafo 7);
- el alojamiento, incluidos el servicio de fonda y las instalaciones sanitarias, adolecen de falta de higiene o de equipo, o este no funciona (normas A3.1, párrafo 11, y A3.2, párrafo 2; regla 4.3, párrafo 1);
- la calidad y la cantidad de alimentos y agua potable son inadecuadas para el viaje previsto (norma A3.2, párrafo 2);
- faltan a bordo la guía médica, el botiquín o el equipo médico prescritos (norma A4.1, párrafo 4, *a*));
- no hay médico en los buques de pasaje que realizan travesías internacionales de más de tres días y que llevan cien o más personas a bordo, o no hay un marino que esté a cargo de la atención médica a bordo (norma A4.1, párrafo 4, *b*) y *c*));
- hay casos repetidos de impago de salarios, o impago de salarios durante un periodo considerable, o de falsificación de los estados de cuenta salariales, o se utiliza más de un tipo de estados de cuenta salariales (norma A2.2, párrafos 1 y 2).

99. Al tomar en consideración los ejemplos arriba mencionados, se debería hacer especial referencia a la orientación que deberán recibir los PSCO de sus autoridades, en conformidad con lo dispuesto en la norma A5.2.1, párrafo 7, en la que se exige que los PSCO «reciban orientación, como la prevista en la parte B del Código, sobre el tipo de circunstancias que justifican la

inmovilización de un buque, con arreglo al párrafo 6 de la presente norma». En la pauta B5.2.1, párrafo 1, se recomienda que debería elaborarse una política de inspección para los PSCO con el objetivo de asegurar la coherencia de las actividades de inspección y control de la aplicación relacionadas con los requisitos del presente Convenio (e inclusive con los derechos de la gente de mar), y también de orientar dichas actividades.

100. En la pauta B5.2.1, párrafo 2, se indican las circunstancias que justifican la inmovilización de un buque considerando que, en lo que respecta a las infracciones a que se hace referencia en el párrafo 6, b), de la norma A5.2.1, la gravedad puede 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 establecidos en los artículos III y IV. Por ejemplo, el empleo de una persona menor de edad debería considerarse una infracción grave, incluso cuando sólo haya una persona a bordo en esta situación. En otros casos, se debería tener en cuenta el número de deficiencias diferentes detectadas durante una determinada inspección: por ejemplo, podría considerarse que hacen falta varias anomalías en relación con el alojamiento o la alimentación y el servicio de fonda, que no suponen una amenaza para la seguridad o la salud, para determinar que, en conjunto, constituyen una infracción grave.

5.3. Factores que habrá de considerar un PSCO a la hora de decidir si acepta una propuesta de rectificación

101. Los PSCO deberían valerse de su criterio profesional para determinar si se inmoviliza un buque hasta que se rectifique el tipo de no conformidad a que hacen referencia los ejemplos anteriores, o si se le permite navegar con algunas faltas de conformidad, después de recibir una propuesta aceptable de rectificación. Antes de aceptar la propuesta de rectificación del armador

o del capitán, el PSCO deberá estar convencido de que la misma se pondrá en práctica con prontitud (norma A5.2.1, párrafo 6). Por consiguiente, los PSCO no deberían aceptar una propuesta si tuvieran razones para creer que esta no podrá llevarse a la práctica con prontitud, salvo que cuenten con medios para garantizar, con la asistencia del Estado del pabellón o de otros Estados del puerto, que ulteriormente se impedirá que el buque zarpe nuevamente sin antes haber subsanado rápidamente la deficiencia señalada.

102. A la hora de decidir si se acepta o no la propuesta de rectificación, el PSCO también podrá tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- si las faltas de conformidad pueden o no ser rectificadas rápidamente en el puerto de inspección;
- la duración y la naturaleza del viaje o del servicio previsto;
- la naturaleza del peligro para la seguridad y la salud de la gente de mar;
- la gravedad de la infracción de las disposiciones del MLC, 2006 (inclusive respecto de los derechos de la gente de mar);
- los eventuales antecedentes de faltas de conformidad o problemas similares en el buque;
- el tamaño y el tipo del buque y el equipo suministrado;
- si se observan o no los periodos de descanso adecuados de la gente de mar;
- los requisitos de dotación segura;
- la naturaleza de la carga;
- toda falta de conformidad que se hubiese descubierto en los puertos de escala anteriores;
- el número de deficiencias detectadas durante una determinada inspección.

5.4. Consultas anteriores a una decisión relativa a una propuesta de rectificación

103. La inmovilización de un buque es un asunto grave que abarca muchos aspectos. Por ello, será importante que el PSCO trabaje en concertación con otras partes interesadas. Por ejemplo, el PSCO podrá solicitar que los representantes del armador o los representantes de la gente de mar propongan un plan de acción destinado a rectificar las faltas. Puesto que el Estado del pabellón ha de ser notificado al respecto, el PSCO debería cooperar con los representantes de la administración del Estado del pabellón o la organización reconocida competente para expedir el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM, y celebrar consultas con los mismos respecto de las propuestas de medidas por el PSCO o el armador destinadas a corregir la deficiencia.

5.5. Forma y contenido de una propuesta de rectificación

104. En la propuesta de rectificación, que debería ser firmada en nombre de la autoridad del Estado del puerto y del armador, se deberían especificar las acciones que habrían de llevarse a cabo en un plazo determinado. En la misma debería figurar una garantía del armador de que se facilitará la inspección del buque por los PSCO en otros puertos a efectos de verificar que el plan de acción para rectificar las faltas de conformidad se haya llevado a la práctica adecuadamente, así como una advertencia de que se podría impedir que el buque siguiera navegando si no se hubiese producido la rectificación con arreglo a la propuesta.

***Etapas 3. Notificación de la decisión que autoriza/
no autoriza la navegación del buque***

5.6. Acciones que habrán de emprenderse si se acepta una propuesta de rectificación

105. Si el PSCO autoriza que el buque siga hacia otro puerto, a condición de que se ponga en práctica la propuesta de

rectificación, este funcionario debería velar por que se notifique a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala y del Estado del pabellón.

5.7. Acciones que deberán emprenderse si no se autoriza la navegación del buque

106. Cuando no se concluya un acuerdo en cuanto a la rectificación, incluido el plazo para que se lleve a cabo, no deberá autorizarse que el buque siga navegando.

107. El PSCO deberá de inmediato (por correo electrónico o fax u otros medios de comunicación similares):

- notificar al Estado del pabellón;
- invitar a un representante del Estado del pabellón a estar presente, en lo posible, y
- solicitar al Estado del pabellón que responda dentro de un plazo razonable (norma A5.2.1, párrafo 6).

Asimismo, el PSCO deberá informar de inmediato a las organizaciones correspondientes de la gente de mar y de los armadores del Estado del puerto.

108. Al desempeñar las funciones mencionadas en la presente sección, los PSCO deberían tener presente la obligación de los Estados del puerto, en virtud de la norma A5.2.1, párrafo 8, de **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.** En todos los casos, la carga de la prueba recaerá en el querellante.

► 6. Quejas presentadas en tierra por la gente de mar

109. Las quejas de la gente de mar en las que se aleguen infracciones de los requisitos del MLC, 2006 (inclusive respecto 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, de conformidad con la norma A5.2.2. Deben tomarse medidas apropiadas para asegurar al carácter confidencial de dichas quejas (norma A5.2.2, párrafo 7), y el funcionario habilitado debería dejar constancia de la recepción de la queja (véase el párrafo 78 *supra*). En este capítulo se describen las etapas del procedimiento de tramitación de quejas en tierra.

Eta 1. ***Determinar si la queja debería presentarse en el marco de los procedimientos de inspección de control por el Estado del puerto***

110. El PSCO debe emprender una investigación inicial a fin de determinar si la queja se refiere a las condiciones de trabajo y de vida a bordo de un buque que se encuentra en el puerto y si corresponde emprender una inspección más detallada, de acuerdo con los procedimientos para la presentación de quejas descritos en la sección 3.3 *supra* (norma A5.2.2, párrafo 2; pauta B5.2.2, párrafos 1 y 2). Se debe efectuar una inspección más detallada (véase capítulo 3, párrafo 75 *supra*) si las condiciones de trabajo y de vida que se alegan son deficientes y pueden constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando haya motivos para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye una infracción grave de los requisitos del MLC, 2006 (inclusive de los derechos de la gente de mar, aun en el caso de que conciernan a un solo marino).

111. En los casos no abarcados por el procedimiento establecido en la sección 3.3 *supra*, el PSCO u otro funcionario habilitado para tramitar las quejas de conformidad con la regla 5.2.2 debería seguir el procedimiento que se indica a continuación.

Etapas 2. Determinar si se han invocado y agotado los procedimientos de tramitación de quejas a bordo

112. Como se ha indicado en el párrafo 110 que antecede, el funcionario habilitado debería llevar a cabo una investigación inicial para averiguar las cuestiones básicas de la queja y determinar el procedimiento adecuado que se ha de seguir. Al tomar esta determinación, el PSCO debería tener presente el objetivo de los procedimientos de tramitación de las quejas en tierra, a saber, promover medios de reparación rápidos y prácticos (regla 5.2.2, párrafo 1). A la hora de tomar la determinación en cuestión, el PSCO tal vez considere útiles las orientaciones contenidas en la pauta B5.2.2.

113. Cuando proceda, el funcionario habilitado deberá tratar de promover una solución de la queja a bordo del buque, y en la investigación inicial debería tener en cuenta si se han agotado los procedimientos de tramitación de quejas a bordo previstos en la regla 5.1.5 (norma A5.2.2, párrafos 2 y 3). La gente de mar no está obligada a utilizar los procedimientos de tramitación de quejas a bordo y puede tener buenas razones para no hacerlo. Si dichos procedimientos no se hubiesen invocado o agotado y el funcionario habilitado llega a la conclusión, teniendo debidamente en cuenta las orientaciones proporcionadas en la pauta B5.2.2, párrafo 3, que debería recurrirse primero a dichos procedimientos, el funcionario puede abstenerse de intervenir en mayor medida con relación a la queja, excepto para sugerir que el querellante recurra a dichos procedimientos.

Etapas 3. Llevar a cabo una investigación

114. Al llevar a cabo la investigación de una queja, se debería proporcionar al capitán, al armador y a cualquier otra persona

implicada en la misma la oportunidad de dar a conocer su posición (véase la pauta B5.2.2, párrafo 4).

115. Si la investigación pone de manifiesto que no hay conformidad con lo dispuesto en la norma A5.2.1, párrafo 6, *a)* y/o *b)* (véase el párrafo 96 *supra*), se debería seguir el procedimiento descrito en el capítulo 5 (norma A5.2.2, párrafo 4).

Etapas 4. Solicitar al Estado del pabellón su asesoramiento y la elaboración de un plan de acción correctivo

116. En otros casos, cuando una queja no haya sido solucionada a bordo del buque, el funcionario habilitado deberá notificar al respecto al Estado del pabellón y solicitarle asesoramiento y la elaboración de un plan de acción correctivo en un plazo determinado (norma A5.2.2, párrafo 5). Si el Estado del pabellón demuestra que se ocupará del asunto y que cuenta con procedimientos eficaces para ello, y presenta un plan de acción aceptable, el funcionario habilitado puede abstenerse de intervenir en mayor medida en la tramitación de la queja (pauta B5.2.2, párrafo 5).

Etapas 5. Transmisión de una queja que no se ha solucionado

117. Si la queja no se ha solucionado en el ámbito del Estado del pabellón y no se ha demostrado que el Estado del pabellón puede ocuparse debidamente de este asunto (véase la etapa 4), el informe del funcionario habilitado debe ser transmitido al Director General de la OIT, acompañado de toda respuesta que se haya recibido del Estado del pabellón dentro del plazo establecido. También se debe informar al respecto a las organizaciones de armadores y de gente de mar correspondientes en el Estado del puerto. Tras esta etapa, no deberían tomarse otras medidas respecto de la queja en el Estado del puerto. No obstante, si durante la investigación de la queja se han puesto de relieve motivos claros para pensar que las condiciones de trabajo y de vida a bordo no se ajustan a los requisitos del MLC, 2006, el PSCO puede decidir llevar a cabo una inspección más detallada (véase el capítulo 3, párrafo 71 *supra*).

Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada

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, en su versión enmendada (MLC, 2006) que contiene esta obra constituyen un importante recurso para la implementación de las responsabilidades del Estado del puerto con arreglo al MLC, 2006. Las pautas, adoptadas inicialmente en 2008, fueron actualizadas por la OIT en 2020, junto con las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, a fin de reflejar las enmiendas de 2014, 2016 y 2018 al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Las presentes pautas (segunda versión revisada) proporcionan asesoramiento práctico a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto (PSCO) que verifican el cumplimiento por los buques extranjeros de los requisitos previstos en el MLC, 2006. El capítulo 1 contiene una visión general de las características especiales del MLC, 2006, y de sus conceptos clave. El capítulo 2 hace referencia al perfil profesional exigido a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto con arreglo al MLC, 2006. El capítulo 3 abarca el examen exigido de los documentos en el caso de los buques que cuentan con una certificación con arreglo al MLC, 2006. Se explica cuándo puede llevarse a cabo una inspección más detallada. En el capítulo 4 se proporciona el instrumento principal de inspección, y se indican los requisitos básicos que han de cumplirse, las fuentes de información para verificar el cumplimiento y ejemplos de deficiencias en 16 ámbitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque. En el capítulo 5 se proporciona orientación sobre las medidas que deben adoptarse cuando se observen deficiencias y cuando tenga que inmovilizarse un buque en puerto. El capítulo 6 hace referencia a la tramitación de las quejas presentadas en tierra por la gente de mar.

ISBN: 978-92-2-034258-9