



Organización
Internacional
del Trabajo

100
1919-2019

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)
en su versión enmendada

PREGUNTAS MÁS FRECUENTES



Edición del Centenario, 2019

Departamento
de Normas
Internacionales
del Trabajo

Organización Internacional del Trabajo

**Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,
en su versión enmendada (MLC, 2006)
Preguntas más frecuentes**

Quinta edición, 2019
(www.ilo.org/mlc)

Oficina Internacional del Trabajo Ginebra

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2019

Primera edición 2006

Quinta edición 2019

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.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada 2006 (MLC, 2006). Preguntas más frecuentes. Quinta edición, 2019, Organización Internacional del Trabajo, 2019.

ISBN: 978-92-2-031476-0 (impreso)

ISBN: 978-92-2-031477-7 (web pdf)

Publicado también en francés: *Convention du travail maritime, 2006; telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes. Cinquième édition, 2019, (Genève, 2019)* ISBN 978-92-2-031474-6 (imprimé), ISBN 978-92-2-031475-3 (pdf Web), Ginebra, 2019, y en inglés: *Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006). Frequently Asked Questions. Fifth edition, 2019, (Geneva, 2019)* ISBN 978-92-2-031472-2 (print), ISBN 978-92-2-031473-9 (Web pdf), Ginebra, 2019.

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, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns o escribanos a: ilopubs@ilo.org.

Impreso por la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza

Prefacio

Esta quinta edición del *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Preguntas más frecuentes*, de la OIT, ha sido preparada por la Oficina Internacional del Trabajo.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) fue adoptado en la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, el 23 de febrero de 2006. El MLC, 2006, entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y, en diciembre de 2019, ha sido ratificado por 96 países que representan más del 91 por ciento del arqueado bruto de la flota mercante mundial.

Desde el año 2006, el interés por el MLC, 2006 y la experiencia adquirida con su aplicación han ido en aumento. En 2012, con el fin de familiarizar en mayor medida a los mandantes de la OIT con el Convenio y de facilitar su comprensión, la Oficina Internacional del Trabajo preparó una base de datos electrónica con las respuestas a las *Preguntas más frecuentes*, que también se publicó en formato impreso. Se concibió como una fuente de información de fácil acceso que se actualizaría con regularidad. Este documento tiene por objeto ayudar a las personas que participan en el estudio o la aplicación del MLC, 2006 a encontrar respuestas a sus preguntas acerca de este innovador Convenio de la OIT.

Cabe señalar que las respuestas proporcionadas en las *Preguntas más frecuentes* no pueden en sí ser citadas como opiniones jurídicas oficiales. Las respuestas contenidas en este documento tienen por objeto suministrar información en forma de explicaciones concisas referentes al Convenio y a otros materiales de referencia. No son opiniones jurídicas ni asesoramiento jurídico sobre el significado de un requisito del Convenio ni sobre su aplicación en una situación particular. La OIT puede proporcionar estas opiniones, en particular, a los Gobiernos y a las organizaciones de armadores y de gente de mar que las soliciten, y en el entendimiento de que la Corte Internacional de Justicia es el único órgano competente para hacer una interpretación oficial de los convenios internacionales del trabajo.

El presente documento forma parte de una serie de publicaciones y de otros recursos, incluidas directrices formuladas por reuniones de expertos, que se han preparado para ayudar a los Miembros de la OIT a aplicar el MLC, 2006.

Todos estos recursos pueden consultarse y descargarse gratuitamente del sitio web de la OIT dedicado exclusivamente al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

La elaboración y publicación de estos recursos no habría sido posible sin la cooperación técnica de los Miembros de la OIT.

Por último, cabe señalar que la base de datos electrónica con las preguntas más frecuentes sobre el MLC, 2006 se seguirá actualizando y que, cada cierto tiempo, se publicarán nuevas ediciones o ediciones revisadas de estas *Preguntas más frecuentes* para reflejar dichas actualizaciones basadas en cuestiones que surjan durante la aplicación tanto práctica como jurídica del MLC, 2006.

Corinne Vargha
Directora
Departamento de Normas Internacionales del Trabajo

Agradecimientos

Esta quinta edición ha sido preparada bajo la dirección de Corinne Vargha, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la Oficina Internacional del Trabajo. Actualiza el texto de las ediciones anteriores, elaborado por los asesores especiales de la OIT en lo relativo al MLC, 2006, Sr. Dominick Devlin y Dra. Moira L. McConnell, bajo la dirección de la anterior Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Sra. Cleopatra Doumbia-Henry. Asimismo, expresamos nuestro agradecimiento especial al Sr. Alexandre Charbonneau, a la Sra. Federica Ninni y a la Sra. Beatriz Vacotto por su contribución a la quinta edición, así como a la Sra. Eliane Willman, quien gestionó el proceso de edición.

Índice

	<i>Página</i>
Prefacio	iii
Agradecimientos.....	v
Cómo utilizar estas <i>Preguntas más frecuentes</i>	1
Otras fuentes útiles de información.....	2
A. Preguntas generales sobre el MLC, 2006	4
A1. ¿Qué es el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)?	4
A2. ¿Cuáles son los dos principales objetivos del MLC, 2006?.....	6
A3. ¿Cómo protegerá el MLC, 2006, a una mayor proporción de gente de mar en todo el mundo?	7
A4. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?.....	8
A5. ¿Qué novedades presenta el MLC, 2006?.....	8
A6. ¿Cuáles son los temas abordados en los «Títulos»?	9
A7. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, los buques y la gente de mar?	10
A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?	10
A9. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?	11
A10. ¿En qué se distinguen entre sí los artículos, las reglas, las normas y las pautas?.....	11
A11. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?	12
A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?	13
A13. ¿Por qué se introdujeron las pautas de la parte B?.....	13
A14. ¿Cuál es el estatus jurídico de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón y las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, adoptadas por la OIT en 2008?	14
A15. ¿Exige el MLC, 2006 que los países den cumplimiento a los «convenios fundamentales» de la OIT?	14
A16. ¿De qué modo facilita el MLC, 2006, a los países la ratificación del Convenio y la aplicación de sus requisitos?.....	15
A17. ¿Desde cuándo es aplicable el MLC, 2006?	17
A18. ¿Por qué es probable que el MLC, 2006 logre el objetivo de una ratificación casi universal?	17
	vii

A19.	¿Qué sucederá con los convenios sobre el trabajo marítimo adoptados antes de 2006?	18
A20.	¿Qué convenios de la OIT se han refundido en el MLC, 2006?	19
A21.	¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?	19
A22.	¿Qué es el Comité Tripartito Especial?	20
A23.	¿Cuál es el estatus jurídico del Preámbulo y de la Nota explicativa del MLC, 2006?	21
A24.	¿Qué se entiende por «Miembro»?	21
A25.	¿Quién es la autoridad competente?	21
A26.	¿Dónde puede obtenerse la lista de los países que han ratificado el MLC, 2006?	22
A27.	¿Por qué algunos países figuran en la lista de países ratificantes incluida en el sitio web del MLC, 2006, pese a que el Convenio no ha entrado en vigor para ellos?	22
A28.	¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?	23
A29.	¿Qué papel desempeña la OIT en la aplicación del MLC, 2006?	23
A30.	¿Tiene el MLC, 2006 repercusiones para los armadores registrados en países que no han ratificado el Convenio?	23
A31.	¿Tiene el MLC, 2006 repercusiones para la gente de mar basada en países que no han ratificado el Convenio?	24
A32.	¿Dónde se imparte formación sobre las inspecciones en virtud del MLC, 2006?	25
A33.	¿Puede la OIT expedir certificados de calificación de inspectores especializados en la aplicación del MLC, 2006 en los Estados del puerto y los Estado del pabellón?	25
A34.	¿Puede la OIT prestar ayuda para recuperar los salarios no percibidos o resolver otros problemas de la gente de mar a bordo de los buques?... ..	26
A35.	¿Tiene la OIT una base de datos sobre la legislación nacional o sobre otras normas o medidas de aplicación del MLC, 2006?	26
A36.	Considero que mis condiciones de trabajo y de vida a bordo de un buque no son adecuadas, ¿me puede ayudar la OIT?	27
A37.	¿Por qué la OIT dice que se ocupa del control de la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por control de la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?	27
A38.	¿Qué papel desempeña la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones?	28
A39.	¿Se aborda en el MLC, 2006 el problema de la piratería?	28

A40.	¿Presta ayuda el MLC, 2006 a la gente de mar abandonada?.....	29
A41.	¿Tiene un país que adoptar una legislación nacional para poder ratificar el MLC, 2006?	29
A42.	¿Dónde se puede obtener el formulario de memoria sobre el MLC, 2006 que cada país ratificante tiene que presentar a la OIT?.....	30
A43.	¿Qué debe hacer un país para ratificar el MLC, 2006? ¿Qué documentos hay que cumplimentar presentar?	30
A44.	¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006 y cuál es su estatus jurídico? ¿Se aplican ya?	31
A45.	El sitio web de la OIT tiene una dirección de correo electrónico MLC, 2006, «MLC@ilo.org». ¿Quién responde a este correo electrónico? ¿Se puede confiar en cualquier respuesta como una opinión jurídica? ...	33
A46.	¿Cuál es el estatus jurídico de estas <i>Preguntas más frecuentes</i> ? ¿Se pueden considerar opiniones jurídicas?.....	33
B.	Preguntas sobre los trabajadores y los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006	34
B1.	¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?	34
B2.	¿Se aplica el MLC, 2006 a los animadores y al personal de hostelería a bordo?	34
B3.	¿Se aplica el MLC, 2006 a los cadetes?	35
B4.	¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?.....	35
B5.	¿Cuándo se considera que un buque se dedica «habitualmente a actividades comerciales»?	36
B6.	¿Qué son «aguas abrigadas»?	36
B7.	¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006 establecer exenciones con respecto a algunas de sus disposiciones?.....	37
B8.	¿Existe una limitación general de la aplicación del MLC, 2006 en función del arqueo?.....	38
B9.	¿Se aplica el MLC, 2006 a los buques que no realizan viajes internacionales?.....	38
B10.	¿Quedan excluidos del ámbito de aplicación del MLC, 2006 los buques ya existentes en el momento de la ratificación?.....	38
B11.	¿Se aplica el MLC, 2006 a buques más pequeños, como los de arqueo bruto inferior a 200?	39
B12.	¿Se aplica el MLC, 2006 a las embarcaciones de extracción de recursos en alta mar o similares?	39
B13.	¿Se aplica el MLC, 2006 a los yates?.....	39

B14.	¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006?.....	39
B15.	¿Cómo puede tomar una decisión una autoridad nacional si no existen organizaciones de armadores o de gente de mar?.....	40
C.	Preguntas relativas a los Títulos del MLC, 2006	41
C1.	Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques	41
C1.1.	Edad mínima	41
C1.1.a.	Si la edad mínima en un país es superior a los 16 años, ¿debe esta reducirse?.....	41
C1.1.b.	¿Quién decide qué tareas pueden poner en peligro la seguridad o la salud de la gente de mar menor de 18 años?	41
C1.1.c.	¿Existe una norma internacional en la que se determine qué horas constituyen la «noche», o esto depende de cada país?	42
C1.1.d.	¿Cuál es la situación de los jóvenes de 16 años que desean participar en un programa de educación o capacitación marítima reconocido?	42
C1.1.e.	¿Se puede pedir en alguna circunstancia a un marino menor de 18 años que efectúe trabajos nocturnos?.....	42
C1.2.	Certificado médico.....	43
C1.2.a.	¿Puede considerarse que un reconocimiento médico con arreglo al Convenio de Formación de la Organización Marítima Internacional cumple los requisitos del MLC, 2006?	43
C1.2.b.	¿Cuál es el periodo de validez de un certificado médico?.....	43
C1.2.c.	¿Puede en algún caso la gente de mar trabajar sin certificado médico?	44
C1.2.d.	¿Qué sucede si un certificado médico expira durante una travesía?	44
C1.2.e.	¿Quién puede expedir un certificado médico a la gente de mar?.....	44
C1.2.f.	¿Puede el médico de un buque expedir un certificado médico?	44
C1.2.g.	¿Un certificado médico expedido en el país de origen del marino es válido para trabajar en un buque que enarbole el pabellón de otro país?	45
C1.2.h.	¿Existe un formulario estándar de certificado médico con arreglo al MLC, 2006?.....	45

C1.2.i.	¿Existe alguna orientación internacional con respecto a los exámenes médicos?	45
C1.2.j.	¿Qué pasa con un certificado médico expedido antes de la entrada en vigor del MLC, 2006 en un país? ¿Significa esto que un marino debe someterse a otro reconocimiento médico?	46
C1.3.	Formación y calificaciones	46
C1.3.a.	La certificación con arreglo al Convenio de Formación de la OMI, ¿satisface los requisitos de formación del MLC, 2006?	46
C1.3.b.	¿Se aplica este requisito de formación a la gente de mar que no esté amparada por el Convenio de Formación?	46
C1.3.c.	¿Siguen estando los países obligados por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)?	47
C1.3.d.	¿Por qué el Código no contiene disposiciones relativas a la regla 1.3?	47
C1.3.e.	¿Debe impartirse una capacitación específica a los cocineros de los buques?	48
C1.3.f.	¿Qué es la formación sobre seguridad personal a bordo de los buques? ¿Existen programas específicos de formación sobre esta materia?	48
C1.3.g.	¿La entrada en vigor del MLC, 2006 para un país afecta la validez de cualquier certificado expedido a la gente de mar (por ejemplo: certificado de formación de los cocineros o certificado médico)?	48
C1.4.	Contratación y colocación	49
C1.4.a.	¿Deben crearse servicios de contratación y colocación de la gente de mar?	49
C1.4.b.	¿Qué se entiende por servicio de contratación y colocación de la gente de mar? ¿Qué es un servicio público y un servicio privado?	49
C1.4.c.	¿Se considera que un departamento de contratación administrado por un armador es un servicio privado de contratación y colocación?	50
C1.4.d.	¿Quién tiene obligaciones en virtud de la regla 1.4?	50
C1.4.e.	¿Cuáles son las responsabilidades de los armadores en virtud de la regla 1.4?	50

C1.4.f.	¿Qué sucede si la gente de mar es contratada en un país que no ha ratificado el MLC, 2006?	51
C1.4.g.	¿Pueden los servicios de contratación y colocación cobrar honorarios a la gente de mar?	51
C1.4.h.	¿Quién paga por los documentos que los marinos necesitan para viajar a fin de incorporarse a su buque? ¿Quién costea el viaje para obtener un visado?.....	51
C1.4.i.	¿En qué consiste el sistema de protección frente a las pérdidas pecuniarias que se exige a los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar?.....	52
C1.4.j.	¿Deben los servicios de contratación y colocación de gente de mar obtener una certificación de cumplimiento del MLC, 2006?	52
C1.4.k.	Un certificado de cumplimiento del MLC, 2006 expedido a un servicio de contratación y colocación por una organización reconocida, ¿satisface los requisitos del MLC, 2006?	52
C1.4.l.	¿El MLC, 2006 impide emplear a gente de mar basada en países que no lo han ratificado?	53
C1.4.m.	Un servicio de contratación y colocación que emplea ocasionalmente a gente de mar para trabajar a bordo, por ejemplo, de cruceros ¿tiene que dar cumplimiento a los requisitos del MLC, 2006?	53
C1.4.n.	Una asociación o servicio profesional o de otra índole que da a conocer las oportunidades de empleo entre sus miembros, ¿se puede considerar como un servicio de contratación y colocación acorde con la definición propuesta en el MLC, 2006?	53
C1.4.o.	El país en el que está situado un servicio de contratación y colocación ha ratificado el Convenio sobre la contratación y colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179). ¿Garantiza esto que las normas con las que opera son las requeridas por el MLC, 2006?.....	54
C1.4.p.	Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y fue esta la que firmó mi contrato de trabajo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006?.....	54

C2.	Título 2.Condiciones de empleo	55
C2.1.	Acuerdos de empleo de la gente de mar	55
C2.1.a.	¿Qué es un acuerdo de empleo de la gente de mar?	55
C2.1.b.	¿Exige el MLC, 2006 que cada marino lleve a bordo del buque una copia del original firmado de su acuerdo de empleo de la gente de mar?	55
C2.1.c.	¿Se puede emitir un contrato de empleo de la gente de mar en formato electrónico?	56
C2.1.d.	¿Cómo puede un acuerdo de empleo de la gente de mar incluir un convenio colectivo?	56
C2.1.e.	¿Quién debe firmar un acuerdo de empleo de la gente de mar?.....	57
C2.1.f.	El empleador de un marino que pone a este a disposición de un buque, ¿puede firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?.....	57
C2.1.g.	Los marinos que son trabajadores independientes, ¿deben suscribir un acuerdo de empleo de la gente de mar?	58
C2.1.h.	¿Qué es la relación de servicios de la gente de mar?	58
C2.1.i.	En mi acuerdo de empleo hay un espacio para dos firmas, una para el armador y otra para un empleador. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006?	59
C2.1.j.	¿Establece el MLC, 2006 un límite máximo para la duración de un acuerdo de empleo? ¿Puedo tener un acuerdo de empleo de la gente de mar por un periodo superior a doce meses?.....	59
C2.1.k.	¿Se puede considerar que un acuerdo de empleo de la gente de mar sin fecha de expiración determinada pero en el que se especifica un periodo de duración flexible está en conformidad con el MLC, 2006?	59
C2.1.l.	¿Puedo firmar acuerdos de empleo de la gente de mar consecutivos que abarquen un periodo superior a doce meses?	60
C2.1.m.	¿Qué legislación nacional debería reflejarse en las condiciones de un acuerdo de empleo de la gente de mar, la legislación del Estado del pabellón, la legislación del país en el que se firmó el acuerdo de empleo de la gente de mar, o la legislación de un país identificado en el acuerdo de empleo de la gente de mar?.....	60

C2.1.n.	El acuerdo de empleo de la gente de mar, ¿expira cuando la gente de mar es mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques?	61
C2.2.	Salarios.....	61
C2.2.a.	¿Se fija en el MLC, 2006 un salario mínimo para la gente de mar?.....	61
C2.2.b.	¿Con qué frecuencia se le debe pagar a la gente de mar?.....	62
C2.2.c.	¿Se le puede cobrar a la gente de mar por el envío de sus salarios a miembros de su familia (remesas)?.....	62
C2.2.d.	¿Deberían pagárseles los salarios a la gente de mar mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques?	62
C2.3.	Horas de trabajo y de descanso	63
C2.3.a.	¿Deben reglamentarse tanto las horas de trabajo como las horas de descanso?	63
C2.3.b.	¿Cuáles son las normas que rigen el número mínimo de horas de descanso y el número máximo de horas de trabajo?.....	63
C2.3.c.	¿Qué se entiende por «cada periodo de veinticuatro horas»?	64
C2.3.d.	La elección de las horas de trabajo o de las horas de descanso como criterio de referencia, ¿genera alguna diferencia en la práctica?	64
C2.3.e.	¿Hay excepciones con respecto a las normas relativas a las horas de descanso o a las horas de trabajo?	65
C2.3.f.	¿Cuál es la relación existente entre la regla 2.3 y los requisitos del Convenio de Formación de la Organización Marítima Internacional?	65
C2.3.g.	¿Los requisitos relativos a las horas mínimas de descanso o a las horas máximas de trabajo se aplican a los capitanes de los buques?	66
C2.3.h.	¿Siguen aplicándose las normas relativas a las horas de descanso y de trabajo en caso de emergencia?.....	66
C2.3.i.	¿Qué es una pausa breve? ¿Cuenta una pausa para la comida como un descanso?	66
C2.4.	Derecho a vacaciones.....	66

C2.4.a.	¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?	66
C2.4.b.	¿Puede un marino aceptar una compensación en efectivo a cambio de verdaderas vacaciones anuales pagadas? ¿Puede un marino aceptar renunciar a las vacaciones anuales?.....	67
C2.4.c.	¿Significa lo anterior que el periodo máximo que un marino puede trabajar a bordo de un buque es de once meses antes de tomar el mes de vacaciones anuales pagadas?	67
C2.5.	Repatriación.....	69
C2.5.1.a.	¿En qué consiste el derecho a la repatriación?	69
C2.5.1.b.	¿Cómo se garantiza que la repatriación tendrá lugar y que habrá fondos para costearla?	69
C2.5.1.c.	¿Qué costos debe sufragar un armador cuando un marino es repatriado?.....	69
C2.5.1.d.	A la gente de mar, ¿se le pueden cobrar los gastos de su repatriación?.....	70
C2.5.1.e.	Algunas aerolíneas están cobrando por el exceso de equipaje por encima de un peso mínimo. ¿Cuál es la situación de la gente de mar con arreglo al MLC, 2006?.....	70
C2.5.1.f.	¿Se ocupa el MLC, 2006 de la situación de la gente de mar abandonada?.....	70
C2.5.1.g.	¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surge una situación en la que puede ejercerlo?.....	70
C2.5.1.h.	¿Puede el armador decidir no ofrecer la repatriación cuando surge una situación en la que corresponde ofrecerla?	71
C2.5.2.a.	¿Qué forma reviste el sistema de garantía financiera en caso de abandono?	71
C2.5.2.b.	¿Cuándo se considera que la gente de mar ha sido «abandonada»?	71
C2.5.2.c.	El sistema de garantía financiera en caso de abandono del buque, ¿es un requisito para todos los buques cubiertos por el MLC, 2006?.....	72
C2.5.2.d.	¿En qué consiste la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera en caso de abandono?	72

C2.5.2.e.	¿Cómo sabe la gente de mar que está cubierta por un sistema de garantía financiera en caso de ser abandonada?	72
C2.5.2.f.	¿Qué pasa si el abandono tiene lugar en el territorio de un país que no ha ratificado el Convenio?.....	73
C2.5.2.g.	El sistema de garantía financiera, ¿excluye la posibilidad de que la gente de mar pueda iniciar otras acciones para obtener una compensación?.....	73
C2.5.2.h.	¿Qué papel tienen los Estados del puerto en los casos de abandono de la gente de mar?	73
C2.6.	Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio.....	74
C2.6.a.	¿Quién debe indemnizar a la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio?	74
C2.6.b.	El párrafo 1 de la pauta B2.6 indica que el monto de la indemnización a raíz del naufragio o de la pérdida de un buque puede limitarse a dos meses de salario. ¿Significa esto que puede ser inferior a dos meses de salario?	74
C2.7.	Niveles de dotación.....	74
C2.7.a.	¿Establece el MLC, 2006 un nivel mínimo de dotación para los buques?.....	74
C2.7.b.	¿Es este nivel de dotación el mismo que el requerido en el «documento sobre dotación mínima segura» de un buque?.....	75
C2.7.c.	La regla 2.7 sobre los niveles de dotación, ¿se aplica a todos los buques que se rigen por el MLC, 2006?	75
C2.8.	Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar	75
C2.8.a.	¿En quién recaen las obligaciones previstas en la regla 2.8?.....	75
C3.	Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda	76
C3.1.	Alojamiento y servicios de esparcimiento.....	76
C3.1.a.	¿Se aplican a los buques ya existentes los requisitos sobre alojamiento contenidos en el Título 3?	76
C3.1.b.	¿Pueden situarse los dormitorios por debajo de la línea de carga de un buque?.....	77
C3.1.c.	¿Qué son los «buques para fines especiales»?	77

C3.1.d.	¿Es siempre obligatorio asignar dormitorios individuales a la gente de mar?	77
C3.1.e.	¿Exige el MLC, 2006 que cada cadete tenga una cabina individual?	77
C3.1.f.	¿Es obligatorio prever dormitorios para la gente de mar en los buques dedicados a viajes de menos de un día?	78
C3.1.g.	¿Es obligatorio que cada marino tenga instalaciones sanitarias privadas?	78
C3.1.h.	¿Puede incluirse la superficie de las instalaciones sanitarias privadas o semiprivadas adyacentes en el cálculo de la superficie mínima disponible de los dormitorios?	78
C3.1.i.	¿Por qué se necesitan inspecciones frecuentes de los espacios de alojamiento y quiénes deben llevarlas a cabo?	79
C3.1.j.	¿Se ha previsto algún grado de flexibilidad con respecto a los requisitos relativos al alojamiento y a las instalaciones de esparcimiento?	80
C3.1.k.	El MLC, 2006 requiere que se proporcione una iluminación adecuada. ¿Hay normas al respecto?	80
C3.1.l.	La norma A3.1 hace referencia a cuestiones como los niveles de ruido y la exposición a factores ambientales, que están relacionados con la seguridad y salud en el trabajo. ¿Existen normas u otras pautas sobre estas cuestiones?	80
C3.2.	Alimentación y servicio de fonda	81
C3.2.a.	¿Existe una norma mínima relativa a los alimentos que se sirven a la gente de mar a bordo de los buques?	81
C3.2.b.	¿Pueden cobrarse a la gente de mar los alimentos suministrados a bordo?	81
C3.2.c.	¿Deben poseer los cocineros de los buques un certificado de aptitud?	81
C3.2.d.	¿Es obligatorio que en todos los buques haya un cocinero a tiempo completo?	82
C3.2.e.	¿Se fijan en el MLC, 2006 criterios sobre la calidad del agua potable a bordo?	82

C3.2.f.	¿Qué ocurre si un certificado de formación de los cocineros de los buques se expidió antes de que entrara en vigor el MLC, 2006? ¿Significa esto que el cocinero de un buque debe obtener un nuevo certificado?	82
C4.	Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social	83
C4.1.	Atención médica a bordo de buques y en tierra	83
C4.1.a.	¿Qué tipos de tratamiento pueden ser considerarse como atención médica?	83
C4.1.b.	¿Es obligatorio que todos los buques lleven un médico a bordo?	83
C4.1.c.	¿Cuál debe ser el contenido de un botiquín?	84
C4.1.d.	¿Existe una guía médica de a bordo normalizada para los buques?	84
C4.1.e.	¿Contiene el MLC, 2006 un modelo de formulario normalizado de informe médico para uso en los buques?	84
C4.1.f.	En la pauta B4.1.1, párrafo 2, del MLC, 2006 se menciona el <i>Documento que ha de servir de guía: Guía internacional para la formación de la gente de mar</i> . Parece estar agotada, ¿dónde se puede obtener un ejemplar?.....	85
C4.2.	Responsabilidad del armador	85
C4.2.1.a.	¿En qué consiste la responsabilidad del armador?.....	85
C4.2.1.b.	¿Cuándo comienza y cuándo termina la responsabilidad del armador?	86
C4.2.1.c.	¿Qué gastos se incluyen en el ámbito de la responsabilidad del armador?	86
C4.2.1.d.	¿Existen límites para la responsabilidad del armador? ..	87
C4.2.1.e.	¿Se establece en el MLC, 2006 una modalidad específica para las garantías financieras que deben aportar los armadores?	87
C4.2.1.f.	¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?	87
C4.2.1.g.	¿Cuál es el grado de responsabilidad de los armadores cuando la gente de mar a bordo de sus buques está amparada por un régimen estatal (público) de indemnización en caso de enfermedad o lesión?	88

C4.2.2.a.	¿Cuál es la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada?.....	88
C4.2.2.b.	¿Qué cubre la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada?.....	89
C4.2.2.c.	¿Deben cumplir todos los buques amparados por el Convenio el requisito relativo al sistema de garantía financiera para el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada?	89
C4.2.2.d.	¿Cómo puede saber la gente de mar si está amparada por un sistema de garantía financiera para el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada?.....	90
C4.3.	Protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes...	90
C4.3.a.	¿En quién recae la responsabilidad de velar por el cumplimiento a bordo de las normas sobre protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes previstas en la regla 4.3?	90
C4.3.b.	¿Cuándo debe crearse un comité de seguridad del buque?.....	91
C4.3.c.	¿Dónde se pueden encontrar orientaciones sobre las normas internacionales en materia de seguridad y salud en el trabajo?.....	91
C4.3.d.	¿Incluyen las normas sobre seguridad y salud en el trabajo protección contra el acoso y la intimidación a bordo?.....	91
C4.4.	Acceso a instalaciones de bienestar en tierra	92
C4.4.a.	¿Por qué se estipula en el MLC, 2006 que la gente de mar debe disponer de instalaciones de bienestar en tierra?	92
C4.4.b.	¿Cuáles son las obligaciones del Estado del puerto respecto de los servicios de bienestar en tierra?	92
C4.4.c.	¿Qué tipo de servicios e instalaciones deberían ofrecer los centros de bienestar?	93
C4.4.d.	¿Quién debe pagar por servicios e instalaciones de bienestar?	93
C4.4.e.	Según el MLC, 2006, ¿es obligatorio conceder permisos a la gente de mar para bajar a tierra y acceder a las instalaciones de bienestar?	94

C4.5.	Seguridad social	94
C4.5.a.	¿En qué consisten la seguridad social y la protección social?	94
C4.5.b.	¿Qué exige el MLC, 2006 en materia de seguridad social?	95
C4.5.c.	¿Qué se entiende por «ramas de la seguridad social»? ..	96
C4.5.d.	¿Qué se entiende por protección complementaria de la seguridad social?	96
C4.5.e.	¿Qué debería verificar un país que ya ha establecido un sistema nacional de seguridad social antes de ratificar el MLC, 2006?	97
C4.5.f.	¿Cuáles son las distintas modalidades de seguridad social que pueden establecerse en virtud del MLC, 2006?.....	97
C4.5.g.	¿Dónde se puede obtener información sobre la protección en materia de seguridad social que brindada en cada uno de los países que han ratificado el MLC, 2006?.....	98
C4.5.h.	¿Existe un formulario para la presentación de la información relativa a la seguridad social con arreglo al MLC, 2006?.....	98
C5.	Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación	98
C5.1.a.	¿Qué relación existe entre el Título 5 y las demás disposiciones del MLC, 2006?.....	98
C5.1.b.	¿Es el concepto de equivalencia sustancial aplicable al Título 5?.....	99
C5.2.	Responsabilidades del Estado del pabellón.....	99
C5.2.1.a.	¿Qué es un Estado del pabellón?.....	99
C5.2.1.b.	¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades?	99
C5.2.1.c.	¿Existe un modelo de sistema de inspección y certificación por el Estado del pabellón?.....	100
C5.2.2.a.	¿Qué es una «organización reconocida»?.....	100
C5.2.2.b.	¿Cuál es el procedimiento de autorización para una organización reconocida por un Estado del pabellón?.....	100
C5.2.2.c.	¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida?.....	101

C5.2.3.a.	¿Deben inspeccionarse todos los buques?.....	102
C5.2.3.b.	¿En qué consiste la lista de 16 ámbitos sujetos a certificación?.....	102
C5.2.3.c.	¿Se deben incluir en la inspección los requisitos del MLC, 2006 no enumerados en la lista de 16 ámbitos que figura en el anexo A5-I?.....	103
C5.2.3.d.	¿Deben certificarse a todos los buques, de conformidad con la regla 5.1.3??	103
C5.2.3.e.	¿Qué tan detallada debería ser la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima?.....	104
C5.2.3.f.	¿Qué información debería facilitarse en la parte II de la declaración de conformidad laboral marítima?.....	105
C5.2.3.g.	¿Se puede autorizar a una organización reconocida a expedir una declaración de conformidad laboral marítima?	106
C5.2.3.h.	¿Deben llevarse a bordo los originales del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima?	106
C5.2.3.i.	¿Se puede expedir un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima en formato electrónico?	107
C5.2.3.j.	¿Cuál es el periodo de validez del certificado de trabajo marítimo?	107
C5.2.3.k.	¿En qué circunstancias puede expedirse un certificado provisional de trabajo marítimo?.....	108
C5.2.3.l.	¿Es obligatorio adjuntar una declaración de conformidad laboral marítima a un certificado provisional de trabajo marítimo?.....	109
C5.2.3.m.	¿Puede renovarse un certificado provisional de trabajo marítimo?	109
C5.2.3.n.	¿En qué circunstancias deja de ser válido un certificado de trabajo marítimo?	109
C5.2.3.o.	¿Puede retirarse a un buque su certificado de trabajo marítimo?	109
C5.2.3.p.	¿Afecta el cambio de organización reconocida a la validez de los certificados ya expedidos?	109
C5.2.3.q.	¿Puede un país que no haya ratificado el MLC, 2006 expedir un certificado de trabajo marítimo?.....	110

C5.2.3.r.	Si un certificado de trabajo marítimo expira durante una travesía, ¿puede prolongarse por un periodo limitado?	110
C5.2.4.a.	¿Existe algún modelo de pautas para los inspectores del Estado del pabellón?	111
C5.2.4.b.	¿Puede un inspector de un Estado del pabellón impedir que un buque se haga a la mar?	111
C5.2.5.a.	¿Qué es un procedimiento de tramitación de quejas a bordo?	112
C5.2.5.b.	¿En quién recae la responsabilidad de establecer los procedimientos de tramitación de quejas a bordo? ..	112
C5.2.5.c.	¿Existe algún modelo para los procedimientos de tramitación de quejas a bordo?	113
C5.2.5.d.	¿Cómo puede la gente de mar obtener una copia del procedimiento previsto en el buque para la tramitación de quejas a bordo?	113
C5.2.5.e.	¿La gente de mar, debe utilizar siempre el procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque?	113
C5.2.5.f.	¿Puede la gente de mar quejarse directamente ante un inspector o ante la autoridad competente del Estado del pabellón, en vez de recurrir al procedimiento de tramitación de quejas a bordo?	113
C5.2.5.g.	¿Dónde se puede encontrar la dirección de la autoridad competente ante la cual la gente de mar puede presentar sus quejas, ya sea en el Estado del pabellón o en el Estado donde tiene su residencia la gente de mar?	114
C5.2.6.	En el caso de un siniestro marítimo, ¿debe llevarse a cabo una investigación oficial?	114
C5.3.	Responsabilidades del Estado rector del puerto	114
C5.3.a.	¿Qué se entiende por «Estado rector del puerto»?	114
C5.3.b.	¿Cuál es la finalidad de la inspección por el Estado del puerto?	115
C5.3.c.	¿Qué es el control por el Estado del puerto?	115
C5.3.d.	¿Tiene el Estado del puerto la obligación de inspeccionar todos los buques extranjeros?	117
C5.3.e.	¿Quiénes son los «funcionarios habilitados» para efectuar el control por el Estado rector del puerto?	117

C5.3.f.	¿Existe una guía o un modelo para establecer un sistema de inspección y control por el Estado del puerto, y para dar orientación a los funcionarios habilitados?	118
C5.3.g.	¿Qué aspectos son objeto de inspección durante el control por el Estado del puerto?.....	119
C5.3.h.	Si el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima de un buque parecen estar en orden, ¿cabe proceder con la inspección?.....	120
C5.3.i.	¿En qué circunstancias un Estado del puerto puede someter a inspección los buques extranjeros de países que no han ratificado el MLC, 2006?	121
C5.3.j.	¿Qué se ha de hacer cuando se recibe una queja sobre un asunto no comprendido en la lista de 16 ámbitos de certificación?	121
C5.3.k.	¿Quién puede presentar una queja en virtud de la norma A5.2.1?	121
C5.3.l.	¿En qué circunstancias puede un funcionario habilitado del Estado del puerto disponer que se inmovilice un buque?.....	121
C5.3.m.	¿Cuáles son los procedimientos para la tramitación de las quejas en tierra?	122
C5.3.n.	¿A quién le corresponde establecer los procedimientos para la tramitación de las quejas en tierra?	122
C5.3.o.	¿Quién puede presentar una queja en tierra?	123
C5.3.p.	¿Quiénes son los funcionarios habilitados para tramitar las quejas en tierra?	123
C5.3.q.	¿Tienen las quejas carácter confidencial?.....	123
C5.3.r.	El hecho de que un buque que enarbola el pabellón de un Estado Miembro lleve a bordo un certificado de trabajo marítimo expirado o un certificado de trabajo marítimo provisional, o de que no lleve a bordo ninguno de estos dos documentos, o bien lleve un certificado de trabajo marítimo provisional, ¿debería registrarse como una deficiencia en un informe de control por el Estado del puerto?	123
C5.4.	Responsabilidades relacionadas con el suministro de mano de obra.....	124
C5.4.a.	¿Qué se entiende por responsabilidades relacionadas con el suministro de mano de obra?.....	124

Cómo utilizar estas *Preguntas más frecuentes*

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) ¹ fue adoptado en la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, el 23 de febrero de 2006. El MLC, 2006 entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y fue enmendado en 2014, 2016 y 2018. El nombre actual es Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006). En diciembre de 2019, ha sido ratificado por 96 países que representan más del 91 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Desde el año 2006, el interés por el MLC, 2006, y la experiencia adquirida con su aplicación han ido en aumento. En 2012, con el fin de familiarizar en mayor medida a los mandantes de la OIT con el Convenio y de facilitar su comprensión, la Oficina Internacional del Trabajo preparó una base de datos electrónica con las respuestas a las *Preguntas más frecuentes*, que también se publicó en formato impreso. Se ha elaborado en tres idiomas (español, francés e inglés) y se ha adoptado un formato que permite a los lectores realizar búsquedas rápidamente cuando se consulta en soporte electrónico (ya sea en línea o descargándolo como documento PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ². La presente versión de *Preguntas más frecuentes*, de 2019, es la quinta edición (revisada).

Se concibió como una fuente de información de fácil acceso que se actualizaría con regularidad. Este documento tiene por objeto ayudar a las personas que participan en el estudio o la aplicación del MLC, 2006 a encontrar respuestas a sus preguntas acerca de este innovador Convenio de la OIT. Cuando se ha estimado pertinente, se han incluido referencias a los comentarios de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT [véase la sección [A38](#)].

Cabe señalar que las respuestas proporcionadas en *Preguntas más frecuentes* no pueden en sí ser citadas como opiniones jurídicas oficiales. Esto se debe, en primer lugar, a que los requisitos concretos del Convenio son los que figuran en la legislación nacional o en otras medidas adoptadas por cada país para aplicar el MLC, 2006. Por consiguiente, no puede proporcionarse una respuesta oficial a ninguna pregunta sin hacer referencia al sistema jurídico nacional aplicable. En segundo lugar, las respuestas contenidas en este documento tienen por objeto suministrar información en forma de explicaciones concisas referentes al Convenio y a otros materiales de referencia en lugar de opiniones jurídicas o

¹ El texto del MLC, 2006, puede consultarse (o descargarse en formato PDF) en varios idiomas en el sitio web (portal) de la OIT dedicado al Convenio (www.ilo.org/mlc), en la sección «[Texto e informes preparatorios](#)».

² Véase el sitio web de la OIT dedicado al Convenio: www.ilo.org/mlc.

asesoramiento jurídico sobre el significado de un requisito del Convenio o sobre su aplicación en una situación particular. La OIT puede proporcionar estas opiniones, en particular, a los Gobiernos y a las organizaciones de armadores y de gente de mar que las soliciten, y en el entendimiento de que la Corte Internacional de Justicia es el único órgano competente para hacer una interpretación oficial de los convenios internacionales del trabajo.

Este documento está organizado en torno a preguntas y respuestas divididas en tres secciones principales:

- **La sección «A. Preguntas generales sobre el MLC, 2006» proporciona información sobre la OIT**, la historia del Convenio y las nociones que lo sustentan, así como su situación actual.
- **La sección «B. Preguntas sobre los trabajadores y los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006»** contiene preguntas sobre la aplicación y las disposiciones (principalmente de los artículos del Convenio) relativas a la definición y a la aplicación, por ejemplo, la definición de buque o de gente de mar.
- **La sección «C. Preguntas relativas a los Títulos del MLC, 2006»** contiene preguntas y respuestas relativas a una o varias cuestiones concretas o más técnicas. Sigue el orden de los cinco Títulos (1 a 5) del MLC, 2006:
 - [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](#)

Existen referencias en muchas de las preguntas y respuestas a otras preguntas y respuestas conexas que figuran en el presente documento. Para quienes lo lean en formato electrónico o en línea, estas referencias también incluyen un hipervínculo a otras preguntas contenidas en las *Preguntas más frecuentes* o en documentos mencionados en el sitio web de la OIT.

Otras fuentes útiles de información

Es importante que quienes deseen comprender con mayor detalle los temas o el contexto de las disposiciones del MLC, 2006 examinen también las actas y los informes oficiales de la OIT de las reuniones que condujeron a la adopción del texto del Convenio. Dichos documentos pueden consultarse fácilmente en el sitio web de

la OIT dedicado al MLC, 2006³. Además, para cada reunión celebrada durante los cinco años transcurridos entre 2001 y febrero de 2006, la Oficina Internacional del Trabajo y los mandantes prepararon comentarios detallados y otros documentos que también pueden resultar útiles para entender diversas disposiciones del MLC, 2006 y el razonamiento que las sustenta. Estos recursos también están disponibles en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006⁴.

Posteriormente, en 2008, dando curso a las resoluciones⁵ adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo al adoptar el Convenio, se celebraron dos reuniones internacionales tripartitas de expertos en torno a la necesidad de disponer de mayores orientaciones prácticas sobre la inspección y certificación de los buques. Los textos resultantes, las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*⁶, y las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*⁷, no son instrumentos jurídicamente vinculantes, sino que han sido diseñados para ayudar en la práctica a los Gobiernos a formular sus propias pautas o políticas nacionales, a fin de aplicar, en particular, lo dispuesto en el Título 5 del MLC, 2006 y también, en cierta medida, las disposiciones de los Títulos 1 a 4.

En 2011, en la Reunión conjunta OIT/OMI sobre los reconocimientos médicos de la gente de mar y los botiquines a bordo de los buques se revisaron las Directrices OIT/OMI existentes para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar. Las *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar* de la OIT/OMI pueden consultarse o descargarse (en formato PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006⁸.

En una reunión tripartita internacional de expertos celebrada en septiembre de 2013, se adoptaron las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*⁹. En octubre de 2014, en una reunión tripartita internacional de expertos se adoptaron

³ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), la sección «[Texto e informes preparatorios](#)».

⁴ *Ibíd.*

⁵ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), la sección «[Instrumentos de supervisión e implementación](#)».

⁶ *Ibíd.*

⁷ *Ibíd.*

⁸ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), la sección «[Instrumentos de supervisión e implementación](#)».

⁹ *Ibíd.*

las *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* ¹⁰.

Además, la OIT ha publicado orientaciones en varios manuales con el fin de contribuir a la aplicación nacional.

- *Manual: Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Disposiciones modelo para la legislación (2012)* ¹¹.
- *Manual: Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Seguridad social para la gente de mar (2012)* ¹².

El Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006 se reunió en 2014, 2016 y 2018. Adoptó tres conjuntos de enmiendas al MLC, 2006, así como resoluciones que pueden servir de orientación para la aplicación del Convenio [véase la sección [A22](#)].

Todos estos recursos pueden consultarse fácilmente en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006.

A. Preguntas generales sobre el MLC, 2006

A1. ¿Qué es el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)?

Es un convenio internacional del trabajo integral que fue adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en virtud del artículo 19 de su Constitución, en una reunión marítima celebrada en Ginebra (Suiza) en febrero de 2006. El MLC, 2006, entró en vigor —es decir, se convirtió en un instrumento vinculante de derecho internacional— el 20 de agosto de 2013. Su Código fue enmendado en 2014, 2016 y 2018. El MLC, 2006, establece los derechos de la gente de mar a disfrutar de unas condiciones de trabajo decentes y ayuda a crear condiciones de competencia leal para los armadores. El instrumento se ha concebido de tal manera que sea aplicable en todo el mundo, fácil de entender y de actualizar, y aplicable de manera uniforme. El MLC, 2006 ha sido diseñado para convertirse en un instrumento jurídico de alcance global que constituya el «cuarto pilar» del régimen normativo internacional garante de un transporte marítimo de calidad y complementa los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI), como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar

¹⁰ *Ibíd.*

¹¹ *Ibíd.*

¹² *Ibíd.*

(Convenio SOLAS), 1974, enmendado, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 73/78 (Convenio MARPOL). El MLC, 2006, contiene una extensa serie de normas de alcance mundial, basadas en las disposiciones que ya figuraban en los instrumentos sobre el trabajo marítimo (convenios y recomendaciones) adoptados por la OIT entre 1920 y 1996. Reúne todos los instrumentos sobre el trabajo marítimo vigentes (normas internacionales del trabajo), a excepción de cuatro ¹³, en un solo convenio organizado según un nuevo formato, en el que se han introducido algunas actualizaciones consideradas necesarias para reflejar las condiciones y el vocabulario actuales del transporte marítimo. El Convenio «refunde» y revisa el derecho internacional vigente relativo a todas estas cuestiones.

Habida cuenta de que ya existían muchos convenios marítimos, cabe preguntarse por qué se consideró que era necesario adoptar un nuevo convenio. La adopción del MLC, 2006, obedeció a diversos motivos.

En los buques que enarbolan pabellones de países que no ejercen una jurisdicción y un control efectivos sobre ellos, como lo exige el derecho internacional, la gente de mar debe trabajar con frecuencia en condiciones inaceptables, en detrimento de su bienestar, su seguridad y salud, y la seguridad del buque en que trabaja. Dado que la vida laboral de la gente de mar transcurre fuera de su país de origen y que sus empleadores (armadores) tampoco suelen estar ubicados en su país, es necesario contar con normas internacionales eficaces para este sector. Evidentemente, estas normas también deben ser aplicadas en el plano nacional, en particular por los Gobiernos que cuentan con un registro de buques y que autorizan a los buques a enarbolar sus pabellones (llamados «Estados del pabellón»). Este hecho ya está bien reconocido por lo que se refiere a normas que garantizan la seguridad y protección de los buques y protegen el medio ambiente marino. También es importante comprender que muchos Estados del pabellón y armadores se sienten orgullosos de brindar condiciones de trabajo decentes a la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques. Esos países y armadores tienen que pagar el precio de la competencia desleal ejercida por armadores cuyos buques no cumplen con las normas establecidas.

La decisión adoptada por la OIT de promover la creación del MLC, 2006, fue el resultado de una resolución conjunta adoptada en 2001 por los

¹³ En el MLC, 2006, no se han refundido ni el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185), ni el Convenio núm. 108, de 1958, revisado por el Convenio núm. 185, ni el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), ni el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15). El Convenio núm. 15 fue ulteriormente derogado por decisión de la Conferencia Internacional del Trabajo en su 106.ª reunión (2017).

representantes de las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar, que más tarde fue apoyada por los Gobiernos. En dicha resolución se señalaba que el sector del transporte marítimo era «la primera industria de alcance realmente mundial» que requería «medidas reglamentarias internacionales adecuadas, normas globales aplicables a toda la industria». El sector pidió a la OIT «la elaboración de un instrumento que unifique, de ser factible en un texto refundido, la mayor parte posible del cuerpo de instrumentos existentes de la OIT», como cuestión prioritaria, «con el fin de mejorar la pertinencia de estas normas para las necesidades de todas las partes interesadas en la industria marítima».

Se estimó que el gran número de convenios marítimos vigentes, muchos de los cuales eran muy detallados, dificultaba a los Gobiernos tanto la ratificación como el control de todas las normas internacionales del trabajo en vigor. Muchos de esos convenios eran obsoletos y no reflejaban las actuales condiciones de trabajo y de vida a bordo, y, por otro lado, no habían sido ratificados por muchos países. Además, era necesario elaborar un sistema más eficaz de cumplimiento y control de la aplicación para facilitar la eliminación de los buques que no se ajustaran a las normas, y que fuera compatible con el eficaz sistema internacional para el cumplimiento de las normas internacionales que velan por la seguridad de los buques y la protección ambiental adoptado en el marco de la OMI. Así pues, el nuevo Convenio fue concebido específicamente para abordar estos problemas. Su ratificación generalizada y aplicación efectiva a escala nacional por la gran mayoría de los Miembros de la OIT que despliegan actividades en el sector marítimo permitirá lograr una mayor protección para la gente de mar.

A2. ¿Cuáles son los dos principales objetivos del MLC, 2006?

Los principales objetivos del Convenio son:

- garantizar una amplia protección de los derechos de la gente de mar en todo el mundo (el Convenio es a veces denominado «la Carta de derechos para la gente de mar»), y
- establecer condiciones equitativas para los países y armadores que se han comprometido a ofrecer a la gente de mar condiciones de trabajo y de vida decentes, protegiéndolos de la competencia desleal por parte de los buques que no cumplen con las normas.

A3. ¿Cómo protegerá el MLC, 2006, a una mayor proporción de gente de mar en todo el mundo?

En primer lugar, este convenio ha sido diseñado para lograr un mayor nivel de ratificación que los convenios anteriores [véase la sección [A18](#)] y también para ser aplicado indirectamente a todos los armadores y asegurar la protección de la gente de mar empleada en buques que operan con pabellones de países que no han ratificado el Convenio [véase la sección [A4](#)]. El ámbito de aplicación del MLC, 2006, también engloba a todas las personas que trabajan en el mar (cuyo número se estima actualmente en más de 1,6 millones). Hasta su adopción, no quedaba claro si todas estas personas se considerarían gente de mar, en particular, por ejemplo, quienes trabajan a bordo de un buque, pero no participan directamente en la navegación ni en las operaciones del mismo, como ocurre con una gran parte del personal empleado a bordo de buques que operan en el sector del turismo y las actividades recreativas, como los buques de crucero y los comerciales [véase la sección [B1](#)].

El MLC, 2006, también tiene por objeto establecer una cultura de «conocimiento y comprensión de la obligación de cumplimiento» en cada nivel, desde los sistemas nacionales de protección hasta el sistema internacional [véase la sección [C5](#)]. Este conocimiento empieza en el plano individual con la gente de mar, que, en virtud del Convenio, tendrá que ser debidamente informada de sus derechos y de los recursos que tiene a su disposición en caso de presunto incumplimiento de los requisitos del MLC, 2006, y cuyo derecho a presentar quejas, tanto a bordo del buque como en tierra, queda reconocido en el Convenio. Después, continúa con los armadores. Así, quienes poseen o explotan buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y que realizan viajes internacionales o viajes entre puertos de distintos países (es decir, puertos situados en países distintos del Estado del pabellón del buque de que se trate) tendrán que elaborar y llevar a cabo planes para velar por que la legislación y otras medidas nacionales aplicables para poner en práctica el Convenio se respeten de manera efectiva. Los capitanes de esos buques tendrán entonces la responsabilidad de dar cumplimiento a los planes indicados por los armadores, y de llevar registros apropiados que puedan demostrar la aplicación de los requisitos del Convenio. Como parte de sus responsabilidades actualizadas con respecto a las inspecciones del trabajo en buques de arqueo bruto superior a 500 que realicen viajes internacionales o viajes entre puertos extranjeros, el Estado del pabellón (o una organización reconocida que actúe en su nombre) examinará los planes de los armadores y verificará y certificará que dichos planes están debidamente establecidos y se están aplicando. Asimismo, se exigirá que los buques lleven a bordo un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima. También se prevé que los Estados del pabellón velarán por que la legislación nacional que da efecto a las normas del Convenio se respete también en los buques más pequeños, incluidos aquellos que no efectúan viajes internacionales y no están cubiertos por

el sistema de certificación. Los Estados del pabellón tendrán que llevar a cabo evaluaciones periódicas de la eficacia de sus sistemas nacionales de cumplimiento, y las memorias que presenten en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT (véase el Formulario de Memoria ¹⁴) deberán proporcionar información sobre sus sistemas de inspección y certificación, incluidos sus métodos de evaluación de la calidad. Este sistema de inspección general por el Estado del pabellón se complementará con procedimientos que tendrán que seguir los países que también son fuentes, incluso principales, de suministro de gente de mar para el transporte marítimo mundial [véase la sección [C5.3.a](#)], los cuales también tendrán que presentar memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT. Este sistema se reforzará con la adopción de medidas voluntarias de inspección en puertos extranjeros (el denominado «control por el Estado rector del puerto») [véase la sección [C5.3.c](#)].

A4. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?

En el párrafo 7 del artículo V del Convenio figura la a menudo denominada «cláusula de trato no más favorable». Su objetivo es garantizar condiciones equitativas para todos, de forma que los buques que enarbolan el pabellón de países que han ratificado el Convenio no se encuentren en situación de desventaja competitiva con respecto a aquellos que enarbolan el pabellón de países que no lo han ratificado. Aunque pareciera que el párrafo 7 del artículo V podría aplicarse en diversas situaciones, en la práctica dicho párrafo se refiere esencialmente a las condiciones en que el Estado del puerto ejerce su control, en virtud de la regla 5.2.1, sobre los buques que enarbolan un pabellón extranjero y que hacen escala en el puerto de un país que ha ratificado el Convenio [véase la sección [C5.3.i](#)].

A5. ¿Qué novedades presenta el MLC, 2006?

El Convenio presenta varias novedades en lo que se refiere a la OIT. Para empezar, toda su estructura difiere de la estructura tradicional de los convenios de la OIT. Consta de tres partes principales: los artículos, situados al principio, donde se establecen los principios y obligaciones generales, y, a continuación, el Reglamento y el Código, que está dividido en parte A (normas obligatorias) y parte B (pautas no obligatorias), que contienen disposiciones más detalladas. El

¹⁴ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) en la sección «Instrumentos de supervisión e implementación» los enlaces a los Formularios de memoria relativa al MLC, 2006 en el apartado «Obligación de envío de memorias».

Reglamento y el Código se organizan en torno a cinco Títulos, que abarcan esencialmente los mismos temas [véase la sección [A6](#)] que los 37 convenios sobre el trabajo marítimo anteriores y las recomendaciones que los complementan, adoptados por la OIT entre 1920 y 1996, y los actualiza en caso de ser necesario. El Convenio incluye además algunos temas nuevos, especialmente en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo, para dar respuesta a inquietudes actuales, como los efectos del ruido y las vibraciones en los trabajadores u otros riesgos en el lugar de trabajo. No obstante, en general trata de mantener al nivel actual las normas fundamentales contenidas en los instrumentos ya existentes, dejando a los países un mayor margen para la formulación de leyes nacionales que rijan el nivel de protección. Las recientes enmiendas al Código del Convenio [véase [A21](#)] regulan otras cuestiones como el abandono de la gente de mar, el acoso y la intimidación a bordo de los buques, y la protección de los salarios de la gente de mar en casos de actos de piratería. Las disposiciones relativas a la inspección por el Estado del pabellón, incluyendo el uso de «organizaciones reconocidas», se inspiran en el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178). Asimismo, la posibilidad de efectuar inspecciones en puertos extranjeros (control por el Estado rector del puerto) con arreglo al Título 5 [véase la sección [C5.3.c](#)] se basa en convenios sobre el trabajo marítimo existentes, en particular, el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y los convenios adoptados por la OMI, y en los acuerdos regionales de control por parte del Estado del puerto (memorandos de entendimiento sobre el control por el Estado rector del puerto).

En realidad, el MLC, 2006, ha desarrollado a partir de dichos convenios un enfoque más eficaz de estas cuestiones importantes, de conformidad con otros convenios marítimos internacionales que establecen normas relativas a la seguridad y protección de los buques y la protección del medio ambiente marino, con miras a asegurar un transporte marítimo de calidad. Uno de sus aspectos más innovadores con respecto a los demás convenios de la OIT es la certificación de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques.

A6. ¿Cuáles son los temas abordados en los «Títulos»?

El Reglamento del Convenio y las normas (parte A) y pautas (parte B) de su Código están integrados y organizados en temas de interés general desglosados 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

A7. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, los buques y la gente de mar?

El MLC, 2006 es un instrumento jurídico internacional y por tanto no se aplica, en principio, de manera directa a los armadores, los buques o la gente de mar; son los países los que lo aplican a través de su legislación nacional o de otras medidas [véase la sección A8], que se aplican a su vez a los armadores, a la gente de mar y a los buques. El MLC, 2006, establece las normas mínimas que deben aplicar todos los países que lo ratifiquen. Estas normas deben reflejarse en los requisitos o normas nacionales, u otras medidas nacionales de aplicación, y están supeditadas a la supervisión general que realiza la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) en el marco del sistema de control de la OIT ¹⁵ (sistema establecido en virtud de la Constitución de la OIT) [véanse las secciones A29 y A38].

A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?

El párrafo 5 del artículo IV del Convenio establece que el ejercicio de los derechos en el empleo y de los derechos sociales de la gente de mar enunciados en el Convenio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas, a menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa (por ejemplo, el requisito de que los países adopten una legislación nacional para aplicar determinadas disposiciones del Convenio).

Por lo tanto, cada país es libre de decidir si una determinada disposición del Convenio debe quedar plasmada en una ley (por ejemplo, una ley del Parlamento o del Congreso) o en un reglamento, o bien en textos legislativos subsidiarios, como órdenes administrativas o avisos marítimos oficiales. Esto significa que, en los casos en que el Convenio no exija específicamente que se adopte una legislación, un país puede decidir que es más conveniente enfocar ciertas cuestiones a través de otras medidas jurídicas o de convenios colectivos, o bien a

¹⁵ La información relativa al sistema de control de la OIT se encuentra en la página «Normas del trabajo» (www.ilo.org/normes) del sitio web de la OIT, en la subsección «Los órganos y procedimientos de control».

través de instrucciones administrativas internas, cuando en una disposición del Convenio se hace referencia a las medidas que deberán tomar los propios Gobiernos.

A9. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?

El MLC, 2006, consta de tres partes principales: los artículos, en primer lugar, que establecen los principios y obligaciones generales, y, a continuación, el Reglamento y el Código, que tratan las cuestiones relacionadas con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar comprendida en el ámbito de aplicación del Convenio y con la inspección y el cumplimiento. El Reglamento, que está redactado en términos muy generales, se complementa con el Código, que es más detallado. El Código se divide en dos partes: en la parte A figuran las normas (obligatorias) y en la parte B, las pautas (no obligatorias). Las disposiciones del Reglamento y de las normas (parte A) y pautas (parte B) del Código han sido «integradas verticalmente» en el Convenio, es decir, se han organizado y relacionado entre sí según los temas. Por consiguiente, cada uno de los Títulos del Convenio [véase la sección [A6](#)] consta de varias reglas que abordan un aspecto concreto del tema, y cada regla va seguida primero por las normas de la parte A y luego por las pautas de la parte B, relativas al mismo tema. El sistema de numeración del Convenio también refleja dicha estructura. Por ejemplo: **Título 1:** *Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques*, **Regla 1.1:** *Edad mínima*, **Norma A1.1:** *Edad mínima* y **Pauta B1.1:** *Edad mínima*. **Título 2:** *Condiciones de empleo*, **Regla 2.1:** *Acuerdos de empleo de la gente de mar*, **Norma A2.1:** *Acuerdos de empleo de la gente de mar* y **Pauta B2.1:** *Acuerdos de empleo de la gente de mar*.

A10. ¿En qué se distinguen entre sí los artículos, las reglas, las normas y las pautas?

Los países que ratifiquen el Convenio deben cumplir todas sus disposiciones, independientemente de su denominación, o tomar debidamente en consideración sus pautas cuando aplique el Convenio [véase la sección [A12](#)]. La principal diferencia entre estas disposiciones es que los artículos contienen declaraciones de principios, obligaciones y derechos más generales, mientras que el Reglamento y el Código contienen los detalles específicos. En los artículos también figuran disposiciones relativas a los aspectos jurídicos del funcionamiento y la aplicación del Convenio, tales como definiciones, el alcance jurídico del Reglamento y las partes A y B del Código, el proceso relativo a las enmiendas y la entrada en vigor, y el establecimiento y el funcionamiento de un Comité Tripartito Especial, de conformidad con el artículo XIII [véase la sección [A22](#)]. El Reglamento se diferencia principalmente de las normas y pautas en que las reglas están sujetas a

un proceso diferente de enmienda y habitualmente están redactadas en términos más generales, mientras que el Código (es decir, las normas y pautas) aporta precisiones sobre la aplicación.

A11. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?

En los párrafos 3 y 4 del artículo VI del Convenio se establece que en algunas circunstancias una disposición nacional que aplique los derechos y principios del Convenio de forma diferente a la establecida en la parte A (normas) del Código se considerará «sustancialmente equivalente» si el Miembro en cuestión «verifica» que la legislación u otra medida de aplicación «favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código», y «da efecto a la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código». La principal obligación de cada Miembro es realizar esta verificación, lo cual no implica que este proceso se hace de manera totalmente autónoma, pues corresponde a las autoridades encargadas de supervisar la aplicación a nivel nacional e internacional determinar no solo si se ha realizado el procedimiento de verificación, sino también si este se ha llevado a cabo de buena fe, de tal forma que se garantice que el objetivo de la aplicación de los principios y derechos establecidos en el Reglamento se logra adecuadamente, si bien de manera distinta a la indicada en la parte A del Código. Es en este contexto que los Miembros que ratifiquen el Convenio deben valorar si sus disposiciones nacionales son sustancialmente equivalentes, identificando el objeto y propósito generales de la disposición pertinente de la parte A del Código (de conformidad con el apartado *a*) del párrafo 4 del artículo VI) y determinando si podría considerarse de buena fe que la disposición nacional propuesta da efecto a la disposición de la parte A (como se estipula en el apartado *b*) del párrafo 4). La CEACR ha subrayado que el concepto de sustancialmente equivalente no es una cuestión que pueda dejarse a la discreción de las administraciones. Por consiguiente, los Miembros deben decidir si las disposiciones son sustancialmente equivalentes de forma horizontal, en lugar de caso por caso, en respuesta a una solicitud particular de un armador. Toda disposición sustancialmente equivalente que se haya adoptado debe constar en la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima que se lleva a bordo de los buques que han sido inspeccionados [véase la sección [C5.2.3.e](#)]. Las disposiciones sobre el cumplimiento y control contenidas en el Título 5 no pueden aplicarse por medio de disposiciones sustancialmente equivalentes [véase la sección [C5.1.b](#)].

A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?

Los países que ratifican el MLC, 2006, deben adoptar leyes nacionales o tomar otras medidas para garantizar que los principios y derechos establecidos en el Reglamento se apliquen de la manera prevista en las normas de la parte A del Código (o de forma sustancialmente equivalente) [véase la sección A11]. Al precisar el contenido de sus leyes u otras medidas de aplicación [véase la sección A8], estos países deben tomar debidamente en cuenta las pautas de la parte B del Código, para así poder aplicar las disposiciones obligatorias de una forma diferente, que se adapte mejor a sus circunstancias nacionales. En este caso, puede pedirse al Gobierno en cuestión que facilite a los órganos de control de la OIT el motivo por el que ha decidido no seguir las orientaciones de la parte B del Código ¹⁶. Los funcionarios autorizados no verifican durante la inspección de control por el Estado del puerto si un país aplica o no las pautas de la parte B; sin embargo, el sistema de control de la OIT puede examinar la aplicación de dichas pautas ¹⁷ [véase la sección A38].

A13. ¿Por qué se introdujeron las pautas de la parte B?

La parte B del Código tiene un alcance jurídico especial [véase la sección A12] porque combina la firmeza de los principios y derechos con la flexibilidad a la hora de aplicarlos. Si no se hubiese introducido este elemento, el MLC, 2006, no podría aspirar nunca a una ratificación en gran escala: muchas de las disposiciones de los convenios sobre el trabajo marítimo existentes que se refieren al método de aplicación de los derechos básicos de la gente de mar (y no al contenido de esos derechos) han sido transferidas a las pautas no obligatorias de la parte B del Código, pues si se hubieran incluido en el Reglamento obligatorio de la parte A (las normas) podrían haber constituido verdaderos obstáculos para la ratificación.

¹⁶ La información relativa al sistema de control de la OIT se encuentra en la página «Normas del trabajo» (www.ilo.org/normes) del sitio web de la OIT, en la subsección «Los órganos y procedimientos de control». Véanse también las solicitudes directas adoptadas en relación con [Fiji \(2017\)](#), las [Islas Marshall \(2017\)](#) e [Italia \(2016\)](#) (en francés e inglés solamente).

¹⁷ Véanse, por ejemplo, las solicitudes directas adoptadas por la Comisión de Expertos en relación con [Croacia \(2017\)](#), el [Japón \(2016\)](#) y [Liberia \(2016\)](#) (en francés e inglés solamente).

A14. ¿Cuál es el estatus jurídico de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón y las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, adoptadas por la OIT en 2008?

Tanto las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*¹⁸ como 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*¹⁹, ambas adoptadas en 2008, aportan orientaciones bien fundamentadas, pues fueron preparadas por reuniones tripartitas de expertos para ayudar a los países a aplicar el Título 5 del MLC, 2006, aunque no tienen un alcance jurídico especial. No deben ser confundidas con las pautas de la parte B del Código del MLC, 2006, a las que los países que han ratificado el Convenio deben prestar la debida atención [véase la sección A12].

Las pautas de ámbito internacional, así como las pautas relacionadas con los sistemas nacionales de inspección y certificación por el Estado del pabellón y las pautas nacionales para los inspectores del Estado del pabellón, constituyen aspectos importantes de la aplicación del MLC, 2006, y son fundamentales para garantizar su aplicación armonizada y generalizada.

A15. ¿Exige el MLC, 2006 que los países den cumplimiento a los «convenios fundamentales» de la OIT?

El Consejo de Administración de la OIT ha identificado ocho convenios internacionales del trabajo como «fundamentales». Estos abarcan temas que son considerados como principios y derechos fundamentales en el trabajo: la libertad de asociación y la libertad sindical, y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil, y la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación. Los convenios fundamentales se enumeran en el Preámbulo del MLC, 2006. En virtud de su artículo III, los países que lo ratifican están obligados a verificar que las disposiciones de su

¹⁸ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), la sección «Instrumentos de supervisión e implementación». En 2018, el Comité Tripartito Especial del MLC, 2006 decidió establecer un órgano subsidiario encargado de actualizar las pautas de la OIT a fin de reflejar las enmiendas al Código del MLC, 2006. Se prevé publicar las nuevas pautas en noviembre de 2020.

¹⁹ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), la sección «Instrumentos de supervisión e implementación». (INGLÉS DICE IDEM)

legislación respetan los derechos fundamentales, en el contexto del Convenio. Los Miembros deben informar al respecto en las memorias nacionales que presentan al sistema de control de la OIT. No obstante, el artículo III del Convenio no exige directamente a los países que respeten las disposiciones de los convenios fundamentales en sí mismas, ni que informen a la OIT sobre las medidas que hayan adoptado para hacer efectivos dichos convenios. El motivo es que los países que han ratificado los convenios fundamentales ya tienen la obligación de informar al sistema de control de la OIT sobre las medidas que hayan adoptado para dar cumplimiento a sus obligaciones en virtud de esos convenios, en todos los sectores de trabajo, incluido el sector marítimo. Dicho esto, los países que no hayan ratificado uno o más convenios fundamentales tendrán que informar a los mecanismos de control de la OIT e indicar la forma en que han verificado que las disposiciones de su legislación nacional respetan los derechos fundamentales pertinentes, en el contexto del MLC, 2006.

A16. ¿De qué modo facilita el MLC, 2006, a los países la ratificación del Convenio y la aplicación de sus requisitos?

La Constitución de la OIT ²⁰ y muchos instrumentos de la OIT toman en consideración las circunstancias nacionales y prevén cierto margen de flexibilidad al aplicar los convenios, con el propósito de mejorar gradualmente la protección brindada a los trabajadores, teniendo en cuenta la situación específica en algunos sectores y la diversidad de las circunstancias nacionales. La flexibilidad suele basarse en los principios del tripartismo, la transparencia y la rendición de cuentas. Cuando un Gobierno adopta un enfoque flexible con respecto a la aplicación de un convenio, esto suele conllevar la celebración de consultas con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, y la comunicación a la OIT por el Gobierno en cuestión de las decisiones que se hayan adoptado. Este enfoque se considera necesario e importante para asegurar que todos los países, con independencia de sus circunstancias nacionales, puedan comprometerse con el régimen normativo internacional, y que las obligaciones se respeten y cumplan, en la medida de lo posible, desplegando al mismo tiempo esfuerzos para mejorar las condiciones. Ello reviste particular importancia para un sector internacional como el transporte marítimo. El MLC, 2006, sigue en general este enfoque y prevé un mayor grado de flexibilidad, como requiere el sector en el plano nacional.

El Convenio busca ser firme en lo que respecta a los derechos y flexible en lo que respecta a la aplicación. El MLC, 2006, establece claramente los derechos

²⁰ La [Constitución de la OIT](https://www.ilo.org) se encuentra en el sitio web de la OIT (<https://www.ilo.org>), bajo «Normas del trabajo», en la columna «acceso rápido».

fundamentales de la gente de mar a disfrutar de condiciones de trabajo decentes, pero proporciona un amplio margen de flexibilidad a los Estados ratificantes con respecto al modo en que aplicarán estas normas relativas al trabajo decente en su legislación nacional.

Estos son algunos de los ámbitos de flexibilidad del MLC, 2006:

- a menos que en el Convenio se estipule específicamente otra cosa, la aplicación por parte de los países puede llevarse a cabo de distintas maneras, y no necesariamente a través de la legislación [véase la sección [A8](#)];
- muchos de los requisitos técnicos obligatorios contenidos en los convenios marítimos existentes y que causaban dificultades a algunos Gobiernos interesados en la ratificación, se han colocado en la parte B del Código [véase la sección [A12](#)];
- en determinadas circunstancias, la aplicación de las normas obligatorias que figuran en la parte A del Código (a excepción del Título 5) también puede lograrse a través de medidas que sean «sustancialmente equivalentes» [véase la sección [A11](#)];
- en determinadas circunstancias, la aplicación de los requisitos detallados que figuran en el Código puede ser menos rigurosa en el caso de algunos buques más pequeños —de arqueo bruto igual o inferior a 200— que no realicen viajes internacionales [véase la sección [B7](#)];
- si bien todos los buques que se hallan en el ámbito de aplicación del Convenio deben ser inspeccionados para verificar que cumplen los requisitos establecidos [véase la sección [C5.2.3.a](#)], las administraciones del Estado del pabellón no tienen la obligación de aplicar el requisito de certificación a los buques de arqueo bruto inferior a 500, a menos que el armador lo solicite [véase la sección [C5.2.3.d](#)];
- en el MLC, 2006, se reconoce expresamente que algunos Estados del pabellón podrán recurrir a organizaciones reconocidas, como las sociedades de clasificación, para que se encarguen de las cuestiones relativas al sistema de inspección y certificación de los buques en su nombre [véase la sección [C5.2.1.b](#)];
- las disposiciones relativas a la construcción y el equipamiento de los buques (Título 3) no se aplicarán a los buques construidos antes de la entrada en vigor del Convenio para el Estado del pabellón en cuestión, a menos que este decida lo contrario [véase la sección [C3.1.a](#)]. Los buques más pequeños (de arqueo bruto inferior a 200) pueden quedar exentos del cumplimiento de algunos requisitos específicos sobre alojamiento [véase la sección [C3.1.j](#)];
- el artículo VII contempla la situación de los países en que tal vez no existen organizaciones nacionales de armadores o de gente de mar a las que consultar

cuando se ejerza la flexibilidad en virtud del MLC, 2006 [véase la sección [A22](#)], y

- en relación con la cobertura de la seguridad social en virtud de la regla 4.5, se prevén circunstancias nacionales y acuerdos bilaterales, multilaterales y de otra índole [véase la sección [C4.5.b](#)].

A17. ¿Desde cuándo es aplicable el MLC, 2006?

El MLC, 2006 entró en vigor el 20 de agosto de 2013, doce meses después de que se hubieran registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros de la OIT que en conjunto poseían como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. El requisito relativo a la entrada en vigor figura en el párrafo 3 del artículo VIII del MLC, 2006. Esto significa que a partir del 20 de agosto de 2013 (fecha en que se cumplió el citado requisito) el MLC, 2006 se convirtió en un instrumento vinculante de derecho internacional para esos 30 países. En lo que atañe a los países que hayan ratificado el Convenio después del 20 de agosto de 2012, el párrafo 4 del artículo VIII estipula que el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación por el país.

En diciembre de 2019, el MLC, 2006 había sido ratificado por 96 países ²¹, lo que representaba más del 91 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial, y se prevé que más países lo ratificarán en el futuro.

A18. ¿Por qué es probable que el MLC, 2006 logre el objetivo de una ratificación casi universal?

Aparte del ya elevado número de ratificaciones, hay varios indicios que apuntan al logro del objetivo de una ratificación casi universal, uno de los cuales es el voto sin precedentes a favor del Convenio de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2006. La Conferencia lo adoptó por votación nominal con 314 votos a favor y ninguno en contra (dos países —cuatro votos— se abstuvieron por motivos no relacionados con la esencia del Convenio), tras ser examinado detenidamente por más de 1 000 participantes de 106 países. Este nivel de apoyo casi sin precedentes es el fruto del largo proceso de consultas tripartitas que tuvo lugar entre 2001 y 2006, y del respaldo indefectible de los Gobiernos, de los

²¹ La lista de los países que han ratificado el MLC, 2006, la fecha de su entrada en vigor para cada país y otros datos relativos al ámbito nacional se encuentran disponibles en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 en la sección «[Número de Estados Miembros que han ratificado el Convenio](#)».

empleadores y de los trabajadores, que mancomunaron esfuerzos desde 2001 para elaborar el texto del Convenio. El MLC, 2006 fue concebido con miras a lograr una ratificación casi universal, dado que sus disposiciones son una combinación de firmeza por lo que respecta a los derechos y de flexibilidad por lo que respecta a los enfoques para la aplicación de los requisitos más técnicos, y porque ofrece ventajas a los buques de los países que lo ratifiquen. Por último, los buques de los países ratificantes que proporcionen condiciones de trabajo decentes a su gente de mar gozarán de protección contra la competencia desleal de los buques que no se ajusten a las normas [véase la sección A4]. Así, pues, al beneficiarse de un sistema de certificación, evitarán o reducirán la posibilidad de sufrir retrasos prolongados a causa de las inspecciones realizadas en puertos extranjeros. En diciembre de 2019, el MLC, 2006 había sido ratificado por 96 países ²², lo que representaba más del 91 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial [véase la sección A17].

A19. ¿Qué sucederá con los convenios sobre el trabajo marítimo adoptados antes de 2006?

Los 37 instrumentos sobre el trabajo marítimo existentes (36 convenios y un protocolo), refundidos en el MLC, 2006 ya no están abiertos a nuevas ratificaciones y se irán retirando paulatinamente, a medida que los países que son parte en los mismos ratifiquen el MLC, 2006. Conforme a las recomendaciones formuladas por el Comité Tripartito Especial del MLC, 2006, durante su tercera reunión en abril de 2018, el Consejo de Administración decidió clasificar 34 instrumentos sobre el trabajo marítimo refundidos en el MLC, 2006 —incluidos 22 convenios— como superados e inscribió un punto en el orden del día de la reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo de 2020 relativo a la derogación de ocho convenios y el retiro de nueve convenios y 11 recomendaciones ²³. El Consejo de Administración también pidió a la Oficina que aliente a los países vinculados por convenios superados a que ratifiquen el MLC, 2006. Los países que ratifiquen el MLC, 2006 ya no estarán obligados por los convenios sobre el trabajo marítimo anteriormente ratificados que hayan sido revisados por el MLC, 2006. Esos convenios serán denunciados tras la entrada en vigor del MLC, 2006 para el país. Los países que no ratifiquen el MLC, 2006 seguirán obligados por los convenios existentes que hayan ratificado y que sigan en vigor. Además, deberán seguir informando al sistema de control de la OIT sobre la aplicación de dichos convenios en el plano nacional

²² *Ibíd.*

²³ Más información sobre el estado de los convenios sobre el trabajo marítimo examinados por el Comité Tripartito Especial disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_628697.pdf. Véanse también los informes presentados en la reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo de 2020.

[véase la sección A38]. La entrada en vigor del MLC, 2006 no afectará a los tres convenios marítimos que no se han refundido en él [véase la sección A20]. Esos convenios seguirán siendo vinculantes para los Estados que los hayan ratificado, independientemente del MLC, 2006. Los convenios marítimos de la OIT que se ocupan de trabajadores de la pesca y de los muelles tampoco se ven afectados por el MLC, 2006. Para saber qué convenios de la OIT ha ratificado un país determinado, consulte la base de datos NORMLEX (www.ilo.org/normlex), una base de datos completa en el sitio web público de la OIT que contiene esta información.

A20. ¿Qué convenios de la OIT se han refundido en el MLC, 2006?

Los 36 convenios y el protocolo que se han refundido en el MLC, 2006 se enumeran en su artículo X. En esta lista constan todos los convenios marítimos relativos a la gente de mar anteriores adoptados desde 1920, a excepción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), del Convenio núm. 108 de 1958 revisado por el Convenio núm. 185, del Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), y del Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15) (superado)²⁴. Los convenios marítimos de la OIT que se ocupan de trabajadores de la pesca y de los muelles tampoco se ven afectados por el MLC, 2006.

A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?

El MLC, 2006, tiene dos tipos de procedimientos de enmienda: si se trata del Convenio en su conjunto se sigue lo dispuesto en el artículo XIV, y si se pretende modificar solo el Código, lo dispuesto en el artículo XV. El procedimiento de ratificación rápida establecido en el artículo XIV se asemeja al procedimiento actual de la OIT para revisar los convenios. La parte del Convenio que habrá que actualizar cada cierto tiempo, a saber, el Código [véase la sección A9], relativo a la aplicación técnica y detallada de las obligaciones básicas estipuladas en el Convenio, podrá enmendarse mediante un procedimiento acelerado previsto en el artículo XV («aceptación tácita»). Este procedimiento, que en cierta medida se basa en un procedimiento que ya se encuentra muy arraigado en otro organismo de las Naciones Unidas (la OMI), permitirá que los cambios del Código entren en vigor, para todos o casi todos los países ratificantes, en un plazo de tres a cuatro

²⁴ El Convenio núm. 15 fue derogado por decisión de la Conferencia Internacional del Trabajo en su 106.ª reunión.

años a partir del momento en que se propongan. Así, pues, el nuevo Convenio se mantendrá más actualizado que los existentes. Un Estado Miembro ratificante no quedará obligado por una enmienda al Código que entre en vigor con arreglo al artículo XV del Convenio, si expresa su desacuerdo formal en un periodo establecido ²⁵. En 2014, se adoptaron enmiendas al Código del MLC, 2006, para abordar el problema del abandono de la gente de mar [véase la sección [C2.5.2.a](#)] y de la responsabilidad de los armadores en caso de muerte o de discapacidad prolongada de la gente de mar [véase la sección [C4.2.2.a](#)]. Entraron en vigor el 18 de enero de 2017. En 2016, se adoptaron enmiendas al Código relacionadas con la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques [véase la sección [C4.3.d](#)] y la prórroga de la validez de los certificados de trabajo marítimo en un caso muy específico. Entraron en vigor el 8 de enero de 2019. En 2018, se adoptaron enmiendas al Código para abordar la cuestión de la protección de los salarios y las prestaciones de la gente de mar mientras son mantenidos en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques [véase la sección [C2.2.d](#)]. Se ha previsto que entren en vigor el 26 de diciembre de 2020. La información sobre las enmiendas está disponible en el sitio web dedicado al MLC, 2006 ²⁶.

A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?

En el artículo XIII del MLC, 2006, se prevé que el Consejo de Administración de la OIT ha de establecer un Comité Tripartito Especial ²⁷ cuyo mandato consistirá en «examinar continuamente la aplicación del presente Convenio». Conforme a lo dispuesto en el Convenio, este Comité estará compuesto por dos representantes designados por el Gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración. El Comité Tripartito Especial desempeña una función importante con respecto a las enmiendas al Código [véase la sección [A9](#)]. Si se detectan dificultades en el funcionamiento del Convenio, o si este debe ser actualizado, el Comité Tripartito

²⁵ La CEACR adoptó una [observación general en 2016](#) que proporciona información adicional sobre la entrada en vigor de las enmiendas al Código del MLC, 2006 adoptadas en virtud del procedimiento simplificado previsto en el artículo XV del Convenio. Facilita información sobre la situación de los Estados que han ratificado el MLC, 2006, entre la fecha de aprobación de una enmienda y su entrada en vigor.

²⁶ Las enmiendas al MLC, 2006 están disponibles en el sitio web dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc).

²⁷ El Consejo de Administración de la OIT adoptó el [Reglamento del Comité Tripartito Especial](#), es decir, el conjunto de normas de procedimiento aplicables al funcionamiento del Comité. El texto del Reglamento se encuentra disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, en la sección «Comité Tripartito Especial» (www.ilo.org/mlc).

Especial podrá adoptar enmiendas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo XV del Convenio [véase la sección [A21](#)]. Asimismo, en virtud del artículo VII, el Comité tendrá también un papel consultivo destacado con respecto a los países donde no existan organizaciones representativas de los armadores o de la gente de mar a las que se pueda consultar a la hora de aplicar el MLC, 2006.

A23. ¿Cuál es el estatus jurídico del Preámbulo y de la Nota explicativa del MLC, 2006?

El [Preámbulo](#) del MLC, 2006, al igual que los preámbulos de otros instrumentos internacionales, aporta información sobre la aspiración y las intenciones de los redactores, pero no tiene ninguna disposición vinculante. La [Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo](#), que aparece después de los artículos, tampoco es vinculante. Como su título indica, esta nota proporciona una explicación para ayudar a los países a comprender mejor la relación entre las diferentes partes del Convenio y el carácter de las obligaciones establecidas en cada parte.

A24. ¿Qué se entiende por «Miembro»?

Al igual que en otros instrumentos jurídicos de la OIT, en todo el MLC, 2006 se utilizan los términos «Miembro» o «todo Miembro». Estos términos son utilizados por la OIT para referirse a los países que son Miembros de la Organización. En el contexto del presente Convenio, «Miembro» o «todo Miembro» deben entenderse como una referencia a los países que han ratificado el Convenio, a menos que en el texto se haga una referencia clara a «cualquier Miembro de la Organización» (como en el párrafo 2 del artículo XV, por ejemplo).

A25. ¿Quién es la autoridad competente?

En el apartado *a)* del párrafo 1 del artículo II del MLC, 2006, el término «autoridad competente» se define como «el 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». Este término se utiliza para referirse al/a los departamento(s) de un Gobierno encargado de la aplicación del MLC, 2006. Las prácticas pueden variar de un país a otro y a menudo ocurre que más de un departamento u organismo (por ejemplo, los que se ocupan del trabajo, de las cuestiones marítimas o de la seguridad social) pueden intervenir en la aplicación de diversos aspectos del MLC, 2006 en un país, por lo que puede existir una «autoridad competente» para cada cuestión en particular. La

información relativa a las autoridades nacionales competentes de los países que han ratificado el Convenio [véase la sección [A26](#)] y otros datos relativos al ámbito nacional se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «[Base de datos del MLC](#)».

A26. ¿Dónde puede obtenerse la lista de los países que han ratificado el MLC, 2006?

La lista de los países que han ratificado el MLC, 2006, y la fecha de su entrada en vigor para cada país, así como otros datos relativos al ámbito nacional, se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, en la sección «[Número de Estados Miembros que han ratificado el Convenio](#)».

Otros datos nacionales (haga clic en el nombre del país) relativos a los países que han ratificado el Convenio están disponibles en la sección «[Ratificación e implementación del Convenio por país](#)».

A27. ¿Por qué algunos países figuran en la lista de países ratificantes incluida en el sitio web del MLC, 2006, pese a que el Convenio no ha entrado en vigor para ellos?

El MLC, 2006 entró en vigor el 20 de agosto de 2013, doce meses después de que se hubieran registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros de la OIT que en conjunto poseían como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. El requisito relativo a la entrada en vigor figura en el párrafo 3 del artículo VIII del MLC, 2006. Esto significa que a partir del 20 de agosto de 2013 (fecha en que se cumplió el citado requisito) el MLC, 2006 entró en vigor y se convirtió en un instrumento vinculante de derecho internacional para esos 30 países [véase la sección [A17](#)]. En lo que atañe a los países que hayan ratificado el Convenio después del 20 de agosto de 2012, el párrafo 4 del artículo VIII estipula que el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación por el país respectivo. Esta es la práctica habitual para los convenios de la OIT. En diciembre de 2019, el MLC, 2006 había sido ratificado por 96 países ²⁸, lo que representaba el 91 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

²⁸ La lista de los países que han ratificado el MLC, 2006 y la fecha de su entrada en vigor para cada país se encuentran en el sitio web de la OIT, en la sección «[Ratificación e implementación del Convenio por país](#)».

A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?

La información relativa a las autoridades nacionales competentes [véase la sección A25] de los países que han ratificado el Convenio [véase la sección A26] y otros datos relativos al ámbito nacional se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en el enlace «Base de datos del MLC».

A29. ¿Qué papel desempeña la OIT en la aplicación del MLC, 2006?

La OIT es una organización internacional creada en 1919. Fue el primer organismo especializado designado por las Naciones Unidas. Sus Miembros son los países que se han incorporado a la Organización, y sus actividades se llevan a cabo a través de la Oficina Internacional del Trabajo. En su calidad de organización internacional, la OIT no se encarga de poner en práctica las normas de derecho internacional ni de aplicarlas directamente a los trabajadores o los empleadores (ni tampoco, en el ámbito marítimo, a los armadores, los buques o la gente de mar) [véase la sección A7]. El papel de la OIT consiste en facilitar la elaboración de normas internacionales y en promover y facilitar la aplicación de dichas normas por sus Miembros a nivel nacional. En virtud del MLC, 2006, el Director General de la OIT tiene algunas responsabilidades específicas relacionadas con la recepción y transmisión de la información que, conforme con los requisitos del Convenio, debe facilitarse a los Miembros de la OIT. Asimismo, la OIT lleva a cabo el examen de la aplicación nacional de los convenios ratificados por sus Miembros, generalmente por medio de la función de supervisión encomendada a la Comisión de Expertos en el marco del sistema de control de la OIT (sistema que se ha establecido en virtud de lo dispuesto en la Constitución de la OIT) ²⁹.

A30. ¿Tiene el MLC, 2006 repercusiones para los armadores registrados en países que no han ratificado el Convenio?

Los requisitos del MLC, 2006 no se aplican directamente a los armadores o buques que enarbolan el pabellón de países que no han ratificado el Convenio. Sin

²⁹ La información relativa al sistema de control de la OIT se encuentra en el sitio web de la OIT, en la sección «Normas del trabajo» y la subsección «Los órganos y procedimientos de control» en www.ilo.org/normes.

embargo, el párrafo 7 del artículo V del MLC, 2006 contiene lo que suele denominarse «cláusula de trato no más favorable» [véase la sección [A4](#)]. El objetivo de tal cláusula es garantizar condiciones equitativas para todos, de forma que los buques que enarbolan el pabellón de países que han ratificado el Convenio no se encuentren en situación de desventaja competitiva con respecto a aquellos que enarbolan el pabellón de países que no han ratificado el MLC, 2006. Aunque pareciera que el párrafo 7 del artículo V podría aplicarse en diversas situaciones, en la práctica se refiere esencialmente a las condiciones en que el Estado del puerto ejerce su control, en virtud de la regla 5.2.1, sobre los buques que enarbolan un pabellón extranjero y que hacen escala en el puerto de un país que ha ratificado el Convenio [véase la sección [C5.3](#)].

A31. ¿Tiene el MLC, 2006 repercusiones para la gente de mar basada en países que no han ratificado el Convenio?

Dada la naturaleza mundial de la industria marítima y de las actividades de transporte marítimo, muchos marinos trabajan a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un país distinto de aquel donde residen habitualmente. Las normas del MLC, 2006 aplicables a bordo de los buques también permiten la protección de la gente de mar a nivel nacional. Si la gente de mar está trabajando a bordo de un buque que enarbola el pabellón de un país que no ha ratificado el MLC, 2006, rige entonces la «cláusula de trato no más favorable» en virtud del párrafo 7 del artículo V del MLC, 2006 [véase la sección [A4](#)]. El objetivo de tal cláusula es garantizar condiciones equitativas para todos, de forma que los buques que enarbolan pabellón de países que han ratificado el Convenio no se encuentren en situación de desventaja competitiva con respecto a aquellos que enarbolan el pabellón de países que no han ratificado el MLC, 2006. Aunque pareciera que el párrafo 7 del artículo V podría aplicarse en diversas situaciones, en la práctica se refiere esencialmente a las condiciones en que el Estado del puerto ejerce su control, en virtud de la regla 5.2.1, sobre los buques que enarbolan un pabellón extranjero y que hacen escala en el puerto de un país que ha ratificado el Convenio [véase la sección [C5.3](#)]. Esto significa que las condiciones de trabajo y de vida a bordo de estos buques pueden ser objeto de inspección por los Estados del puerto.

En virtud del párrafo 3 de la regla 1.4 y del párrafo 9 de la norma A1.4 del MLC, 2006, los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar basados en países o territorios en los que el Convenio no se aplica deberán asegurarse de que, en la medida en que sea factible, esos servicios estén en conformidad con las disposiciones de la norma A1.4 [véase la sección [C1.4.f](#)]. Se pueden encontrar orientaciones útiles en la sección sobre la regla 1.4, en el

capítulo 3 de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* ³⁰.

A32. ¿Dónde se imparte formación sobre las inspecciones en virtud del MLC, 2006?

A nivel nacional, las actividades de formación sobre las inspecciones en virtud del MLC, 2006 suelen ser organizadas ya sea por la autoridad competente o por entidades privadas. Asimismo, la OIT, a través de su Academia sobre el Trabajo Marítimo, con sede en el Centro Internacional de Formación de Turín (Italia), ofrece varios cursos y talleres que tratan de diversos aspectos del MLC, 2006, como la capacitación de los instructores de los inspectores del trabajo marítimo, las cuestiones jurídicas relativas a la aplicación y otras materias especializadas.

Este programa de talleres y actividades de formación tiene por objeto fortalecer la capacidad de todas las partes interesadas en la promoción y aplicación del MLC, 2006. La información relativa a la Academia sobre el Trabajo Marítimo está disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «Academia de Trabajo Marítimo» ³¹.

A33. ¿Puede la OIT expedir certificados de calificación de inspectores especializados en la aplicación del MLC, 2006 en los Estados del puerto y los Estados del pabellón?

No. La OIT, a través de su Academia sobre el Trabajo Marítimo, proporciona formación y algunos talleres con respecto al MLC, 2006, lo que incluye la certificación de las personas que podrían ser instructores nacionales o regionales de los inspectores que verificarán la aplicación del MLC, 2006 [véase la sección A32]. Sin embargo, la cuestión de las calificaciones necesarias para desempeñar la función de inspector nacional del Estado del pabellón o inspector o funcionario encargado del control por el Estado del puerto incumbe a los países que han ratificado el MLC, 2006 y la información sobre las citadas calificaciones en un país determinado debería solicitarse a la autoridad competente designada para ocuparse del MLC, 2006 [véanse las secciones A25 y A28].

³⁰ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

³¹ Véase también el sitio web de la Academia sobre el Trabajo Marítimo en el Centro Internacional de Formación de Turín (<https://www.itcilo.org/es/topics/trabajo-maritimo>).

A34. ¿Puede la OIT prestar ayuda para recuperar los salarios no percibidos o resolver otros problemas de la gente de mar a bordo de los buques?

La OIT puede proporcionar información general sobre los convenios de la OIT, y en particular sobre el MLC, 2006, incluidos los datos de contacto de la autoridad competente del Estado del pabellón que tenga la responsabilidad de abordar estas cuestiones cuando dicho Estado del pabellón haya ratificado el MLC, 2006 [véanse las secciones [A25](#) y [A28](#)]. Sin embargo, en su calidad de organización internacional, la OIT no se encarga de poner en práctica las normas de derecho internacional ni de aplicarlas directamente a los trabajadores o los empleadores (ni tampoco, en el ámbito marítimo, a los armadores, los buques o la gente de mar) [véase la sección [A7](#)]. El papel de la OIT consiste en facilitar la elaboración de normas internacionales y en promover y facilitar la aplicación de dichas normas por sus Miembros a nivel nacional. En virtud del MLC, 2006, el Director General de la OIT tiene algunas responsabilidades específicas relacionadas con la recepción y transmisión de la información que, conforme con los requisitos del Convenio, debe facilitarse a los Miembros de la OIT. Asimismo, la OIT lleva a cabo el examen de la aplicación nacional de los convenios ratificados por sus Miembros, generalmente por medio de la función de supervisión encomendada a la Comisión de Expertos en el marco del sistema de control de la OIT (sistema que se ha establecido en virtud de lo dispuesto en la Constitución de la OIT) ³². En las situaciones más graves, como ciertos casos de abandono de gente de mar [véase la sección [C2.5.2.b](#)], las organizaciones de gente de mar y de armadores pueden solicitar la intervención urgente del Director General de la OIT. A continuación, la OIT se pone en contacto con los Gobiernos interesados y les alienta a resolver la situación sin demora.

A35. ¿Tiene la OIT una base de datos sobre la legislación nacional o sobre otras normas o medidas de aplicación del MLC, 2006?

La lista de los países que han ratificado el MLC, 2006, y la fecha de su entrada en vigor para cada país, así como otros datos relativos al ámbito nacional, se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «Número de Estados Miembros que han ratificado el Convenio». Cuando se hayan comunicado a la OIT, otros datos nacionales, como la legislación nacional pertinente y otras medidas, relativos a los

³² La información relativa al sistema de control de la OIT se encuentra en el sitio web de la OIT, en la sección «[Normas del trabajo](#)» y la subsección «[Los órganos y procedimientos de control](#)» en www.ilo.org/normes.

países que hayan ratificado el Convenio están disponibles en la sección «Ratificación e implementación del Convenio por país» (haga clic en el nombre del país) en el enlace «Base de datos del MLC» en www.ilo.org/mlc.

A36. Considero que mis condiciones de trabajo y de vida a bordo de un buque no son adecuadas, ¿me puede ayudar la OIT?

La OIT, en su calidad de organización internacional, no puede actuar directamente para atender situaciones individuales; dicho esto, sí está habilitada para proporcionar información general sobre los convenios de la OIT, como el MLC, 2006, e incluso para facilitar los datos de contacto de la autoridad competente del Estado del pabellón que tenga la responsabilidad de abordar dichas situaciones cuando dicho Estado del pabellón haya ratificado el MLC, 2006 [véanse las secciones [A25](#) y [A28](#)]. Las organizaciones de trabajadores y de empleadores (entre ellas las organizaciones de gente de mar y de armadores) también tienen el derecho de presentar observaciones —en virtud del artículo 23 de la Constitución de la OIT— o reclamaciones —en virtud del artículo 24 de la Constitución de la OIT— en casos de incumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006.

A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa del control de la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por control de la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?

La OIT es una organización internacional creada en 1919. Fue el primer organismo especializado designado por las Naciones Unidas. Sus Miembros son los países que se han incorporado a la Organización, y sus actividades se llevan a cabo a través de la Oficina Internacional del Trabajo. En su calidad de organización internacional, la OIT no se encarga de poner en práctica las normas de derecho internacional ni de aplicarlas directamente a los trabajadores o los empleadores (ni tampoco, en el ámbito marítimo, a los armadores, los buques o la gente de mar) [véase la sección [A7](#)]. El papel de la OIT consiste en facilitar la elaboración de normas internacionales y en promover y respaldar la aplicación de dichas normas por sus Miembros a nivel nacional. En virtud del MLC, 2006, el Director General de la OIT tiene algunas responsabilidades específicas relacionadas con la recepción y transmisión de la información que, conforme con los requisitos del Convenio, debe facilitarse a los Miembros de la OIT. Asimismo, la OIT lleva a cabo el examen de la aplicación nacional de los convenios ratificados por sus Miembros, generalmente por medio de la función de

supervisión encomendada a la Comisión de Expertos en el marco del sistema de control de la OIT (sistema que se ha establecido en virtud de lo dispuesto en la Constitución de la OIT) ³³.

A38. ¿Qué papel desempeña la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones?

Cuando un país ratifica un convenio de la OIT, debe informar periódicamente sobre las medidas que ha adoptado para su aplicación. En lo que respecta al MLC, 2006, los Gobiernos deben presentar memorias cada seis años para detallar las medidas que han adoptado, en la legislación y en la práctica, para aplicar el Convenio. Se puede solicitar la presentación de memorias sobre la aplicación de los convenios a intervalos más breves. Los Gobiernos han de presentar copias de sus memorias a las organizaciones nacionales de trabajadores y de empleadores representativas. Estas organizaciones pueden formular comentarios sobre las memorias de los Gobiernos o enviar comentarios sobre la aplicación de los convenios directamente a la OIT.

Al examinar la aplicación de las normas internacionales del trabajo, la Comisión de Expertos formula dos tipos de comentarios: observaciones y solicitudes directas. Las observaciones son comentarios sobre cuestiones fundamentales en relación con la aplicación de un determinado convenio por parte de un Estado y se publican en el informe anual de la Comisión de Expertos. Las solicitudes directas se refieren a cuestiones más técnicas o peticiones de información adicional ³⁴. Los comentarios relacionados con el MLC, 2006, se han presentado hasta ahora en forma de solicitudes directas.

A39. ¿Se aborda en el MLC, 2006 el problema de la piratería?

El MLC, 2006, en su versión inicial, no abordaba directamente el grave problema de la piratería. Sin embargo, en abril de 2018, el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006 adoptó enmiendas al Código del MLC, 2006 para proteger a la gente de mar de algunas de las consecuencias de la piratería. Las nuevas disposiciones, que está previsto que entren en vigor el 26 de diciembre de 2020, tienen por objeto velar por que la gente de mar mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de

³³ La información relativa al sistema de control de la OIT se encuentra en el sitio web de la OIT, en la sección «[Normas del trabajo](#)» y la subsección «[Los órganos y procedimientos de control](#)» en www.ilo.org/normes.

³⁴ *Ibíd.*

robo a mano armada contra los buques continúe percibiendo sus salarios y prestaciones durante todo el 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 ³⁵.

A40. ¿Presta ayuda el MLC, 2006 a la gente de mar abandonada?

Originalmente, el MLC, 2006 no se ocupaba directamente del grave problema del abandono de la gente de mar, aunque algunas de sus disposiciones, como las relativas a la repatriación [véase la sección C2.5.1.b], podían aplicarse para ayudar a proteger a la gente de mar frente a algunas de las consecuencias del abandono. Sin embargo, en abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase la sección A22], establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó enmiendas al Código del MLC, 2006 [véase la sección A21] para ocuparse más específicamente de este problema. Estas enmiendas entraron en vigor el 18 de enero de 2017. En ellas figura una definición de abandono y se proporcionan detalles sobre la obligación de los buques de contar con un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono [véase la sección C2.5.2.c]. La información sobre estas enmiendas, incluida su situación actual en los Estados Miembros, está disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 [véase la sección A44].

A41. ¿Tiene un país que adoptar una legislación nacional para poder ratificar el MLC, 2006?

La respuesta dependerá del sistema jurídico nacional del país de que se trate. El sistema jurídico de algunos países exige que toda la legislación pertinente se haya adoptado antes de la ratificación, mientras que otros sistemas jurídicos no prevén tal requisito. El periodo de doce meses que ha de transcurrir entre el registro de la ratificación y la entrada en vigor del instrumento [véase la sección A17] tiene por objeto permitir que los países completen sus medidas de aplicación a nivel nacional antes de que el Convenio entre en vigor para ellos [véase la sección A8].

³⁵ El texto de las enmiendas adoptadas en 2018 está disponible en https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_627175/lang--es/index.htm.

A42. ¿Dónde se puede obtener el formulario de memoria sobre el MLC, 2006 que cada país ratificante tiene que presentar a la OIT?

El formulario para la presentación de la memoria relativa a la aplicación del Convenio en cada país [véase la sección [A8](#)] previsto en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT es examinado por la CEACR, compuesta por juristas independientes [véase la sección [A38](#)].

Cada país que ratifica el MLC, 2006 tiene que presentar dicha memoria a la Oficina Internacional del Trabajo doce meses después de la fecha de entrada en vigor del Convenio para el país en cuestión. El formulario de memoria nacional relativo al MLC, 2006 puede descargarse en formato PDF o en formato Word desde el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) en la sección «Instrumentos de supervisión e implementación», y la subsección «Obligación de envío de memorias». El formulario de memoria relativo al MLC, 2006, ha sido modificado a fin de reflejar las enmiendas al Código del Convenio. Después de presentar su primera memoria, cada Estado Miembro debe enviar memorias con la frecuencia establecida. Las organizaciones representativas de trabajadores y de empleadores (incluidas las organizaciones de gente de mar y de armadores) tienen derecho a recibir una copia de la memoria y formular observaciones sobre la aplicación del Convenio.

**A43. ¿Qué debe hacer un país para ratificar el MLC, 2006?
¿Qué documentos hay que cumplimentar presentar?**

Cada país establece sus propios procedimientos internos para la transmisión oficial de la ratificación de los convenios internacionales. Algunos países optan por depositar el instrumento de ratificación en persona, mientras que otros lo remiten por correo postal o por correo electrónico. El instrumento de ratificación oficial, firmado por una persona que pueda asumir la responsabilidad del Gobierno en el plano internacional, debe enviarse a la Oficina Internacional del Trabajo, 4 route de Morillons, CH-1211 Ginebra 22, Suiza.

El instrumento de ratificación debe contener o adjuntar la información requerida en el párrafo 10 de la norma A4.5 del MLC, 2006 con respecto a las obligaciones del país ratificante en materia de seguridad social conforme a lo establecido en el Convenio [véase la sección [C4.5.b](#)]. Puede obtenerse un modelo de formulario para la declaración necesaria para la ratificación» en conformidad con el párrafo 10 de la norma A4.5 del MLC, 2006 [véase la sección [C4.5.h](#)] en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, bajo el subtítulo «[Modelo de comunicación: Declaración necesaria para la ratificación del MLC, 2006](#)». La

declaración también debe estar firmada por una persona que pueda asumir la responsabilidad del Gobierno en el plano internacional.

A44. ¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006 y cuál es su estatus jurídico? ¿Se aplican ya?

Las enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 están disponibles en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc). En diciembre de 2019, se habían adoptado tres conjuntos de enmiendas:

	Estado	Fin del plazo para comunicar desacuerdo formal	Fecha de entrada en vigor	Temas
Enmiendas de 2014 al MLC, 2006	En vigor	18 de julio de 2016	18 de enero de 2017	Sistema de garantía financiera para compensar a la gente de mar en caso de abandono, discapacidad prolongada y muerte.
Enmiendas de 2016 al MLC, 2006	En vigor	8 de julio de 2018	8 de enero de 2019	Protección de la gente de mar contra el acoso y la intimidación a bordo de los buques Prórroga de la validez de los certificados de trabajo marítimo en circunstancias en las que los buques hubieran superado la inspección correspondiente, pero en las que no fuera posible ni expedir ni entregar un nuevo certificado a bordo.
Enmiendas de 2018 al MLC, 2006	No en vigor	26 de junio de 2020	26 de diciembre de 2020	Pago de los salarios y las prestaciones de la gente de mar durante el periodo de cautiverio en caso de actos de piratería a o de robo a mano armada contra los buques.

En cuanto a la entrada en vigor de las enmiendas al Código del MLC, 2006, conviene establecer una distinción entre tres situaciones diferentes:

El MLC, 2006 es ratificado antes de aprobar la enmienda	<p>Artículo XV</p> <p>7. Toda enmienda aprobada por la Conferencia deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo fijado [dos años desde la fecha de notificación], el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueado bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.</p> <p>8. Toda enmienda que se considere aceptada entrará en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado para todos los Miembros ratificantes, excepto para los que hubieren expresado formalmente su desacuerdo con arreglo al párrafo 7 que antecede y no hubieren retirado tal desacuerdo de conformidad con el párrafo 11. Ello, no obstante:</p> <p>a) antes del vencimiento del plazo fijado, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que la enmienda entrará en vigor para dicho Miembro solo después de que este haya remitido una notificación expresa de su aceptación, y</p> <p>b) antes de la fecha de entrada en vigor de la enmienda, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que se declara exento de la aplicación de dicha enmienda durante un periodo determinado.</p> <p>11. Todo Miembro que haya expresado formalmente su desacuerdo con una enmienda podrá retirarlo en todo momento. Si el Director General recibe la comunicación de ese retiro después de la entrada en vigor de la enmienda, esta entrará en vigor para dicho Miembro seis meses después de la fecha en que se haya registrado dicha comunicación.</p>
El MLC, 2006 es ratificado entre la fecha de aprobación de una enmienda y la fecha de su entrada en vigor	El Gobierno interesado puede «aceptar las enmiendas, dirigiendo una declaración formal en ese sentido al Director General» ³⁶ . Hasta que la OIT no reciba esta declaración, el país no estará vinculado por las enmiendas.
El MLC, 2006 es ratificado después de la entrada en vigor de una enmienda	<p>Artículo XV</p> <p>12. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio solo podrá ser ratificado en su forma enmendada.</p>

³⁶ La CEACR adoptó una [observación general en 2016](#), que aclara la situación de los Estados Miembros que ratifiquen el MLC, 2006 entre la fecha de la aprobación de una enmienda y la fecha de su entrada en vigor. Esta cuestión también fue examinada por el Comité Tripartito Especial en su tercera reunión.

A45. El sitio web de la OIT tiene una dirección de correo electrónico MLC, 2006, «MLC@ilo.org». ¿Quién responde a este correo electrónico? ¿Se puede confiar en cualquier respuesta como una opinión jurídica?

Los expertos de la OIT en normas sobre el trabajo marítimo responden a las preguntas enviadas a la dirección de correo electrónico MLC@ilo.org. Sin embargo, la OIT no puede formular comentarios sobre situaciones particulares, sino que solo puede suministrar información general. Cualquier respuesta que se proporcione a través de esta dirección de correo electrónico no podrá considerarse una opinión jurídica de la OIT. Los Gobiernos o las organizaciones de empleadores o de trabajadores que deseen solicitar opiniones jurídicas deberán escribir a la Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la OIT. La OIT podrá proporcionar dichas opiniones previa solicitud y en el entendimiento de que la Corte Internacional de Justicia es el único órgano competente para hacer una interpretación oficial de los convenios internacionales del trabajo.

A46. ¿Cuál es el estatus jurídico de estas *Preguntas más frecuentes*? ¿Se pueden considerar opiniones jurídicas?

El presente documento se concibió como una fuente de información de fácil acceso que se actualiza con regularidad. La edición actual, de 2019, es la quinta edición (revisada). Tiene por objeto ayudar a las personas que participan en el estudio o la aplicación del MLC, 2006 a encontrar respuestas a sus preguntas acerca de este innovador Convenio de la OIT. **Cabe señalar que las respuestas proporcionadas en las *Preguntas más frecuentes* no pueden en sí ser citadas como opiniones jurídicas oficiales.** Esto se debe, en primer lugar, a que los requisitos concretos del Convenio son los que figuran en la legislación nacional o en otras medidas adoptadas por cada país para aplicar el MLC, 2006. Por lo tanto, no puede proporcionarse una respuesta oficial a ninguna pregunta sin hacer referencia al sistema jurídico nacional aplicable. En segundo lugar, las respuestas contenidas en este documento pretenden suministrar información en forma de explicaciones concisas referentes al Convenio y a otros materiales de referencia. No son opiniones jurídicas sobre el significado de un requisito del Convenio o sobre su aplicación en una situación particular. Dichas opiniones pueden ser proporcionadas por la OIT a los Gobiernos y a las organizaciones de armadores y de gente de mar en particular, previa solicitud, y en el entendimiento de que la Corte Internacional de Justicia es el único órgano competente para hacer una interpretación oficial de los convenios internacionales del trabajo.

B. Preguntas sobre los trabajadores y los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006

B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?

El Convenio se aplica a «la gente de mar o marinos» con arreglo a la definición del apartado f) del párrafo 1 del artículo II, es decir, «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» [véase la sección [B4](#)]. Por consiguiente, esta definición no solo incluye a la tripulación que interviene en la navegación o las operaciones del buque, sino también, por ejemplo, al personal de hostelería del buque. Puede haber casos en que no está claro si una categoría de trabajadores debe ser considerada «gente de mar», a efectos del Convenio. El párrafo 3 del artículo II trata esta situación. En caso de duda, la autoridad competente de cada Miembro adoptará la decisión pertinente [véase la sección [A25](#)], previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas [véase la sección [B15](#)]. Cuando adoptó este convenio en el año 2006, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó también la *Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales* (véase la resolución VII de la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo) ³⁷, que ofrece pautas internacionales tripartitas con respecto a los factores que deben tenerse en cuenta para tomar decisiones en estos casos. La información sobre las decisiones nacionales que adopten los países debe enviarse al Director General de la OIT. La información nacional que han comunicado los países ratificantes está disponible en la [base de datos del MLC, 2006](#) en el sitio web de la OIT dedicado al Convenio ³⁸.

B2. ¿Se aplica el MLC, 2006 a los animadores y al personal de hostelería a bordo?

Dado que el Convenio se aplica a «toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique

³⁷ Las resoluciones pueden consultarse en la sección «[Texto e informes preparatorios](#)» en www.ilo.org/mlc.

³⁸ La lista de los países que han ratificado el MLC, 2006, y la fecha de su entrada en vigor para cada país, así como otros datos relativos al ámbito nacional, como las decisiones nacionales se pueden consultar en la página web relativa a las [ratificaciones](#) y en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «[Ratificación e implementación del Convenio por país](#)».

el presente Convenio» [véase la sección B1], el mismo abarca a todos los trabajadores, incluidos el personal de camarotes y de limpieza, personal de bar, camareros, animadores, cantantes, personal de cocina, personal de casino y esteticistas. Esta disposición se aplica independientemente de si la gente de mar ha sido contratada directamente por un armador o ha sido empleada con arreglo a un acuerdo de subcontratación. Sin embargo, existen ciertas categorías de trabajadores que permanecen en el buque muy poco tiempo y que en general trabajan en tierra, por ejemplo, los inspectores del Estado del pabellón o del Estado del puerto, que obviamente no pueden ser considerados trabajadores del buque en cuestión. En otros casos, la situación tal vez no sea clara, por ejemplo, cuando se contrata a un artista en un buque durante todo un crucero o a una persona que se ocupe de tareas de mantenimiento, reparación u otras durante un viaje. En tales casos, la cuestión deberá ser resuelta de conformidad con el párrafo 3 del artículo II, conforme a lo indicado en la sección B1. En muchas ocasiones, la Comisión de Expertos ha formulado orientaciones a los Estados Miembros acerca de esta cuestión ³⁹.

B3. ¿Se aplica el MLC, 2006 a los cadetes?

La Comisión de Expertos ha considerado que el hecho de recibir una formación a bordo a los efectos de convertirse en marino, por definición, implica trabajar a bordo y que, por consiguiente, no caben dudas de que los cadetes deben ser considerados como gente de mar a los efectos del Convenio cuando trabajan en un buque al que se aplican las disposiciones del MLC, 2006. También ha subrayado que la protección que proporciona el Convenio es particularmente importante para las categorías más vulnerables de personas tales como los cadetes ⁴⁰.

B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?

En el apartado i) del párrafo 1 del artículo II del Convenio, «buque» se define como «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» [véase la sección B6]. Según la definición, el Convenio se aplica a todos los buques, de propiedad

³⁹ Véanse por ejemplo las solicitudes directas relacionadas con las Bahamas (2017), Croacia (2017), Italia (2016), Saint Kitts y Nevis (2016) y Palau (2016) (en francés e inglés solamente).

⁴⁰ Véanse, por ejemplo, las solicitudes directas relacionadas con la Argentina (2018), Bangladesh (2018), Kenya (2018), la República de Corea (2017) y Panamá (2017) (en francés e inglés solamente).

pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de (véase el párrafo 4 del artículo II), a saber:

- los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares;
- las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos, y
- los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

El MLC, 2006 reconoce (párrafo 5 del artículo II) que puede haber situaciones en las que surjan dudas en cuanto a si el Convenio es o no aplicable a un buque o a una categoría particular de buques. En estos casos, la autoridad competente adoptará la decisión pertinente [véase la sección A25] de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. La información relativa a las decisiones nacionales que se adopten en tales casos debe comunicarse oficialmente al Director General de la OIT ⁴¹.

B5. ¿Cuándo se considera que un buque se dedica «habitualmente a actividades comerciales»?

El Convenio no da una definición de la frase «que se dediquen habitualmente a actividades comerciales», utilizada en el párrafo 4 del artículo II [véase la sección B4]. Esta cuestión deberá ser entonces resuelta de buena fe por el país de que se trate y estará supeditada a la función de supervisión habitual ejercida por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, en el marco del sistema de control de la OIT ⁴².

B6. ¿Qué son «aguas abrigadas»?

El Convenio no define explícitamente las expresiones «en las inmediaciones» ni «aguas abrigadas», utilizados en el apartado i) del párrafo 1 de su artículo II [véase la sección B4]. Es imposible resolver esta cuestión a nivel internacional con respecto a todos los Estados Miembros, pues a veces es necesario tener en cuenta, en cierta medida, la situación geográfica o geológica de cada Estado. En principio, la autoridad competente de un Miembro que haya

⁴¹ La lista de los países que han ratificado el MLC, 2006, y la fecha de su entrada en vigor para cada país, así como otros datos relativos al ámbito nacional, como las decisiones nacionales (haga clic en el nombre del país), se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «Texto e informes preparatorios», en el enlace «Base de datos del MLC».

⁴² La información relativa al sistema de control de la OIT está disponible en el sitio web en la OIT en la sección «Normas del trabajo» subsección «Aplicación y promoción de las normas» en www.ilo.org/normes.

ratificado el Convenio es quien debe determinar, de buena fe y sobre una base tripartita, teniendo en cuenta los objetivos del Convenio y las características físicas del país, qué zonas podrían considerarse que abarcan las «aguas abrigadas», y cuál es la distancia de esas aguas que podría considerarse «en las inmediaciones de aguas abrigadas». Cualquier duda debe ser resuelta sobre la base de consultas con los interlocutores sociales nacionales, de conformidad con el párrafo 5 del artículo II.

En 2011, la Oficina Internacional del Trabajo solicitó el asesoramiento de las organizaciones internacionales competentes y de los Miembros a fin de clarificar la cuestión de la definición. La respuesta obtenida, que se sintetiza en el párrafo anterior, figura en una [carta](#) disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) en la sección «[Texto e informes preparatorios](#)».

B7. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006 establecer exenciones con respecto a algunas de sus disposiciones?

Las exenciones son posibles de forma limitada y solo cuando hayan sido expresamente autorizadas por el Convenio (la mayoría de las exenciones autorizadas figuran en el Título 3, en relación con el alojamiento). Por lo que se refiere a los buques que tienen que ser objeto de certificación, esta información ha de incluirse en la documentación relativa al MLC, 2006 que debe mantenerse a bordo [véase la sección [B4](#)].

Además, en el caso de los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales, un país puede determinar (en virtud del artículo II, párrafo 6) que no sería razonable o factible en el momento actual aplicar algunos elementos particulares del Código [véase la sección [A9](#)] y tratar entonces el contenido de dichas disposiciones del Código mediante disposiciones de la legislación nacional. Esta decisión debe ser tomada por el Gobierno, en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar pertinentes. La información relativa a las decisiones nacionales que se adopten en tales casos debe comunicarse oficialmente al Director General de la OIT. La información que los países ratificantes remiten a la OIT está disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) ⁴³.

⁴³ La lista de los países que han ratificado el MLC, 2006, y la fecha de su entrada en vigor para cada país, así como otros datos relativos al ámbito nacional, como las decisiones nacionales se pueden consultar en la página [web relativa a las ratificaciones](#) y en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «[Ratificación e implementación del Convenio por país](#)».

B8. ¿Existe una limitación general de la aplicación del MLC, 2006 en función del arqueo?

En el MLC, 2006 no se prevé una limitación general de la aplicación del Convenio en función del arqueo. No obstante, el Estado del pabellón tiene cierto grado de flexibilidad al aplicar determinados requisitos relativos al arqueo bruto de los buques. Por ejemplo, el requisito de certificación (además de la inspección) de las condiciones de trabajo y de vida en un buque no es obligatorio para los buques de arqueo bruto inferior a 500 que no efectúen viajes internacionales o viajes entre puertos de distintos países. En cuanto a los requisitos sobre alojamiento a bordo, existe cierta flexibilidad en función del arqueo bruto de los buques de que se trate. Por otra parte, la autoridad competente puede tomar una decisión sobre este tipo de limitación, en virtud del párrafo 6 del artículo II [véase la sección B7].

B9. ¿Se aplica el MLC, 2006 a los buques que no realizan viajes internacionales?

El MLC, 2006 se aplica a todos los buques, independientemente de su arqueo o de la naturaleza de sus viajes, excepto a los 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. No obstante, el Estado del pabellón tiene cierto grado de flexibilidad al aplicar determinados requisitos relativos al arqueo bruto de los buques y a los viajes. Por ejemplo, el requisito de certificación (además de la inspección) de las condiciones de trabajo y de vida en un buque no es obligatorio para los buques de arqueo bruto inferior a 500 que no efectúen viajes internacionales o viajes entre puertos de distintos países. En cuanto a los requisitos de alojamiento a bordo, existe cierta flexibilidad en función del arqueo bruto de los buques de que se trate. Por otra parte, la autoridad competente puede tomar una decisión, en virtud del párrafo 6 del artículo II [véase la sección B7]. De acuerdo con lo dispuesto en el Convenio, los buques o la gente de mar que no realizan viajes internacionales no están obligados a cumplir algunos de los requisitos en relación con la versión inglesa de los documentos, como los certificados médicos.

B10. ¿Quedan excluidos del ámbito de aplicación del MLC, 2006 los buques ya existentes en el momento de la ratificación?

El MLC, 2006 se aplica a todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio [véase la sección B4]. Ahora bien, los requisitos técnicos,

de carácter estructural, relacionados con el alojamiento, que figuran en el Título 3, pueden no aplicarse a los buques construidos antes de la entrada en vigor del Convenio en el país de que se trata [véase la sección [C3.1.a](#)].

B11. ¿Se aplica el MLC, 2006 a buques más pequeños, como los de arqueo bruto inferior a 200?

[Véase la sección [B8](#)].

B12. ¿Se aplica el MLC, 2006 a las embarcaciones de extracción de recursos en alta mar o similares?

La cuestión de si el MLC, 2006 se aplica a las embarcaciones de extracción de recursos en alta mar o similares (por ejemplo, a las Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro (MODU) y a las dragas), o a las embarcaciones que no son autopropulsadas dependerá de dos factores: en primer lugar, si se considera que la embarcación es un «buque» en virtud de la legislación nacional pertinente, y, en segundo lugar, la ubicación de sus actividades. El Convenio permite que la cuestión más general de si una embarcación fluvial específica puede ser considerada un «buque», o en qué circunstancias puede ser considerada como tal, se determine en función de la legislación nacional o de la práctica y las decisiones judiciales pertinentes. Si la embarcación se considera un buque, habría entonces que comprobar si se trata de un buque al que se aplica el Convenio. Esto dependerá de si navega 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 [véase la sección [B4](#)].

B13. ¿Se aplica el MLC, 2006 a los yates?

En principio, el MLC, 2006 se aplica a todo yate cuyas operaciones son acordes con la definición de «buque» [véase la sección [B4](#)], a menos que el yate sea de construcción tradicional, o no se dedique habitualmente a actividades comerciales [véase la sección [B5](#)]. En otras palabras, los yates que se dedican habitualmente a actividades comerciales se incluyen en el ámbito de aplicación del MLC, 2006.

B14. ¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006?

El MLC, 2006 define al armador como el «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». Esta definición se aplica independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Esta definición de carácter amplio fue adoptada para reflejar la idea de que, cualesquiera que sean los acuerdos comerciales particulares o de otra índole con respecto a las actividades del buque, debe haber una única entidad, «el armador», responsable de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Esta idea se refleja también en el requisito de que todos los acuerdos de empleo de la gente de mar sean firmados por el armador o un representante del armador [véanse las secciones C2.1 y C2.1.e]. ¿Puede el empleador de un marino que pone a este a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?].

B15. ¿Cómo puede tomar una decisión una autoridad nacional si no existen organizaciones de armadores o de gente de mar?

Puede haber casos en los que no está claro si una categoría de trabajadores puede considerarse como «gente de mar» comprendida en el ámbito del Convenio [véase la sección B1], y casos en los que no está claro si un buque particular o una categoría de buques particular están comprendidos en el ámbito del Convenio [véase la sección B4]. Asimismo, existen algunas disposiciones que permiten hacer exenciones o adoptar otro tipo de medidas flexibles en la aplicación del Convenio [véase la sección B7]. En estos casos, la autoridad nacional competente [véase la sección A25] debe tomar una decisión al respecto tras celebrar consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar de que se trate. Sin embargo, en algunos países tal vez no existan todavía organizaciones que representen a los armadores o a la gente de mar. El artículo VII del MLC, 2006 expone una solución al prever la celebración de consultas con el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio [véase la sección A22]. En abril de 2014, este Comité celebró su primera reunión, en la que adoptó disposiciones para permitir a los países celebrar estas consultas. La información sobre estas disposiciones está disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, en la sección «Comité Tripartito Especial», en: www.ilo.org/mlc.

C. Preguntas relativas a los Títulos del MLC, 2006

C1. Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

C1.1. Edad mínima

- C1.1.a. Si la edad mínima en un país es superior a los 16 años, ¿debe esta reducirse?

En el párrafo 2 de la regla 1.1 del MLC, 2006 se establece que la edad mínima actual para que una persona pueda trabajar a bordo de un buque es de 16 años. Si un país ha fijado una edad mínima más elevada, ya cumple entonces y supera la edad mínima, y no tendría que ajustarla. Debe prohibirse el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años (con algunas posibles excepciones). Cabe señalar que el Convenio exige que en algunas actividades o puestos (por ejemplo, trabajos peligrosos o el trabajo de cocinero de un buque) la gente de mar tenga al menos 18 años.

- C1.1.b. ¿Quién decide qué tareas pueden poner en peligro la seguridad o la salud de la gente de mar menor de 18 años?

En virtud del párrafo 4 de la norma A1.1 del MLC, 2006, la autoridad competente debe determinar qué trabajos pueden resultar peligrosos para la salud o la seguridad de la gente de mar menor de 18 años, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. La definición de lo que se considerará como trabajo peligroso es una cuestión que se ha de determinar en la legislación nacional o mediante otras medidas, que deben estar en conformidad con las normas internacionales pertinentes. La pauta B4.3.10 del Convenio contiene orientaciones sobre la formación en materia de seguridad y salud que deben recibir los jóvenes marinos y que podrían ser útiles a este respecto. La Comisión de Expertos consideró que, en el caso de los países que se remitían a la lista de trabajos peligrosos de alcance general adoptada en el marco del Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182), era necesario adoptar una lista específica o adaptar la existente para tomar en consideración las particularidades del sector marítimo.

- C1.1.c. ¿Existe una norma internacional en la que se determine qué horas constituyen la «noche», o esto depende de cada país?

Las horas que constituyen la «noche» pueden variar de un país a otro y son determinadas en la legislación nacional. No obstante, en el párrafo 2 de la norma A1.1 del Convenio se aportan algunos parámetros para la gente de mar menor de 18 años: «Comprenderá un periodo de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada».

- C1.1.d. ¿Cuál es la situación de los jóvenes de 16 años que desean participar en un programa de educación o capacitación marítima reconocido?

En virtud del MLC, 2006, ninguna persona menor de la edad mínima de 16 años puede acceder a la condición de gente de mar o trabajar a bordo de buques. El MLC, 2006 sí admite que la gente de mar mayor de 16 años pueda participar en programas de formación reconocidos y que estas personas puedan ser empleadas [véase la sección B3], en particular para recibir formación, por ejemplo, permite que los jóvenes marinos participen en ciertos trabajos nocturnos con fines de capacitación en las circunstancias previstas en el Convenio [véase la sección C1.1.e]. ¿Puede pretenderse que un marino menor de 18 años efectúe trabajos nocturnos?. Asimismo, hay otras consideraciones en relación con las normas que han de regir el alojamiento de los cadetes a bordo [véase la sección C3.1.e].

- C1.1.e. ¿Se puede pedir en alguna circunstancia a un marino menor de 18 años que efectúe trabajos nocturnos?

El párrafo 2 de la norma A1.1 del MLC, 2006 dispone que «deberá prohibirse el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años» [véase la sección C1.1.c]. Sin embargo, hay cierta flexibilidad para permitir una excepción a esta restricción, a saber, cuando la restricción del trabajo nocturno pudiera entorpecer el buen desarrollo del programa de capacitación de la gente de mar, o cuando la naturaleza específica de la tarea o el programa de formación reconocido requiera que la gente de mar realice trabajo de noche y la autoridad competente determine, previa consulta con las organizaciones de armadores y las organizaciones de gente de mar interesadas, que dicho trabajo no será perjudicial para la salud y el bienestar de los jóvenes marinos.

C1.2. Certificado médico

- C1.2.a. ¿Puede considerarse que un reconocimiento médico con arreglo al Convenio de Formación de la Organización Marítima Internacional cumple los requisitos del MLC, 2006?

En el párrafo 3 de la norma A1.2 se dispone que esta norma se aplicará sin perjuicio del Convenio de Formación, 1978, enmendado de la Organización Marítima Internacional. Se establece también que la autoridad competente deberá aceptar todo certificado médico expedido con arreglo a los requisitos del Convenio de Formación, a los efectos de la regla 1.2. También deberá aceptar todo certificado médico que cumpla en sustancia con esos requisitos, en el caso de la gente de mar no amparada por el Convenio de Formación. La Organización Marítima Internacional es, al igual que la OIT, un organismo especializado de las Naciones Unidas y con frecuencia colabora con la OIT en torno a cuestiones de interés común en el sector marítimo. En 2010, la Organización Marítima Internacional adoptó las denominadas «Enmiendas de Manila» relativas al Convenio de Formación. En la redacción de estas enmiendas, que entraron en vigor en 2012, se trató de armonizar los requisitos de la Organización Marítima Internacional sobre exámenes médicos y certificados aplicables a la gente de mar cubierta por el Convenio de Formación de la Organización Marítima Internacional con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006 de la OIT. Esto significa que los países que están obligados por las Enmiendas de Manila al Convenio de Formación y han incluido las nuevas disposiciones en su legislación, ya habrán puesto en práctica, en cierta medida, las disposiciones del MLC, 2006.

En 2011, una Reunión conjunta OIT/OMI sobre los reconocimientos médicos de la gente de mar y los botiquines a bordo de los buques revisó las Directrices OIT/OMI existentes para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar. Las *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar* de la OIT/OMI pueden visualizarse o descargarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006.

- C1.2.b. ¿Cuál es el periodo de validez de un certificado médico?

Los periodos máximos se establecen en el párrafo 7 de la norma A1.2. En él se dispone que, a menos que se exija un periodo más corto debido a las tareas específicas que ha de desempeñar la gente de mar interesada o que así lo exija el Convenio de Formación, el certificado médico podrá ser válido durante un periodo máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso el periodo máximo de validez será de un año. Los certificados de percepción de los colores serán válidos por un periodo máximo de seis años. Como se ha

señalado, se trata de periodos máximos; un país puede optar por periodos de validez más cortos.

C1.2.c. ¿Puede en algún caso la gente de mar trabajar sin certificado médico?

En el párrafo 8 de la norma A1.2 del MLC, 2006 se establece el procedimiento por el cual, en casos urgentes, un marino que tenga un certificado médico vencido en fecha reciente pueda ser autorizado a trabajar durante un periodo limitado (no superior a tres meses).

C1.2.d. ¿Qué sucede si un certificado médico expira durante una travesía?

En virtud del párrafo 9 de la norma A1.2 del MLC, 2006, un certificado que expira durante una travesía seguirá siendo válido hasta la 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.

C1.2.e. ¿Quién puede expedir un certificado médico a la gente de mar?

Según lo dispuesto en el párrafo 4 de la norma A1.2 del MLC, 2006, el certificado médico puede ser expedido por un médico debidamente calificado o, en el caso de un certificado que se refiera únicamente a la vista, por una persona calificada reconocida por la autoridad competente [véase la sección [A25](#)] para expedir dicho certificado. Los médicos deben gozar de plena independencia profesional en el ejercicio de sus funciones por lo que se refiere a los procedimientos de examen médico. La autoridad competente del Estado del pabellón debería decidir quién es un profesional debidamente calificado para este fin. Las prácticas pueden variar de un país a otro. Sin embargo, en la mayoría de los casos, la autoridad competente elaborará una lista que incluya a los médicos de otros países que considera debidamente calificados para expedir un certificado a la gente de mar empleada en buques que enarbolan su pabellón.

C1.2.f. ¿Puede el médico de un buque expedir un certificado médico?

La cuestión de si el médico de un buque puede expedir un certificado médico a los marinos que se encuentran a bordo debe ser resuelta por la autoridad competente del Estado del pabellón [véase la sección [A25](#)] teniendo en cuenta que, con arreglo al párrafo 4 de la norma A1.2 del MLC, 2006, los médicos debidamente calificados deben gozar de plena independencia profesional en el

ejercicio de sus funciones por lo que se refiere a los procedimientos de examen médico [véase la sección [C1.2.e](#)]. Cabe suponer que este requisito no se cumpliría si el médico del buque es un empleado del armador.

C1.2.g. ¿Un certificado médico expedido en el país de origen del marino es válido para trabajar en un buque que enarbore el pabellón de otro país?

Según el MLC, 2006, un certificado médico es válido si es expedido por un médico debidamente calificado. Ahora bien, el Estado del pabellón del buque en cuestión es quien debe decidir si el firmante del certificado médico está debidamente calificado. Algunos Estados del pabellón reconocerán los certificados médicos expedidos en otros países, pero hay países que pueden exigir un examen realizado por un médico reconocido por el Estado del pabellón [véase la sección [C1.2.e](#)].

C1.2.h. ¿Existe un formulario estándar de certificado médico con arreglo al MLC, 2006?

El MLC, 2006 no requiere un formulario estándar o un formulario modelo para la expedición de los certificados médicos. Ahora bien, en el párrafo 6 de la norma A1.2 se indica qué aspectos ha de certificar el médico debidamente calificado.

Asimismo, en el párrafo 10 de la norma A1.2 se establece que los certificados médicos de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deben ser expedidos al menos en inglés.

En el documento *Directrices OIT/OMI para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar*, de la OIT/OMS, pueden encontrarse otras orientaciones adicionales ⁴⁴ [véase la sección [C1.2.i](#)].

C1.2.i. ¿Existe alguna orientación internacional con respecto a los exámenes médicos?

En la pauta B1.2 del MLC, 2006 se aconseja a todas las personas relacionadas con los reconocimientos médicos de los candidatos a marino y de los marinos en servicio que apliquen las *Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos*, con inclusión de todas sus versiones ulteriores, así como todas las demás directrices

⁴⁴ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

internacionales aplicables publicadas por la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de la Salud.

Las citadas *Directrices OIT/OMS* fueron revisadas en 2011 por una Reunión conjunta OIT/OMI sobre los reconocimientos médicos de la gente de mar y los botiquines a bordo de los buques. Las nuevas *Directrices OIT/OMI para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar* pueden consultarse o descargarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006.

- C1.2.j. ¿Qué pasa con un certificado médico expedido antes de la entrada en vigor del MLC, 2006 en un país? ¿Significa esto que un marino debe someterse a otro reconocimiento médico?

La fecha de entrada en vigor del Convenio para el país no tiene una incidencia directa en la validez de un certificado expedido con anterioridad, por ejemplo, un certificado médico. Estos certificados deberían considerarse atendiendo a su valor intrínseco, independientemente de que hayan sido expedidos antes de la entrada en vigor del Convenio. Sin embargo, si el reconocimiento médico no cumple los requisitos del MLC, 2006, entonces habría que preguntarse más bien si un Estado del pabellón debería reconocer una situación de incumplimiento a los efectos de la inspección y de la expedición de un Certificado de Trabajo Marítimo [véase la sección C1.3.g].

C1.3. Formación y calificaciones

- C1.3.a. La certificación con arreglo al Convenio de Formación de la OMI, ¿satisface los requisitos de formación del MLC, 2006?

En virtud del párrafo 3 de la regla 1.3 del MLC, 2006, debe considerarse que toda formación y certificado que estén en conformidad con los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la Organización Marítima Internacional cumplen los requisitos establecidos en el Convenio.

- C1.3.b. ¿Se aplica este requisito de formación a la gente de mar que no esté amparada por el Convenio de Formación?

En el párrafo 2 de la regla 1.3 del MLC, 2006 se establece que no deberá permitirse que trabaje en un buque gente de mar que no haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo. Este requisito se aplica a todos los marinos, con independencia de sus funciones a bordo del buque. La cuestión de la formación o las calificaciones de marinos que no estén amparados por el

Convenio de Formación se determinará de acuerdo con los requisitos nacionales pertinentes aplicables al trabajo que el marino deba realizar a bordo de un buque. Por ejemplo, se espera que una persona contratada como enfermera o médico en un buque cumpla las exigencias nacionales para esos puestos. Sin embargo, la autoridad competente de un Miembro no será responsable de la formación o la evaluación de la persona que vaya a ocupar ese puesto, sino simplemente de exigir a los armadores que garanticen que el personal cumple las normas nacionales pertinentes. Este concepto figura en el párrafo 1 de la regla 1.3. En cuanto al personal del servicio de fonda, incluidos los cocineros del buque, el Convenio establece algunos requisitos de formación en la regla 3.2 y las normas y pautas correspondientes.

C1.3.c. ¿Siguen estando los países obligados por el Convenio sobre el certificado de mariner preferente, 1946 (núm. 74)?

De acuerdo con el párrafo 4 de la regla 1.3 del MLC, 2006, las obligaciones previstas en el [Convenio núm. 74](#) de la OIT deben ser sustituidas una vez que la Organización Marítima Internacional haya adoptado otras «disposiciones obligatorias que traten sobre el mismo tema». Estas disposiciones ahora forman parte de las «Enmiendas de Manila» de 2010 al Convenio de Formación. Los países que hayan ratificado el Convenio núm. 74 y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 dejarán de estar obligados por el Convenio núm. 74 cuando el MLC, 2006 entre en vigor para ellos. Los países que hayan ratificado el Convenio núm. 74 pero que no ratifiquen el MLC, 2006 seguirán obligados por el Convenio núm. 74 y por las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación [véase la sección [C1.3.d](#)]. Sin embargo, el Consejo de Administración de la OIT inscribió la derogación del Convenio núm. 74 en el orden del día de la reunión de 2020 de la Conferencia Internacional del Trabajo. Una vez que este convenio haya sido derogado, ningún país seguirá estando obligado por sus disposiciones.

C1.3.d. ¿Por qué el Código no contiene disposiciones relativas a la regla 1.3?

En 2004, la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) decidió que la regla 1.3 no debería ser objeto de ninguna indicación en el sentido de que sus disposiciones podrían plasmarse en normas o pautas. Se respondió así a una comunicación en que la Organización Marítima Internacional expresaba su deseo de asumir la responsabilidad en cuanto a los requisitos de formación y certificación de los marineros preferentes, si la OIT se los transfiriese. La CTMP manifestó su acuerdo con dicha transferencia y también estuvo de acuerdo en que era necesario incluir disposiciones generales sobre formación en el MLC, 2006 en vista del carácter integral de este convenio refundido, y también a fin de garantizar que todo trabajador marítimo que pueda no estar amparado por las disposiciones

del Convenio de Formación de la Organización Marítima Internacional reciba una formación u otras formas de adquisición de competencias [véase la sección C1.3.b]. Cabe señalar que la transferencia de la responsabilidad de capacitación y certificación de la gente de mar a la Organización Marítima Internacional no incluye la capacitación de los cocineros de los buques, cuestión que seguirá incumbiendo a la OIT y que se aborda en el Título 3 del Convenio.

C1.3.e. ¿Debe impartirse una capacitación específica a los cocineros de los buques?

El MLC, 2006 estipula que los cocineros de los buques deben seguir una capacitación profesional que los califique para desempeñar sus funciones [véase la sección C3.2.c.]. En septiembre de 2013, una reunión internacional tripartita de expertos adoptó las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*. Dichas pautas están disponibles en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ⁴⁵.

C1.3.f. ¿Qué es la formación sobre seguridad personal a bordo de los buques? ¿Existen programas específicos de formación sobre esta materia?

Por formación en materia de seguridad personal se entiende la formación básica que, en virtud de lo dispuesto en el Convenio de Formación de la OMI, se ha de impartir a toda la gente de mar con el fin de garantizar la integridad física de toda la gente de mar a bordo.

C1.3.g. ¿La entrada en vigor del MLC, 2006 para un país afecta la validez de cualquier certificado expedido a la gente de mar (por ejemplo: certificado de formación de los cocineros o certificado médico)?

La fecha de entrada en vigor del Convenio para el país no tiene una incidencia directa en la validez de certificados expedidos con anterioridad, por ejemplo, los certificados de formación de los cocineros de los buques, los certificados médicos o cualquier otro certificado de formación de esta índole. Estos certificados deberían considerarse atendiendo a su valor intrínseco, independientemente de que hayan sido expedidos antes de la entrada en vigor del Convenio. Sin embargo, si la formación o el reconocimiento médico del cocinero del buque no cumplen los requisitos del MLC, 2006, entonces habría que preguntarse más bien si un Estado del pabellón debería reconocer una situación

⁴⁵ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

de incumplimiento a los efectos de la inspección y de la expedición de un Certificado de Trabajo Marítimo.

C1.4. Contratación y colocación

C1.4.a. ¿Deben crearse servicios de contratación y colocación de la gente de mar?

El MLC, 2006 no exige la creación de servicios públicos o privados de contratación y colocación de la gente de mar. Ahora bien, en virtud del párrafo 5 del artículo V, el párrafo 2 de la regla 1.4 y el párrafo 1 de la regla 5.3, si estos servicios se establecen en un país deben estar en conformidad con los requisitos del Convenio.

C1.4.b. ¿Qué se entiende por servicio de contratación y colocación de la gente de mar? ¿Qué es un servicio público y un servicio privado?

En el apartado *h)* del párrafo 1 del artículo II, del MLC, 2006, un servicio de contratación y colocación de la gente de mar se define como «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». En virtud de la norma A1.4, párrafo 2, los requisitos del Convenio con respecto a los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar se aplican cuando el principal propósito sea la contratación y colocación de la gente de mar, o cuando se contrate y coloque a un número significativo de marinos. En caso de duda en cuanto a si el presente Convenio se aplica a un servicio privado de contratación y colocación, la autoridad competente de cada país adoptará la decisión pertinente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

Como se menciona anteriormente, en el artículo II, párrafo 1 *h)*, se define la expresión «servicio de contratación y colocación de la gente de mar» con respecto a ambas entidades, «pública y privada» y se aclara que la expresión abarca tanto a la entidad cuya actividad consiste en contratar gente de mar o en colocarla, o bien en ofrecer ambos servicios. No obstante, dicha definición no proporciona mayores informaciones sobre el carácter «privado» o «público» de la entidad. Se entiende por servicio público aquel que es gratuito, operado por el Gobierno, ya sea un ministerio o una agencia gubernamental, establecido para brindar dicho servicio a la gente de mar y/o a otros trabajadores (véase la norma A1.4, párrafo 4). Por lo contrario, un servicio privado funciona como una empresa comercial.

C1.4.c. ¿Se considera que un departamento de contratación administrado por un armador es un servicio privado de contratación y colocación?

Si la gente de mar es contratada directamente por un armador que enarbole el pabellón de un país que ha ratificado el MLC, 2006 esta situación no está comprendida, en principio, en la regla 1.4 y en las disposiciones conexas del Código. Sin embargo, puede haber situaciones en las que la naturaleza de la relación entre un servicio de contratación y un armador no es clara. En esos casos se debería consultar a la autoridad competente.

C1.4.d. ¿Quién tiene obligaciones en virtud de la regla 1.4?

La mayoría de las obligaciones establecidas en la regla 1.4 recaen en el país en el que se encuentran los servicios de contratación y colocación de la gente de mar. No obstante, también existen obligaciones con respecto a la utilización de estos servicios que incumben a los Estados del pabellón (y a los armadores), sobre todo si un armador utiliza un servicio de contratación y colocación localizado en un país que no ha ratificado el MLC, 2006. Este aspecto se toma en consideración en el procedimiento de certificación, en el caso de los buques sujetos a ese requisito [véase la sección C5.2.3.d].

C1.4.e. ¿Cuáles son las responsabilidades de los armadores en virtud de la regla 1.4?

En el marco del MLC, 2006, los armadores no están obligados a utilizar servicios de contratación y colocación de la gente de mar y pueden contratar directamente a marinos para que trabajen en su buque [véase la sección C1.4.c]. Sin embargo, cuando los armadores recurren a un servicio privado de contratación y colocación, deben tomar medidas para asegurarse de que el servicio está autorizado, certificado o regulado, de conformidad con los requisitos establecidos en la regla 1.4. Esta responsabilidad, que está supeditada a la inspección y la certificación, reviste especial importancia cuando el servicio de contratación y colocación se encuentra en un país que no ha ratificado el Convenio [véase la sección C1.4.f]. Se pueden encontrar orientaciones útiles en la sección sobre la regla 1.4 del capítulo 3 de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*⁴⁶.

⁴⁶ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

C1.4.f. ¿Qué sucede si la gente de mar es contratada en un país que no ha ratificado el MLC, 2006?

En virtud del párrafo 3 de la regla 1.4 y del párrafo 9 de la norma A1.4 del MLC, 2006, los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar basados en países o territorios en los que el Convenio no se aplique deben asegurarse de que, en la medida en que sea factible, esos servicios estén en conformidad con las disposiciones de la norma A1.4. Se pueden encontrar orientaciones útiles en la sección sobre la regla 1.4, en el capítulo 3 de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* ⁴⁷.

C1.4.g. ¿Pueden los servicios de contratación y colocación cobrar honorarios a la gente de mar?

Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 de la norma A1.4 del MLC, 2006, debe prohibirse que se cobre a la gente de mar, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación, colocación u obtención de un empleo, salvo los costos correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otros documentos personales de viaje similares (sin embargo, no se incluirá el costo de los visados, cuya cuantía se imputará al armador).

C1.4.h. ¿Quién paga por los documentos que los marinos necesitan para viajar a fin de incorporarse a su buque?
¿Quién costea el viaje para obtener un visado?

A la luz del párrafo 5 de la norma A1.4 del MLC, 2006, relativo a los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación y colocación [véase la sección C1.4.g], en ausencia de disposiciones al respecto en el contrato de trabajo de la gente de mar o en un convenio colectivo aplicable, se espera que los marinos asuman el costo de su pasaporte o documento de viaje similar, y el armador del buque, el costo de los visados necesarios. En los Convenios relativos a los documentos de identidad de la gente de mar (DIM), núms. 108 y 185 (no integrados en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006) [véase la sección A20] no figura ninguna disposición que exija que sea el armador quien pague por los DIM.

⁴⁷ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

C1.4.i. ¿En qué consiste el sistema de protección frente a las pérdidas pecuniarias que se exige a los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar?

En el párrafo 5 de la norma A1.4 del MLC, 2006 se exige que los países regulen los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar que puedan estar operando en su territorio. Uno de esos requisitos (norma A1.4, párrafo 5, apartado *c*), inciso vi)) es que los países en cuestión deben velar por que dichos servicios privados establezcan un sistema de protección, por medio de un seguro o de un mecanismo apropiado equivalente, para indemnizar a la gente de mar las pérdidas pecuniarias que esta podría tener a raíz del incumplimiento, para con ella, de las obligaciones que tengan el servicio de contratación o colocación o el armador, en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar.

La obligación del país ratificante no es ofrecer este mecanismo de protección, sino reglamentar estos servicios —en el sistema que adopte (de conformidad con la norma A1.4, párrafo 2)— a través de leyes, reglamentos u otras medidas. El MLC, 2006 no contiene detalles sobre la forma de este sistema, y solo hace referencia a un seguro o un mecanismo equivalente. El Convenio no contiene una definición del concepto de «pérdidas pecuniarias» y no especifica su alcance, que abarca las pérdidas financieras sufridas.

C1.4.j. ¿Deben los servicios de contratación y colocación de gente de mar obtener una certificación de cumplimiento del MLC, 2006?

El MLC, 2006 prevé diversas formas de reglamentación nacional de los servicios privados de contratación y colocación, entre las que no figura necesariamente la certificación.

C1.4.k. Un certificado de cumplimiento del MLC, 2006 expedido a un servicio de contratación y colocación por una organización reconocida, ¿satisface los requisitos del MLC, 2006?

El MLC, 2006 prevé diversas formas de regulación nacional aplicables a los servicios privados de contratación y colocación, como la certificación. La certificación puede ser de interés sobre todo si dichos servicios operan en países que no han ratificado el MLC, 2006. La decisión en cuanto a si un determinado certificado emitido por una organización reconocida es aceptable o no recae en la autoridad competente del Estado del pabellón [véase la sección [A25](#)].

C1.4.l. ¿El MLC, 2006 impide emplear a gente de mar basada en países que no lo han ratificado?

No. El MLC, 2006 no impide el empleo de marinos procedentes de países que no han ratificado el Convenio. No obstante, si se contrata a gente de mar para trabajar a bordo de un buque que enarbola el pabellón de un país que ha ratificado el MLC, 2006 por intermedio de un servicio de contratación y colocación de marinos que opera en un país que no ha ratificado el MLC, 2006, el armador que recurra a ese servicio deberá asegurarse, en la medida de lo posible, de que se cumplan los requisitos de la norma A1.4. A fin de disponer de pruebas documentales del cumplimiento de este requisito, el armador podrá, por ejemplo, tomar en consideración informaciones recabadas por el Estado del pabellón, así como cualquier otra auditoría o certificación relativa a la calidad de los servicios que operan en países que no hayan ratificado el MLC, 2006 [véanse las secciones [C1.4.f](#) y [C1.4.j](#)].

C1.4.m. Un servicio de contratación y colocación que emplea ocasionalmente a gente de mar para trabajar a bordo, por ejemplo, de cruceros ¿tiene que dar cumplimiento a los requisitos del MLC, 2006?

En virtud del párrafo 2 de la norma A1.4, los requisitos del Convenio relativos a los servicios privados de contratación y colocación de gente de mar se aplicarán cuando el principal propósito de tales servicios sea la contratación y colocación de la gente de mar o cuando contraten y coloquen a un número importante de marinos. En caso de duda en cuanto a si el Convenio se aplica o no a un determinado servicio privado de contratación y colocación, la autoridad competente de cada país adoptará la decisión pertinente, previa celebración de consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas [véase la sección [C1.4.b](#)].

C1.4.n. Una asociación o servicio profesional o de otra índole que da a conocer las oportunidades de empleo entre sus miembros, ¿se puede considerar como un servicio de contratación y colocación acorde con la definición propuesta en el MLC, 2006?

Según la definición contenida en el artículo II, párrafo 1, *h*), del MLC, 2006, 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». Si un servicio o asociación no se dedica a captar marinos y contratarlos por cuenta de los propietarios de buques o a colocar

a la gente de mar al servicio de armadores, entonces es probable que tal servicio o asociación no se considere como servicio de contratación y colocación [véase la sección [C1.4.b](#)]. En todo caso, esta materia tiene que regularse en la legislación nacional de cada país.

C1.4.o. El país en el que está situado un servicio de contratación y colocación ha ratificado el Convenio sobre la contratación y colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179).
¿Garantiza esto que las normas con las que opera son las requeridas por el MLC, 2006?

No. Las disposiciones del Convenio núm. 179 y del MLC, 2006 relativas a la contratación y la colocación, aunque son similares en muchos aspectos, no son las mismas. Por ejemplo, difieren en lo que respecta a los costos que se han de cubrir y al sistema de protección de la gente de mar que prevén en caso de incumplimiento por parte del servicio o del armador. Sin embargo, esta cuestión ya no es pertinente porque en la actualidad ningún Estado Miembro está vinculado por el Convenio núm. 179. Por esta razón, el Consejo de Administración de la OIT inscribió un punto relativo al retiro de este convenio en el orden del día de la reunión de 2020 de la Conferencia Internacional del Trabajo.

C1.4.p. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y fue esta la que firmó mi contrato de trabajo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006?

Toda la gente de mar debe tener un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el armador o por un representante del armador en el que se identifique claramente al armador como una parte responsable en virtud del acuerdo, aun cuando otros actores, por ejemplo, una agencia de dotación, también puedan tener responsabilidades relacionadas con el empleo [véase la sección [C2.1.e](#)]. Algunos países han elaborado modelos de formulario para el acuerdo de empleo de la gente de mar que permiten a un armador y a cualquier otro empleador (por ejemplo, una agencia de dotación) firmar como corresponsable o como garante. En otras palabras, incluso cuando un marino trabaja para una agencia de dotación, debe tener un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el armador o por el representante del armador que contenga todos los datos mencionados en la norma A2.1, párrafo 4.

C2. Título 2. Condiciones de empleo

C2.1. Acuerdos de empleo de la gente de mar

C2.1.a. ¿Qué es un acuerdo de empleo de la gente de mar?

En el artículo II, párrafo 1, apartado g), del MLC, 2006 se establece que un acuerdo de empleo de la gente de mar comprende tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento. Se trata de una definición global que abarca diversos sistemas y prácticas jurídicas y distintas modalidades. En concreto, incluye el contrato de trabajo y el contrato de enrolamiento; sin embargo, se podrían adoptar otras modalidades, conforme se disponga en la legislación o la práctica nacional. El párrafo 1 de la regla 2.1 se limita a describir un acuerdo de empleo de la gente de mar como «un acuerdo escrito» claro y «legalmente exigible» que debe «estar en conformidad con las normas establecidas en el Código». En la medida en que sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, se entiende que un acuerdo de empleo de la gente de mar incorpora (por referencia) cualquier convenio colectivo pertinente, conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 de la norma A2.1. Esto significa que, aparte de algunos elementos específicos como el nombre del marino, un convenio colectivo puede constituir la totalidad o parte de un acuerdo de empleo de la gente de mar. Sin embargo, independientemente de la forma precisa de dicho acuerdo, todo Miembro deberá adoptar una legislación en la que se especifiquen las cuestiones que han de incluirse en el mismo. La lista de estas cuestiones figura en los apartados a) a j) del párrafo 4 de la norma A2.1. Incluso cuando un marino pueda estar trabajando para un concesionario que esté operando en un buque, por ejemplo, un marino que trabaje en el servicio de pasajeros de un crucero, seguirá siendo necesario que él o ella haya firmado un acuerdo de empleo de la gente de mar con el armador o su representante, en el que se aborden las cuestiones que figuran en la norma A2.1, párrafo 4 [véase la sección [C1.4.p](#)].

C2.1.b. ¿Exige el MLC, 2006 que cada marino lleve a bordo del buque una copia del original firmado de su acuerdo de empleo de la gente de mar?

El apartado c) del párrafo 1 de la norma A2.1 del MLC, 2006 establece que el armador y los marinos interesados deberán conservar originales firmados del acuerdo de empleo de la gente de mar, pero no especifica que estos originales deban llevarse «a bordo del buque». Dado que en los párrafos 1, apartado d), y 2 de la norma A2.1 solo se requiere llevar a bordo un ejemplar del acuerdo y de cualquier convenio colectivo aplicable, se puede deducir que no es necesario llevar originales a bordo, a menos que la legislación nacional al respecto indique lo contrario. Se han planteado dudas acerca de si, en el contexto de un sector

económico internacional en el que los armadores y la gente de mar están basados en diferentes países, la firma del armador o el representante del armador debería ser una firma original o si podría ser una firma electrónica [véase la sección C2.1.e]. La cuestión de la aceptabilidad de la firma electrónica en el contexto del acuerdo de empleo de la gente de mar es uno de los muchos detalles de Derecho contractual general (el nombramiento de un representante es, por ejemplo, otra de dichas cuestiones) que, según lo dispuesto en el Convenio, debe ser resuelto en la legislación nacional y la práctica del Estado del pabellón (o en el contexto de otras leyes cuya aplicación a los acuerdos de empleo de la gente de mar sea aceptada por el Estado del pabellón).

C2.1.c. ¿Se puede emitir un contrato de empleo de la gente de mar en formato electrónico?

Ninguna disposición del texto actual del MLC, 2006 impide que una administración nacional autorice la emisión y el registro en formato electrónico de un acuerdo de empleo de gente de mar. Sin embargo, la utilización de acuerdos de empleo de gente de mar no socavaría en ningún modo las obligaciones contraídas en virtud de la norma A2.1, entre otras cosas porque tanto el armador como el marino tendrán un original firmado de dicho acuerdo, ni volvería más engorroso el acceso de los inspectores a tales documentos.

C2.1.d. ¿Cómo puede un acuerdo de empleo de la gente de mar incluir un convenio colectivo?

En el párrafo 3 de la regla 2.1 del MLC, 2006 se dispone que «en la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales del Miembro, se entenderá que los acuerdos de empleo de la gente de mar incluyen los convenios colectivos aplicables». En cualquier caso, un acuerdo de empleo de la gente de mar podría incluir un convenio colectivo, utilizando una formulación que demuestre que las partes (el armador y la gente de mar) tienen la intención de que la totalidad del convenio colectivo forme parte de dicho acuerdo, en la medida en que guarde relación con la gente de mar. El acuerdo de empleo de la gente de mar podría ser incluso un documento de una página donde figuren los datos sobre la identidad y el empleo del marino, seguidos por una única disposición donde se indique que las partes convienen en que los términos y condiciones de trabajo serán los establecidos en el convenio colectivo. Probablemente, un acuerdo de empleo de la gente de mar de esta índole debería ir acompañado de información clara, como se menciona en la norma A2.1, párrafo 1, apartado *d*), de modo que cada marino pueda saber cuáles son sus derechos, con arreglo al convenio colectivo aplicable. Como consecuencia del párrafo 3 de la regla 2.1, antes citado, aun cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar no diga claramente que incluye un convenio colectivo aplicable, deberá entenderse que así es, siempre que

este tipo de integración de textos sea compatible con la legislación y la práctica del Estado del pabellón.

C2.1.e. ¿Quién debe firmar un acuerdo de empleo de la gente de mar?

De conformidad con el apartado *a)* del párrafo 1 de la norma A2.1 del MLC, 2006, el acuerdo de empleo de la gente de mar debe ser firmado por el marino y por el armador o un representante del armador ⁴⁸. Excepto en los casos en que la legislación nacional en la materia considere que una persona en particular, como el capitán del buque, tiene aparentemente autoridad para actuar en nombre del armador, cualquier otro signatario distinto del armador debería presentar un «poder» u otro documento que demuestre que él/ella tiene autorización para representar al armador [véanse las secciones [B14](#) y [C2.1.f](#)].

Se han planteado dudas acerca de si, en el contexto de un sector económico internacional en el que los armadores y la gente de mar están basados en diferentes países, la firma del armador o el representante del armador debería ser una firma original o si podría ser una firma electrónica. La cuestión de la aceptabilidad de la firma electrónica en el contexto del acuerdo de empleo de la gente de mar es uno de los muchos detalles de Derecho contractual general (el nombramiento de un representante es, por ejemplo, otra de dichas cuestiones) que, según lo dispuesto en el Convenio, debe ser resuelto en la legislación nacional y la práctica del Estado del pabellón (o en el contexto de otras leyes cuya aplicación a los acuerdos de empleo de la gente de mar sea aceptada por el Estado del pabellón) [véase la sección [C2.1.b](#)].

C2.1.f. El empleador de un marino que pone a este a disposición de un buque, ¿puede firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?

El término «armador», definido detalladamente en el apartado *j)* del párrafo 1 del artículo II del MLC, 2006, «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

⁴⁸ A este respecto, la Comisión de Expertos ha recordado en varias ocasiones la importancia de la relación jurídica básica que establece el Convenio entre la gente de mar y la persona definida como el «armador», independientemente de que a este se le considere como el empleador de la gente de mar. Véanse, por ejemplo, las solicitudes directas adoptadas en 2018 en relación con [Ghana](#), [Nigeria](#) y [Nueva Zelandia](#) (en francés e inglés solamente).

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» [véase la sección [B14](#)].

La intención de los redactores del Convenio fue que solo pueda existir una persona —es decir, «el armador»— que asuma, de cara a cada marino, todas las obligaciones y responsabilidades que el Convenio impone al armador. Aunque sea otra persona quien haya puesto el marino a disposición del buque, suscrito un contrato de trabajo con él y sea responsable de la aplicación de dicho contrato, incluyendo el pago de los salarios, por ejemplo, el armador seguirá teniendo la responsabilidad general con respecto al marino. Por consiguiente, dicho empleador solo podría firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar como representante del armador (suponiendo que el armador le haya dado un poder a tal efecto) o además del armador [véase la sección [C2.1.i](#)].

C2.1.g. Los marinos que son trabajadores independientes, ¿deben suscribir un acuerdo de empleo de la gente de mar?

Cuando los marinos no son asalariados (por ejemplo, los marinos que son trabajadores independientes), no están obligados a suscribir un acuerdo de empleo de la gente de mar, pero, en virtud de la norma A2.1, párrafo 1, apartado *a*), del MLC, 2006, tendría que existir un documento firmado que demuestre su relación contractual u otro acuerdo similar en el cual se prevean «condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo», según se establece en el Convenio.

C2.1.h. ¿Qué es la relación de servicios de la gente de mar?

De acuerdo con el párrafo 1, apartado *e*), de la norma A2.1 del MLC, 2006, se ha de proporcionar a la gente de mar un documento que contenga una relación de sus servicios a bordo. El Convenio no define este documento ni propone un modelo específico, pero proporciona la siguiente información: dicho documento no deberá contener apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar ni ninguna indicación sobre su salario. La legislación nacional deberá determinar la forma de este documento, los datos que en él deban asentarse y las modalidades para el establecimiento de estos (norma A2.1, párrafo 3). Asimismo, el documento deberá contener información suficiente, traducida al inglés, que facilite la obtención de otro empleo o que demuestre que se cumplen los requisitos de servicio en el mar exigidos a fines de reclasificación o ascenso. Una libreta marítima podría satisfacer los requisitos establecidos en el apartado *e*) del párrafo 1 de la norma (pauta B2.1.1).

- C2.1.i. En mi acuerdo de empleo hay un espacio para dos firmas, una para el armador y otra para un empleador. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006?

El MLC, 2006 no prohíbe esta práctica, y es una cuestión que el Estado del pabellón debe considerar. Toda la gente de mar debe tener un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el armador o por el representante del armador en el que se identifique claramente al armador como una parte responsable en virtud del acuerdo aunque otros, como una agencia de dotación u otro empleador, también tengan responsabilidades relacionadas con el empleo [véase la sección C2.1.f]. Algunos países han elaborado modelos de formulario para el acuerdo de empleo que permiten a un armador y a cualquier otro empleador firmar como corresponsable o como garante.

- C2.1.j. ¿Establece el MLC, 2006 un límite máximo para la duración de un acuerdo de empleo? ¿Puedo tener un acuerdo de empleo de la gente de mar por un periodo superior a doce meses?

El MLC, 2006 no establece un periodo máximo para un contrato de trabajo. De hecho, la norma A2.1 prevé un acuerdo de empleo de la gente de mar por un periodo indefinido. Sin embargo, la duración de un acuerdo de empleo de la gente de mar y el periodo máximo de servicio continuo a bordo son dos conceptos distintos. Sin embargo, la interacción entre el derecho de un marino a ser repatriado tras un periodo máximo de servicio a bordo (un periodo inferior a doce meses) en virtud de la norma A2.5.1 [véase la sección C2.5.1.a] y la obligación del Estado del pabellón estipulada en la regla 2.4 y en el Código de exigir que se conceda a la gente de mar las vacaciones anuales pagadas mínimas [véase la sección C2.4.a] establece límites para el periodo de servicio continuo a bordo de un buque o buques, que debería ser, en principio, de once meses. Los límites específicos comprenderán preguntas tales como si la autoridad competente ha decidido en algunos casos específicos permitir que la gente de mar renuncie a sus vacaciones anuales pagadas mínimas [véase la sección C2.4.b].

- C2.1.k. ¿Se puede considerar que un acuerdo de empleo de la gente de mar sin fecha de expiración determinada pero en el que se especifica un periodo de duración flexible está en conformidad con el MLC, 2006?

La norma A2.1, párrafo 4, g), del MLC, 2006 requiere que los acuerdos de empleo de la gente de mar deben contener en todos los casos información acerca de la terminación del acuerdo y las condiciones contempladas en él. Si bien la

referencia a un «periodo de duración determinada» o a una «fecha determinada» implica obviamente una fecha específica del calendario, el Convenio no contiene ninguna disposición que impida, en principio, modificar excepcionalmente el periodo especificado en el acuerdo de empleo de la gente de mar, ya sea para acortarlo, o para extenderlo, por un periodo de tiempo limitado que establezca una nueva fecha de expiración. El convenio de negociación colectiva de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte —que es una referencia mundial en materia de negociación de las condiciones de empleo de la gente de mar en la industria marítima— ofrece un ejemplo práctico a este respecto: prevé que, por razones de conveniencia operacional, el periodo de duración determinada de un contrato podrá extenderse o acortarse solo por un periodo de un mes. Por consiguiente, está claro que ya sea que se termine al expirar el periodo básico determinado, o treinta días antes o después de la fecha original de su terminación, el acuerdo de empleo de la gente de mar en cuestión se sigue ajustando al requisito de la norma A2.1, 4), g), ii), del MLC, 2006 que se refiere a un acuerdo «concertado para un periodo de duración determinada [que incluye], la fecha de expiración».

C2.1.l. ¿Puedo firmar acuerdos de empleo de la gente de mar consecutivos que abarquen un periodo superior a doce meses?

Sí. Sin embargo, el periodo de servicio continuo a bordo de un buque o de buques seguiría estando sujeto a los requisitos nacionales aplicables de que se concedan unas vacaciones anuales pagadas mínimas a la gente de mar, con arreglo a lo dispuesto en la regla 2.4 y en el Código [véase la sección [C2.4.a](#)] y el derecho a la repatriación de la gente de mar después de un periodo mínimo de servicio (menos de doce meses) bajo la Norma A2.5.1 [véase la sección [C2.5.1.a](#)]. Si bien estos asuntos deben ser regulados por la legislación y la práctica nacionales, incluso por los convenios colectivos aplicables, la duración máxima del periodo de servicio a bordo es, en principio, de once meses [véase la sección [C2.1.j](#)].

C2.1.m. ¿Qué legislación nacional debería reflejarse en las condiciones de un acuerdo de empleo de la gente de mar, la legislación del Estado del pabellón, la legislación del país en el que se firmó el acuerdo de empleo de la gente de mar, o la legislación de un país identificado en el acuerdo de empleo de la gente de mar?

Esta es una cuestión compleja de derecho internacional y de la práctica jurídica de los tribunales. El MLC, 2006 no la aborda de manera específica; sin embargo, un Estado del pabellón tiene una responsabilidad internacional y también una responsabilidad específica en virtud del MLC, 2006 en lo que

respecta a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de sus buques. Esto significa que, independientemente de dónde se firme el acuerdo de empleo de la gente de mar, o de las leyes que se identifiquen en el mismo, según proceda, el Estado del pabellón seguiría teniendo la responsabilidad de asegurar que el acuerdo de empleo de la gente de mar cumpla con sus normas al aplicar el MLC, 2006.

C2.1.n. El acuerdo de empleo de la gente de mar, ¿expira cuando la gente de mar es mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra buques?

En virtud de las enmiendas de 2018 al MLC, 2006, que deberían entrar en vigor el 26 de diciembre de 2020, la norma A2.1, párrafo 7, establece que el acuerdo de empleo de la gente de mar debe seguir teniendo efectos mientras un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, independientemente de que la fecha fijada para su expiración haya vencido o de que cualquiera de las partes haya notificado su suspensión o terminación.

C2.2. Salarios

C2.2.a. ¿Se fija en el MLC, 2006 un salario mínimo para la gente de mar?

En la regla 2.2 del MLC, 2006 se afirma que la gente de mar deberá percibir una remuneración completa, de conformidad con los respectivos acuerdos de empleo. El Convenio no establece un salario mínimo obligatorio para la gente de mar, sino que deja esta cuestión en manos de la legislación nacional del Estado del pabellón.

Sin embargo, el MLC, 2006 incluye el procedimiento internacional de fijación de un salario mínimo o una remuneración mensual de base para los marineros preferentes (véase la pauta B2.2.4). La Comisión Paritaria Marítima de la OIT ⁴⁹ se encarga de fijar periódicamente este salario mínimo. Aunque este

⁴⁹ La Comisión Paritaria Marítima es un órgano permanente bipartito que asesora al Consejo de Administración sobre cuestiones marítimas, incluida la elaboración de normas para el sector del transporte marítimo. Entre las atribuciones específicas de la Comisión Paritaria Marítima figura la actualización del salario básico mínimo para los marineros preferentes, en consonancia con la [pauta B.2.2.4 del MLC, 2006](#). La Subcomisión sobre los Salarios de la Gente de Mar, de la Comisión Paritaria Marítima, se creó con la finalidad de actualizar periódicamente esta cifra salarial. Para mayor información sobre la reunión

salario mínimo solo concierne a los marineros preferentes, en la práctica, el monto de los salarios mínimos para otros marineros se extrapola de la cantidad acordada en la Comisión Paritaria Marítima.

C2.2.b. ¿Con qué frecuencia se le debe pagar a la gente de mar?

Las remuneraciones de la gente de mar deben pagarse a intervalos no superiores a un mes (que serán determinados por el Estado del pabellón o en convenios colectivos aplicables) y su monto debe señalarse en los acuerdos de empleo de la gente de mar (norma A2.2, párrafo 1, del MLC, 2006).

C2.2.c. ¿Se le puede cobrar a la gente de mar por el envío de sus salarios a miembros de su familia (remesas)?

Esta cuestión es competencia del Estado del pabellón. En los párrafos 3, 4 y 5 de la norma A2.2 del MLC, 2006 se establece que la gente de mar debe disponer de medios para transferir la totalidad o parte de sus ingresos a sus familias, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales; las remesas deben ser enviadas a tiempo y directamente a la persona o personas que designen; y todo gasto que se cobre por este servicio deberá ser de una cuantía razonable.

C2.2.d. ¿Deberían pagárseles los salarios a la gente de mar mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques?

En virtud de las enmiendas de 2018 al MLC, 2006, que deberían entrar en vigor el 26 de diciembre de 2020, la norma A2.2, párrafo 7, establece que 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 acuerdo de empleo de la gente de mar, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional aplicables, incluido el envío de las remesas conforme a lo previsto en el párrafo 4 de esta norma, 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.

de 2018 de la Comisión Paritaria Marítima y sobre las próximas reuniones, véase https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/shipping/WCMS_162320/lang--en/index.htm (en inglés solamente).

Las enmiendas de 2018 al MLC, 2006 no prevén ninguna limitación a la protección de los salarios y las prestaciones de la gente de mar cuando la gente de mar es mantenida en cautiverio, aparte de su liberación, repatriación o eventual muerte. De modo que los factores de otra índole, como el hecho de que el marino llegue a la edad de la jubilación durante el periodo de su cautiverio, o de que su captura se deba eventualmente a una negligencia de su parte, no constituyen motivos para privar a la gente de mar de la protección prevista en la norma A2.1 y la norma A2.2.

C2.3. Horas de trabajo y de descanso

C2.3.a. ¿Deben reglamentarse tanto las horas de trabajo como las horas de descanso?

No. En el párrafo 2 de la regla 2.3 y en el párrafo 2 de la norma A2.3 del MLC, 2006 se establece que todo país debe fijar *ya sea* el número máximo de horas de trabajo que no deberán sobrepasarse en un periodo determinado, *o* el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse en un periodo determinado [véase sección C2.3.b]. Cada país deberá decidir cuál de los dos criterios elige [véase sección C2.3.d]. Además, aunque no sea una obligación en virtud del MLC, 2006, algunos países han decidido aplicar *ambos* requisitos en su legislación nacional. En este caso, se ha señalado que la norma A2.3, párrafo 2, no debería entenderse en el sentido de que permite que los armadores o los capitanes pueden elegir uno u otro de los dos regímenes (horas de trabajo u horas de descanso) ⁵⁰. También es importante comprender que esas normas fijan respectivamente un número mínimo (horas de descanso) y un número máximo (horas de trabajo) y que es esencial tener en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar (véase el párrafo 4 de la norma A2.3).

C2.3.b. ¿Cuáles son las normas que rigen el número mínimo de horas de descanso y el número máximo de horas de trabajo?

El párrafo 4 de la norma A2.3 del MLC, 2006 exige que los países, al establecer las normas nacionales, tengan en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar, sobre todo para los marinos que asumen funciones relacionadas con la seguridad de la navegación y las operaciones del buque en condiciones de seguridad. En los párrafos 5 y 6 se especifican los parámetros básicos de dichas normas:

⁵⁰ Véanse, por ejemplo, la solicitud directa adoptada por la Comisión de Expertos en 2015 relativa a [Alemania](#) (en francés e inglés solamente).

- a) un máximo de catorce horas por cada periodo de veinticuatro horas [véase la sección C2.3.c], y de 72 horas por cada periodo de siete días, si el criterio elegido por el país es el número máximo de horas de trabajo, o
- b) un mínimo de diez horas por cada periodo de veinticuatro horas, y de 77 horas por cada periodo de siete días, si el criterio elegido por el país es el número mínimo de horas de descanso.

Las horas de descanso pueden dividirse en no más dos periodos, uno de los cuales tiene que ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos periodos consecutivos de descanso no debe exceder de catorce horas.

C2.3.c. ¿Qué se entiende por «cada periodo de veinticuatro horas»?

En el apartado *b)* del párrafo 5 de la norma A2.3 del MLC, 2006 se establece que el número de horas de descanso no será inferior a diez horas «por cada periodo de veinticuatro horas». Por consiguiente, todo periodo de veinticuatro horas —que comience en cualquier momento del día— debe comprender por lo menos diez horas de descanso ⁵¹. En otras palabras, la expresión «por cada periodo de veinticuatro horas» debe entenderse como un periodo «continuo» de veinticuatro horas que comienza al principio, al final, o durante cualquier periodo de descanso o de trabajo. Por consiguiente, al ordenar los horarios de trabajo, hay que asegurarse de que la gente de mar tenga como mínimo diez horas de descanso en un periodo de veinticuatro horas que comienza por ejemplo a las 20 horas, pero también en un periodo de veinticuatro horas que comienza a las 21 horas, y sucesivamente a las 22 horas, a las 23 horas, a la medianoche del día siguiente, etc.

C2.3.d. La elección de las horas de trabajo o de las horas de descanso como criterio de referencia, ¿genera alguna diferencia en la práctica?

El párrafo 5, apartado *a)*, inciso i), de la norma A2.3 del MLC, 2006 establece un límite máximo de trabajo de 14 horas por cada periodo de veinticuatro horas, lo que equivale a **diez** horas de descanso ($24-14 = 10$). Este resultado coincide, pues, con el mínimo de **diez** horas de descanso que se requiere en el párrafo 5, apartado *b)*, inciso i) de la norma. Sin embargo, en el párrafo 5, apartado *a)*, inciso ii), se establece un límite máximo de trabajo de 72 horas por cada periodo de siete días, es decir, **96** horas de descanso en un periodo de siete días ($(7 \times 24) - 72 = 96$), mientras que el tiempo mínimo de descanso por cada periodo de siete días que fija el párrafo 5, apartado *b)*, inciso ii), de la norma es de

⁵¹ Véanse, por ejemplo, la solicitud directa adoptada por la Comisión de Expertos en 2015 relativa a los [Países Bajos](#) (en francés e inglés solamente).

solo 77 horas. Las disposiciones de los apartados *a)* y *b)* del párrafo 5 de la norma A2.3 no son nuevas, sino que reproducen el texto del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). Durante la preparación del MLC, 2006 se recordó que el acuerdo sobre los distintos requisitos del Convenio núm. 180 solo pudo lograrse tras largas discusiones, y se decidió que la reapertura de las negociaciones sobre cualquier disposición adoptada en 1996 no redundaría en beneficio de los mandantes.

**C2.3.e. ¿Hay excepciones con respecto a las normas
relativas a las horas de descanso o a las horas
de trabajo?**

El párrafo 13 de la norma A2.3 del MLC, 2006 permite que los Estados del pabellón adopten medidas en la legislación nacional o procedimientos que faculden a la autoridad competente para autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites relativos a las horas máximas de trabajo o mínimas de descanso, a las que se hace referencia en los párrafos 5 y 6 de la norma [véase la sección C2.3.b]. Así, pues, estas excepciones deben recogerse en un convenio colectivo registrado o autorizado. Además, deben respetar los límites establecidos en la norma A2.3 «en la medida en que sea posible».

**C2.3.f. ¿Cuál es la relación existente entre la regla 2.3
y los requisitos del Convenio de Formación
de la Organización Marítima Internacional?**

La Organización Marítima Internacional es, al igual que la OIT, un organismo especializado de las Naciones Unidas y con frecuencia colabora con la OIT en torno a cuestiones de interés común en el sector marítimo. En 2010, la Organización Marítima Internacional adoptó las denominadas «Enmiendas de Manila» relativas al Convenio de Formación. Estas enmiendas, que entraron en vigor en 2012, fueron formuladas de manera que estén armonizadas con los requisitos del MLC, 2006 aplicables a la gente de mar cubierta por el Convenio de Formación. Esto significa que los países que están obligados por las Enmiendas de Manila al Convenio de Formación ya habrán puesto en práctica, en cierta medida, las disposiciones del MLC, 2006. Como consecuencia de la adopción por la Organización Marítima Internacional de las «Enmiendas de Manila» al Convenio de Formación, el texto relativo a las horas mínimas de descanso es muy similar en el MLC, 2006 y en el Convenio de Formación, salvo en lo que atañe a las disposiciones sobre las posibles excepciones [véase la sección C2.3.e]. Los Estados del pabellón que ratifican el MLC, 2006 y que también están obligados por las enmiendas al Convenio de Formación, de 2010, podrían aprobar medidas en sintonía con los requisitos de ambos Convenios en este ámbito.

- C2.3.g. ¿Los requisitos relativos a las horas mínimas de descanso o a las horas máximas de trabajo se aplican a los capitanes de los buques?

Los capitanes de los buques se consideran marinos y, como tales, los requisitos establecidos en la regla 2.3 y en la norma A2.3 del MLC, 2006 también se aplican a ellos.

- C2.3.h. ¿Siguen aplicándose las normas relativas a las horas de descanso y de trabajo en caso de emergencia?

El párrafo 14 de la norma A2.3 del MLC, 2006 preserva el derecho del capitán de un buque a exigir que un marino preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar. Esto le permite al capitán del buque suspender los horarios normales de trabajo o de descanso y exigir que un marino preste servicio el tiempo que sea necesario, hasta que se haya restablecido la normalidad. Tan pronto como sea factible, una vez restablecida la normalidad, el capitán debe velar por que se conceda un periodo adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso.

- C2.3.i. ¿Qué es una pausa breve? ¿Cuenta una pausa para la comida como un descanso?

En el apartado *b)* del párrafo 1 de la norma A2.3, se definen las horas de descanso como «el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves». No existe una definición de «pausa breve» y la legislación y la práctica nacionales del Estado del pabellón deben examinar esta cuestión. Sin embargo, cualquier pausa en el trabajo sería una «pausa breve» si no da lugar a que el marino tome una pausa para comer.

C2.4. Derecho a vacaciones

- C2.4.a. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?

En virtud de los párrafos 1, 2 y 3 de la norma A2.4 del MLC, 2006, el Estado del pabellón debe adoptar una legislación que determine normas mínimas para las vacaciones anuales pagadas para la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan su pabellón. La prestación mínima de vacaciones anuales, en general, debe calcularse sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo,

y en algunos países, la determina la autoridad competente, y en otros se determina por medio de procedimientos nacionales apropiados. Independientemente de la duración del acuerdo de empleo [véase la sección [C2.1.j](#)], la gente de mar tiene derecho a un mínimo de treinta días de vacaciones anuales pagadas después de once meses de servicio continuo a bordo. Para los periodos de servicio más cortos, el número de días que le corresponde debería calcularse por un método de prorrateo. No deben contarse como parte de las vacaciones anuales las ausencias del trabajo justificadas. Como se dispone en el «Derecho de vacaciones», se debe prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas definidas en la presente norma, salvo en los casos específicos previstos por la autoridad competente [véase sección [C2.4.b](#)]. Esto es dado a la preocupación de prevenir la fatiga de la gente de mar.

C2.4.b. ¿Puede un marino aceptar una compensación en efectivo a cambio de verdaderas vacaciones anuales pagadas? ¿Puede un marino aceptar renunciar a las vacaciones anuales?

En el párrafo 3 de la norma A2.4 del MLC, 2006 se dispone que se debe prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas definidas en la presente norma [véase la sección [C2.4.a](#)], salvo en los casos previstos por la autoridad competente. Si bien señala que el Convenio no contiene ninguna disposición acerca de la naturaleza y el alcance de las excepciones permisibles, la Comisión de Expertos ha indicado que es necesario entender esta disposición de manera restrictiva. En cambio, interpretar esta norma como una autorización amplia para renunciar a las vacaciones anuales a cambio de un pago en efectivo o de otro tipo de compensación anularía el propósito de la regla 2.4, que consiste en garantizar que la gente de mar disfrute de un periodo de vacaciones cada año por el bien de su salud y por su bienestar, dos consideraciones que también son indisociables de la seguridad y la protección de los buques ⁵². El objetivo de la regla 2.4 es obviamente evitar la fatiga, los factores que afecten la navegabilidad de los buques y todos los demás riesgos conexos.

C2.4.c. ¿Significa lo anterior que el periodo máximo que un marino puede trabajar a bordo de un buque es de once meses antes de tomar el mes de vacaciones anuales pagadas?

En principio, sí. De la lectura conjunta de la norma A2.4, párrafos 2 y 3 y de la pauta B.2.4.3, párrafo 2, relativas a las vacaciones anuales, y de la norma A2.5.1,

⁵² Véanse, por ejemplo, las solicitudes directas adoptadas por la Comisión de Expertos en 2018 relativas a [Cabo Verde](#), [Ghana](#) y la [India](#) y en 2017 relacionada con las [Islas Marshall](#) (en francés e inglés solamente).

párrafo 2, *b*), relativa al derecho a la repatriación en un periodo de menos de doce meses [véanse las secciones [C2.5.1.a](#) y [C2.5.1.g](#)], la Comisión de Expertos ha inferido que el periodo máximo continuo de servicio a bordo sin vacaciones es, en principio, de once meses [véanse las secciones [C2.4.b](#) y [C2.1.j](#)].

Por lo que se refiere a las vacaciones anuales, la norma 2.4 dice expresamente que se deberá prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas, salvo en los casos previstos por la autoridad competente. Por consiguiente, por regla general, todo acuerdo por el cual a la gente de mar se le pague dinero en lugar de vacaciones anuales no estaría en conformidad con el Convenio. Con esta prohibición se busca garantizar el cumplimiento efectivo del propósito de la regla 2.4, que consiste en garantizar que la gente de mar disfrute de un periodo de vacaciones anuales para beneficio de su salud y de su bienestar dado que ambos factores también están estrechamente relacionados con la seguridad y la protección del buque. Con ello se busca no solo alentar a la gente de mar a tomar vacaciones anuales, sino también prevenir la fatiga, los factores que afecten la navegabilidad de los buques y todos los demás riesgos conexos. Sin embargo, la norma A2.4, párrafo 3 del MLC, 2006 no establece una prohibición absoluta, dado que la autoridad competente puede autorizar excepciones. Si bien el Convenio no contiene ninguna disposición sobre la naturaleza y el alcance de las excepciones permisibles, la Comisión de Expertos ha considerado que es necesario interpretar esta disposición de manera restrictiva a fin de no anular el propósito de la regla 2.4.

En el caso de la repatriación, la situación es ligeramente diferente. De conformidad con la regla 2.5, párrafo 1, la gente de mar tiene derecho a ser repatriada. Sin embargo, si surge una situación que le permite acogerse a este derecho, puede decidir no ejercerlo por varias razones.

C2.4.d. ¿La gente de mar tiene derecho a permisos para bajar a tierra?

Sí. Este derecho básico de la gente de mar está inscrito en la regla 2.4, párrafo 2 del MLC, 2006, que prevé que deberán concederse a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar. También está relacionado con la regla 4.4 del MLC, 2006 que requiere que los Miembros se aseguren de que cuando haya instalaciones de bienestar en tierra, sean fácilmente accesibles [véase la sección [C4.4.b](#)]. La importancia que tiene para el bienestar de la gente de mar el hecho de ofrecer un acceso eficiente a las instalaciones en tierra y permisos para bajar a tierra también se reconoce en los Convenios núms. 108 y 185 sobre los documentos de identidad de la gente de mar y en otros instrumentos internacionales

pertinentes⁵³ [véase la sección [C4.4.e](#)]. Reconociendo las dificultades persistentes que experimenta la gente de mar para acceder a permisos para bajar a tierra, el Comité Tripartito Especial adoptó en su tercera reunión (abril de 2018) una [resolución](#) relativa a la facilitación de los permisos para bajar a tierra y del tránsito en la que insta a los Estados Miembros a velar por el ejercicio eficiente del derecho a bajar a tierra de conformidad con el MLC, 2006.

C2.5. Repatriación

C2.5.1.a. ¿En qué consiste el derecho a la repatriación?

En el párrafo 1 de la regla 2.5 del MLC, 2006 se establece el derecho fundamental de la gente de mar a ser repatriada sin costo para ella [véanse las secciones [C2.5.1.d](#) y [C2.5.1.b](#)]. Los parámetros básicos de la repatriación incluido, en particular, el periodo anterior al momento en que surge este derecho, que debe ser «inferior a doce meses», se establecen en la regla A2.5.1 [véase la sección [C2.5.1.g](#)]. Sin embargo, el Estado del pabellón es el que ha de determinar las prestaciones específicas al aplicar el Convenio a través de su legislación o de otras medidas o de convenios colectivos; la pauta B2.5.1 [véase la sección [A12](#)] contiene muchas más precisiones sobre estas recomendaciones.

C2.5.1.b. ¿Cómo se garantiza que la repatriación tendrá lugar y que habrá fondos para costearla?

En el párrafo 2 de la regla 2.5 del MLC, 2006 se establece que los Estados del pabellón deben exigir a sus buques que aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada con arreglo al Código [véase la sección [C2.5.2.a](#)].

C2.5.1.c. ¿Qué costos debe sufragar un armador cuando un marino es repatriado?

En el párrafo 2 de la norma A2.5.1 del MLC, 2006 se establece que esta cuestión es competencia de los Estados del pabellón, tras haber tomado en consideración la pauta B2.5.1 [véase la sección [A12](#)] a los que se exige determinar los derechos precisos que los armadores han de conceder para la repatriación, incluidos los relativos a los destinos de repatriación, el medio de transporte, los gastos que sufragarán y otras disposiciones que tengan que adoptar los armadores.

⁵³ En particular en las normas 3.44 y 3.44 *bis* del anexo del Convenio FAL, 1965 y la Resolución núm. 1090 de la Organización Marítima Internacional sobre el trato justo de los tripulantes por lo que respecta al permiso de tierra y al acceso a las instalaciones en tierra.

C2.5.1.d. A la gente de mar, ¿se le pueden cobrar los gastos de su repatriación?

En el párrafo 3 de la norma A2.5.1 del MLC, 2006 se prohíbe que los armadores exijan a la gente de mar, al comienzo de su empleo, cualquier anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación o que deduzcan dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho la gente de mar, excepto cuando, de conformidad con la legislación nacional, con otras medidas o con los convenios colectivos aplicables, se haya determinado que el marino interesado es culpable de una infracción grave de las obligaciones laborales. En esta situación el armador no queda liberado de su obligación primera de sufragar la repatriación.

C2.5.1.e. Algunas aerolíneas están cobrando por el exceso de equipaje por encima de un peso mínimo. ¿Cuál es la situación de la gente de mar con arreglo al MLC, 2006?

El MLC, 2006 recomienda en la pauta B2.5.1, párrafo 3, *d*), que los armadores paguen la facturación de 30 kg de equipaje en relación con la repatriación. Los Estados del pabellón deberían prestar la debida consideración a esta recomendación [véase la sección [A12](#)]. Si las aerolíneas cobran el sobrepeso de equipaje por encima de un límite más bajo, la cuestión podría ser resuelta por la autoridad competente [véase la sección [A28](#)], y habría que aclarar la situación con las compañías aéreas de que se trate.

C2.5.1.f. ¿Se ocupa el MLC, 2006 de la situación de la gente de mar abandonada?

Antes de la entrada en vigor de las enmiendas de 2014, el 18 de enero de 2017, el MLC, 2006 no se ocupaba directamente del grave problema del abandono de la gente de mar, aunque algunas de sus disposiciones, como las relativas a la repatriación, podrían aplicarse para ayudar a proteger a la gente de mar de algunas de las consecuencias del abandono [véase la sección [A40](#)]. En abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase la sección [A22](#)] establecido en virtud del MLC, 2006 adoptó las enmiendas al Código del MLC, 2006 [véase la sección [A21](#)] para tratar de forma más específica el problema del abandono de la gente de mar [véase la sección [C2.5.2.a](#)].

C2.5.1.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surge una situación en la que puede ejercerlo?

La norma A2.5.1, párrafo 2, *b*), del MLC, 2006 estipula que cada Estado del pabellón deberá prever, a través de su legislación o de otras medidas o de

convenios colectivos, una serie de cuestiones, incluida «la duración máxima del periodo de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación (ese periodo deberá ser inferior a doce meses)». Sin embargo, un marino podría optar por no ejercer tal derecho en una situación en la que podría ejercerlo (a menos que la legislación del Estado del pabellón prohíba tomar esta decisión) [véase la sección [C2.1.1](#)]. Al mismo tiempo, el Estado del pabellón tiene que tomar en consideración su obligación, en virtud de la regla 2.4 y de las disposiciones del Código, de exigir que la gente de mar pueda disfrutar por lo menos de un periodo mínimo (2,5 días civiles por mes) de vacaciones anuales pagadas [véanse las secciones [C2.4.a](#) y [C2.4.c](#)].

C2.5.1.h. ¿Puede el armador decidir no ofrecer la repatriación cuando surge una situación en la que corresponde ofrecerla?

Toda decisión del armador de denegar el derecho a la repatriación en casos en que corresponda ofrecerlo sería contraria a la regla 2.5 del MLC, 2006. Además, esto podría tener como consecuencia que la gente de mar sobrepase el periodo máximo de once meses continuos sin tomar vacaciones, y por tanto sería contrario a la regla 2.4 del MLC, 2006.

C2.5.2.a. ¿Qué forma reviste el sistema de garantía financiera en caso de abandono?

Las enmiendas de 2014 al MLC, 2006 introdujeron la norma A2.5.2 que, en aplicación de la regla 2.5, párrafo 2, establece requisitos para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono. Todo Miembro deberá velar por que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que proporcione acceso directo, una cobertura suficiente y asistencia financiera a la gente de mar. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro régimen similar. El Miembro determinará qué forma ha de revestir este sistema tras haber consultado a las organizaciones de armadores y de gente de mar concernidas.

C2.5.2.b. ¿Cuándo se considera que la gente de mar ha sido «abandonada»?

Con arreglo a la norma A2.5.2, párrafo 2 del MLC, 2006, se deberá considerar que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del presente convenio o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador: *a)* no sufrague el costo de la repatriación de la gente de mar; *b)* haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, 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. La manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar deberán incluir: alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, y la atención médica necesaria (norma A2.5.1, párrafo 5).

C2.5.2.c. El sistema de garantía financiera en caso de abandono del buque, ¿es un requisito para todos los buques cubiertos por el MLC, 2006?

Sí, debe existir un sistema de garantía financiera en caso de abandono para todos los «buques» tal como los define el MLC, 2006 [véase la sección [B4](#)].

C2.5.2.d. ¿En qué consiste la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera en caso de abandono?

La asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir: *a)* los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses de salarios pendientes ni a cuatro meses en el caso de las demás prestaciones pendientes; *b)* todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluido el costo de la repatriación; *c)* las necesidades esenciales de la gente de mar, que incluyen: alimentación adecuada, ropa (si es 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. El costo de la repatriación comprenderá el viaje realizado por medios apropiados y expeditos, normalmente por transporte aéreo, e incluir 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.

C2.5.2.e. ¿Cómo sabe la gente de mar que está cubierta por un sistema de garantía financiera en caso de ser abandonada?

La norma A2.5.2, párrafo 6, prevé que los buques deberán llevar a bordo un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima [véase la sección [C5.2.3.d](#)], así como un certificado u otras pruebas

documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor [véase el [anexo A2-I del Convenio](#), que contiene detalles sobre la información que deberá incluirse en el certificado u otras pruebas documentales]. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor. En virtud de la norma A2.5.2, párrafo 11, la garantía financiera no deberá finalizar a menos que el proveedor lo haya notificado con treinta días de antelación a la autoridad del Estado del pabellón.

C2.5.2.f. ¿Qué pasa si el abandono tiene lugar en el territorio de un país que no ha ratificado el Convenio?

El lugar en que se produce el abandono no tiene ningún efecto sobre la disponibilidad de la protección. El proveedor de la garantía financiera, que puede ser un seguro contraído con el Protection & Indemnity Club (P&I), proporcionará la asistencia donde quiera que tenga lugar el abandono, incluso si ocurre en el territorio de un Estado que no ha ratificado el Convenio o que no está obligado por las enmiendas de 2014.

C2.5.2.g. El sistema de garantía financiera, ¿excluye la posibilidad de que la gente de mar pueda iniciar otras acciones para obtener una compensación?

La norma A2.5.2, párrafo 14, prevé que este sistema de garantía financiera no tiene por objeto ser exclusivo ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que haya sido abandonada.

C2.5.2.h. ¿Qué papel tienen los Estados del puerto en los casos de abandono de la gente de mar?

El MLC, 2006 no contiene requisitos detallados a este respecto. Sin embargo, con arreglo a la norma A2.5.1, párrafos 7 y 8, todo Miembro deberá facilitar la repatriación de la gente de mar que presta servicio en buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o vías internas de navegación, así como su reemplazo a bordo. En particular, los Miembros no deberán denegar el derecho de repatriación a ningún marino debido a las circunstancias financieras de los armadores o a la incapacidad o la falta de voluntad de estos para reemplazar a un marino.

C2.6. Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

C2.6.a. ¿Quién debe indemnizar a la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio?

En virtud del párrafo 1 de la regla 2.6 del MLC, 2006, la gente de mar tiene derecho a recibir una indemnización adecuada del armador en caso de lesión, pérdida o desempleo debido a la pérdida del buque o su naufragio.

C2.6.b. El párrafo 1 de la pauta B2.6 indica que el monto de la indemnización a raíz del naufragio o de la pérdida de un buque puede limitarse a dos meses de salario. ¿Significa esto que puede ser inferior a dos meses de salario?

Esta pauta indica simplemente que la indemnización por desempleo resultante del naufragio o de la pérdida de un buque podrá limitarse a dos meses de salario por medio de la legislación nacional o de un convenio colectivo aplicable, pero de ninguna manera a un periodo más corto (a menos que el marino encuentre otro empleo).

C2.7. Niveles de dotación

C2.7.a. ¿Establece el MLC, 2006 un nivel mínimo de dotación para los buques?

El MLC, 2006 no establece un número específico de marinos que deban trabajar a bordo de un buque, pues es la autoridad competente del Estado del pabellón la que debería precisar esta materia con respecto a un buque o una categoría de buques. No obstante, el Convenio establece algunos parámetros que se deben seguir a la hora de tomar decisiones con respecto a los niveles de dotación de los buques. La norma A2.7 exige que cada buque cuente con una tripulación adecuada, tanto por lo que se refiere al número de marinos como a sus calificaciones, para garantizar la seguridad y la protección del buque y de su personal, en todas las condiciones operativas, de conformidad con el documento sobre dotación mínima segura u otro documento equivalente expedido por la autoridad competente, y con las normas del MLC, 2006. En este sentido, al determinar los niveles de dotación, la autoridad competente [véase la sección [A25](#)] debe tener en cuenta todos los requisitos que figuran en la regla 3.2 y la norma A3.2 relacionados con la alimentación y el servicio de fonda. En otras palabras, el número necesario de cocineros y miembros del servicio de fonda

deberá figurar en el documento sobre dotación mínima segura o en el documento equivalente expedido por la autoridad competente.

C2.7.b. ¿Es este nivel de dotación el mismo que el requerido en el «documento sobre dotación mínima segura» de un buque?

La respuesta dependerá de los factores que un Estado del pabellón haya tomado en consideración al establecer el documento sobre los niveles de dotación mínima segura. Si los factores mencionados en la norma A2.7 —una dotación suficiente, en número y en calificaciones, para garantizar la seguridad y protección del buque y de su personal, en todas las condiciones operativas, de conformidad con el documento sobre dotación mínima segura o el documento equivalente expedido por la autoridad competente, y para cumplir con las normas del Convenio—, incluida la necesidad de tomar en consideración todos los requisitos previstos en la regla 3.2 y la norma A3.2, sobre alimentación y servicio de fonda [véase la sección C2.7.a].

C2.7.c. La regla 2.7 sobre los niveles de dotación, ¿se aplica a todos los buques que se rigen por el MLC, 2006?

Sí. La regla 2.7 se aplica a todos los buques que enarbolan el pabellón de un Estado ratificante, independientemente del arqueo del buque.

C2.8. Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

C2.8.a. ¿En quién recaen las obligaciones previstas en la regla 2.8?

Las obligaciones establecidas en la regla 2.8 y en las disposiciones conexas del Código conciernen a los Gobiernos cuya gente de mar está domiciliada en su territorio. En concreto, el párrafo 1 de la regla 2.8 requiere que los países se doten de políticas nacionales destinadas a promover el empleo en el sector marítimo y fomentar tanto la progresión profesional de la gente de mar como el desarrollo de sus competencias laborales, abriendo mayores oportunidades de empleo para los marinos domiciliados en su territorio.

C3. Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda

C3.1. Alojamiento y servicios de esparcimiento

C3.1.a. ¿Se aplican a los buques ya existentes los requisitos sobre alojamiento contenidos en el Título 3?

El párrafo 2 de la regla 3.1 del MLC, 2006 estipula que los requisitos del Código que se refieren a la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Estado del pabellón, o después de esta. En lo que atañe a los buques construidos antes de esa fecha, se seguirán aplicando los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento de buques establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)⁵⁴, y en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)⁵⁵, en la medida en que hubieran sido aplicables, antes de esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro interesado.

Puede ocurrir que uno de esos convenios, o ambos, haya entrado en vigor tras su ratificación por el país de que se trate. También puede ocurrir que las disposiciones sustanciales de esos convenios hayan entrado en vigor para dicho país al ratificar el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)⁵⁶, y/o el *Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147*⁵⁷. Por otra parte, también puede haber casos en que si bien los Convenios núms. 92 y 133 no han sido ratificados, sí sean aplicables en virtud de la legislación nacional del país. Aunque un país no haya ratificado ninguno de estos convenios, todos los buques que enarbolan su pabellón deben cumplir con el requisito básico establecido en el párrafo 1 de la regla 3.1, a saber, que «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», en consonancia con la legislación nacional aplicable al buque. Todos los demás requisitos del MLC, 2006 aplicados a nivel nacional, incluidos los requisitos de la norma A3.1 que no están relacionados con la construcción y el equipamiento, se aplicarán a los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del MLC, 2006 para el Estado del pabellón.

⁵⁴ Se puede consultar en el sitio web de la OIT, en la sección «Normas del trabajo», y la subsección «Número del Convenio» en: www.ilo.org/normes.

⁵⁵ *Ibíd.*

⁵⁶ *Ibíd.*

⁵⁷ *Ibíd.*

C3.1.b. ¿Pueden situarse los dormitorios por debajo de la línea de carga de un buque?

Con arreglo a lo dispuesto en los apartados *c)* y *d)* del párrafo 6 de la norma A3.1 del MLC, 2006, en los buques que no sean buques de pasaje o buques para fines especiales [véase la sección C3.1.c] los dormitorios deberán estar situados por encima de la línea de carga, en el centro o en la popa del buque, pero en casos excepcionales, cuando no sea factible otra ubicación debido al tamaño o al tipo del buque o al servicio para el que esté destinado, podrán estar ubicados en la proa del buque, pero nunca delante del mamparo de abordaje. Por lo que se refiere a los buques de pasaje y a los buques para fines especiales, a reserva de que se adopten disposiciones satisfactorias para el alumbrado y la ventilación, la autoridad competente podrá permitir la instalación de dormitorios debajo de la línea de carga, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasadizos de servicio [véase la sección A25].

C3.1.c. ¿Qué son los «buques para fines especiales»?

Los buques para fines especiales son buques que se dedican a la formación, u otros buques construidos de acuerdo con el *Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008*, de la OMI, y sus versiones posteriores ⁵⁸.

C3.1.d. ¿Es siempre obligatorio asignar dormitorios individuales a la gente de mar?

En virtud del apartado *a)* del párrafo 9 de la norma A3.1 del MLC, 2006, en los buques que no sean de pasaje debe proporcionarse un dormitorio individual a cada marino; pero en el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 3 000 o el de los buques para fines especiales [véase la sección C3.1.c], la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá eximirlos del cumplimiento de este requisito [véase la sección A25].

C3.1.e. ¿Exige el MLC, 2006 que cada cadete tenga una cabina individual?

La situación y la terminología utilizada pueden variar entre países. A efectos de esta respuesta se entiende por «cadete» una persona joven inscrita en un programa de formación para la obtención de calificaciones específicas, que puede requerir la adquisición de experiencia laboral a bordo. En el MLC, 2006 no se

⁵⁸ En mayo de 2016 se adoptaron *enmiendas al Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008*, mediante la resolución MSC.408(96). Estas enmiendas entraron en vigor el 13 de mayo de 2016.

examina directamente la cuestión del alojamiento para los cadetes de forma independiente al alojamiento de los demás marinos. Por consiguiente, se aplicará la regla general que prevé posibles exenciones, descrita en la sección [C3.1.d](#).

C3.1.f. ¿Es obligatorio prever dormitorios para la gente de mar en los buques dedicados a viajes de menos de un día?

En el párrafo 9 de la norma A3.1 del MLC, 2006 se establecen los requisitos aplicables «cuando se exija disponer de espacios de alojamiento a bordo de los buques». En consecuencia, si un buque realiza viajes durante los cuales no es necesario que la gente de mar duerma a bordo, no será obligatorio prever dormitorios.

C3.1.g. ¿Es obligatorio que cada marino tenga instalaciones sanitarias privadas?

El párrafo 11 de la norma A3.1 del MLC, 2006 exige que los buques tengan un número suficiente de instalaciones sanitarias (equipadas, como mínimo, de un retrete, un lavabo y una bañera o ducha) y que se proporcionen instalaciones separadas para los hombres y las mujeres. Toda la gente de mar deberá tener un acceso adecuado a dichas instalaciones. En el Convenio no se exige que cada marino disponga de instalaciones sanitarias privadas. No obstante, en el párrafo 2 de la pauta B3.1.5 [véase la sección [A12](#)] se recomienda que, cuando resulte razonable y factible, habida cuenta del tamaño del buque, su actividad prevista y su configuración, los dormitorios se diseñen y equipen de tal manera que incluyan un cuarto de baño y retrete separados a fin de proporcionar a sus ocupantes una comodidad razonable y facilitar la limpieza.

C3.1.h. ¿Puede incluirse la superficie de las instalaciones sanitarias privadas o semiprivadas adyacentes en el cálculo de la superficie mínima disponible de los dormitorios?

La norma A3.1 del MLC, 2006 contiene requisitos detallados en cuanto a la superficie mínima disponible en los dormitorios, pero no especifica la forma en que se deben medir tales superficies. Sin embargo, el Convenio ofrece orientaciones (en el párrafo 6 de la pauta B3.1.5) en el sentido de que en el cálculo de la superficie se debería incluir el espacio ocupado por las literas, armarios, cómodas y asientos, pero no los espacios reducidos o de forma irregular «que no aumenten de manera efectiva el espacio disponible para circular y que no puedan ser utilizados para colocar muebles». Dado que la superficie de los espacios fraccionados que ocupan las instalaciones sanitarias adyacentes no aumentaría de manera efectiva el espacio disponible para la libre circulación, se puede concluir

que la existencia de instalaciones sanitarias privadas o personales probablemente no tendría ningún impacto en la medición de las superficies mínimas disponibles para los dormitorios con arreglo al párrafo 9 de la norma A3.1, si bien la cuestión podría ser pertinente en la perspectiva de la equivalencia sustancial [véase la sección [A11](#)].

¿Podría destinarse menos espacio a los dormitorios para obtener mayor comodidad? Esta pregunta se ha planteado con respecto a buques que disponen de un espacio limitado para los dormitorios de los marinos. En tales casos, se ha invocado el concepto de «equivalencia sustancial», tratado en los párrafos 3 y 4 del artículo VI del MLC, 2006 [véase la sección [A11](#)]. Toda propuesta en el sentido de compensar la reducción de la superficie disponible para los dormitorios tendría que «favorecer la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones» relativas a la superficie disponible y «dar efecto» a la disposición o disposiciones en cuestión (artículo VI, párrafo 4). Esta solución podría razonablemente consistir en la disponibilidad de un espacio suplementario, como, por ejemplo, una gran sala de estar más cómoda que sea compartida por los ocupantes de los dormitorios contiguos; otra opción podría sustentarse en la definición contenida en el párrafo 4 del artículo VI, y consistiría en proporcionar otras comodidades en los dormitorios, como, por ejemplo, instalaciones sanitarias dentro de las cabinas. También se ha planteado, en general, la posibilidad de que la prestación de otras facilidades especiales no relacionadas con la superficie disponible se incluya en la evaluación de una solución sustancialmente equivalente, como, por ejemplo, la concesión a la gente de mar de tiempo libre suplementario para bajar a tierra.

Es en este contexto que los Miembros ratificantes deberían evaluar sus disposiciones nacionales desde el punto de vista de la equivalencia sustancial, verificando que cada disposición nacional favorece la realización del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones pertinentes del Convenio contenidas en la parte A del Código (como lo dispone el apartado *a*) del párrafo 4 del artículo VI), y determinar si se podría o no considerar de buena fe que la disposición nacional propuesta da efecto a la disposición o las disposiciones correspondientes contenidas en la parte A del Código (como lo dispone el apartado *b*) del párrafo 4 del artículo VI).

**C3.1.i. ¿Por qué se necesitan inspecciones frecuentes
de los espacios de alojamiento y quiénes deben
llevarlas a cabo?**

En virtud del párrafo 18 de la norma A3.1 del MLC, 2006, es obligatorio que se realicen inspecciones frecuentes a bordo de los buques, a cargo del capitán o bajo sus órdenes, con el fin de asegurar que los espacios de alojamiento de la gente de mar estén limpios, en condiciones adecuadas de habitabilidad y se mantengan en buen estado. Los resultados de cada inspección deben anotarse en un registro

y estar disponibles para su verificación. Estas inspecciones son fundamentales para asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones durante los periodos comprendidos entre cada inspección por el Estado del pabellón. Los procedimientos relativos a la inspección podrían incluirse en los planes del armador, según lo establecido en la parte II de la declaración de conformidad laboral marítima del buque [véase la sección [C5.2.3.f](#)].

C3.1.j. ¿Se ha previsto algún grado de flexibilidad con respecto a los requisitos relativos al alojamiento y a las instalaciones de esparcimiento?

El MLC, 2006 contiene un número importante de orientaciones técnicas con respecto a la aplicación de las normas sobre alojamiento y servicios e instalaciones de esparcimiento a nivel nacional. Estas disposiciones, destinadas a los Estados del pabellón, son aplicables a todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio. Sin embargo, también se han previsto algunas excepciones y criterios de flexibilidad sobre la base de factores como los niveles de arqueo bruto, así como ajustes específicos aplicables a algunas categorías de buques, como los buques de pasaje o los buques para fines especiales [véase la sección [C3.1.c](#)]; asimismo, se ha previsto la posibilidad de que los buques pequeños, con un arqueo bruto inferior a 200, queden exentos de ciertos requisitos, establecidos en el párrafo 20 de la norma A3.1, si así se decide en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas [véase sección [B15](#)].

C3.1.k. El MLC, 2006 requiere que se proporcione una iluminación adecuada. ¿Hay normas al respecto?

Esta materia debe ser resuelta en función de las normas de cada país, muchas de las cuales se pueden consultar en línea. En todo caso, el MLC, 2006 también da orientaciones en la pauta B3.1.4 para determinar en general si las fuentes de iluminación son adecuadas.

C3.1.l. La norma A3.1 hace referencia a cuestiones como los niveles de ruido y la exposición a factores ambientales, que están relacionados con la seguridad y salud en el trabajo. ¿Existen normas u otras pautas sobre estas cuestiones?

Además de las recomendaciones contenidas en la pauta B3.1 y de las disposiciones que figuran en la norma A4.3 y en la pauta B4.3, en octubre de 2014 tuvo lugar una reunión tripartita internacional de expertos que adoptó las *Pautas*

para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006⁵⁹.

C3.2. Alimentación y servicio de fonda

C3.2.a. ¿Existe una norma mínima relativa a los alimentos que se sirven a la gente de mar a bordo de los buques?

Los requisitos sobre esta materia aplicables a bordo de los buques deberían formularse de forma pormenorizada en la legislación nacional o en otras normativas. El MLC, 2006 prevé, en la regla 3.2, normas mínimas sobre la alimentación a bordo de los buques. Por ejemplo, en ellas se estipula que, teniendo debidamente en cuenta el número de marinos a bordo, sus exigencias religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos, y la duración y naturaleza de las travesías, el abastecimiento de víveres y agua potable debe ser adecuado en cuanto a cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad.

C3.2.b. ¿Pueden cobrarse a la gente de mar los alimentos suministrados a bordo?

En virtud del párrafo 2 de la regla 3.2 del MLC, 2006, la alimentación suministrada a la gente de mar embarcada deberá proporcionarse gratuitamente durante el periodo de su contratación.

C3.2.c. ¿Deben poseer los cocineros de los buques un certificado de aptitud?

El MLC, 2006 no exige que los cocineros de los buques tengan un certificado de aptitud para ejercer sus funciones. No obstante, la pauta B3.2.2 sugiere que la certificación podría ser el enfoque idóneo. La aplicación de un requisito de esa índole debería disponerse en la legislación de cada país. En todo caso, los cocineros de los buques, incluidos los que no están plenamente calificados, no deben ser menores de 18 años y, de conformidad con el párrafo 3 de la regla 3.2, deben tener la formación profesional, las calificaciones y las competencias laborales exigidas para ejercer esa función a bordo, de conformidad con los requisitos establecidos en la legislación de cada país. En 2013, una reunión internacional adoptó las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*⁶⁰. Estas pautas pueden consultarse en el sitio web del MLC, 2006.

⁵⁹ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

⁶⁰ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

C3.2.d. ¿Es obligatorio que en todos los buques haya un cocinero a tiempo completo?

La norma A3.2 no exige que el cocinero de a bordo trabaje a tiempo completo. Los factores que determinarán si el cocinero debe trabajar a tiempo completo o a tiempo parcial son el tamaño de la embarcación y el número de comidas que se sirvan por día. Sin embargo, los requisitos sobre formación y calificaciones se aplican tanto al cocinero que trabaje a tiempo completo como al que trabaje a tiempo parcial.

C3.2.e. ¿Se fijan en el MLC, 2006 criterios sobre la calidad del agua potable a bordo?

En lo que atañe a la definición de criterios específicos sobre el agua potable, el MLC, 2006 deja que las normas de aplicación por el Estado del pabellón aborden la cuestión [véase la sección A7]. Dicho esto, en las *Pautas sobre la formación de los cocineros de buques*⁶¹, adoptadas en 2013, figuran algunas sugerencias de criterios aceptables en esta materia⁶².

C3.2.f. ¿Qué ocurre si un certificado de formación de los cocineros de los buques se expidió antes de que entrara en vigor el MLC, 2006? ¿Significa esto que el cocinero de un buque debe obtener un nuevo certificado?

La fecha de entrada en vigor del Convenio para el país no tiene una incidencia directa en la validez de un certificado expedido con anterioridad, por ejemplo, un certificado de cocinero de buque. Estos certificados deberían considerarse atendiendo a su valor intrínseco, independientemente de que hayan sido expedidos antes de la entrada en vigor del Convenio. Sin embargo, si la formación de los cocineros de los buques no cumple los requisitos del MLC, 2006, entonces habría que preguntarse más bien si un Estado del pabellón debería reconocer una situación de incumplimiento a los efectos de la inspección y de la expedición de un certificado de trabajo marítimo [véase la sección C1.3.g].

⁶¹ *Ibíd.*

⁶² Las pautas de la OMS/OIT pueden descargarse en el sitio web: <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241549950>.

C4. Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

C4.1. Atención médica a bordo de buques y en tierra

C4.1.a. ¿Qué tipos de tratamiento pueden ser considerarse como atención médica?

En lo que atañe a la protección de la salud y la atención médica que los armadores tienen la obligación de proporcionar a la gente de mar a bordo de sus buques, en principio gratuitamente, la regla 4.1 del Convenio no menciona ningún tratamiento en particular (que no sea la «atención dental esencial»), ya que esta materia debería estar regulada por la legislación de cada país. Los Estados del pabellón tienen la obligación de asegurar que se apliquen a la gente de mar todas las disposiciones generales nacionales en materia de protección de la salud en el trabajo y de atención médica que sean pertinentes para sus funciones, así como las disposiciones especiales relativas al trabajo a bordo de buques. La protección de la salud y la atención médica deben ser lo más semejantes posibles a la protección y la atención que se brinda generalmente a los trabajadores en tierra, inclusive en cuanto a la rápida disponibilidad de los medicamentos, el equipo médico y las instalaciones que se necesiten para el diagnóstico y el tratamiento, y a la información y los conocimientos médicos. Asimismo, se deben incluir medidas de carácter preventivo, como los programas de promoción de la salud y educación sanitaria. La gente de mar tiene derecho a consultar sin demora a un médico o un dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible. El Estado ratificante también deberá dar acceso a sus instalaciones a la gente de mar que necesite atención médica inmediata y se encuentre a bordo de buques dentro de su territorio.

C4.1.b. ¿Es obligatorio que todos los buques lleven un médico a bordo?

En virtud de los apartados *b)* y *c)* del párrafo 4 de la norma A4.1 del MLC, 2006, todos los buques que lleven 100 o más «personas» a bordo (las cuales no son todas necesariamente gente de mar) y que hagan habitualmente travesías internacionales de más de tres días deberán llevar un médico calificado. En la legislación nacional también debe especificarse qué otros buques deben llevar un médico, teniendo en cuenta, entre otros factores, la duración, índole y condiciones de la travesía y el número de marinos a bordo. Los buques que no lleven ningún médico deben tener al menos un marino a bordo que esté a cargo de la atención médica y de la administración de medicamentos como parte de sus tareas ordinarias, o al menos un marino competente para prestar primeros auxilios; estas personas deben haber completado satisfactoriamente una formación en atención sanitaria que cumpla los requisitos del Convenio de Formación de la OMI.

C4.1.c. ¿Cuál debe ser el contenido de un botiquín?

El apartado a) del párrafo 4 de la norma A4.1 del MLC, 2006 exige que en todos los buques se lleve un botiquín, equipo médico y una guía médica, cuyas especificaciones deberá prescribir y someter a inspecciones periódicas la autoridad competente. En las disposiciones nacionales deben tenerse en cuenta el tipo de buque, el número de personas a bordo y la naturaleza, el destino y la duración de los viajes, así como las normas médicas pertinentes recomendadas a nivel nacional e internacional. En cuanto al contenido del botiquín y a muchos otros aspectos conexos, el párrafo 4 de la pauta B4.1 [véase la sección A12] remite a las recomendaciones internacionales pertinentes, como, por ejemplo, las que figuran en la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo* ⁶³.

C4.1.d. ¿Existe una guía médica de a bordo normalizada para los buques?

El MLC, 2006 no prevé una guía médica normalizada. Los países pueden elaborar su propia guía médica nacional, en cumplimiento de los requisitos previstos en el apartado a) del párrafo 4 de la norma A4.1 y el párrafo 4 de la pauta B4.1 [véase la sección A12]. Asimismo, deben tenerse en cuenta las recomendaciones internacionales pertinentes, en particular la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo*.

C4.1.e. ¿Contiene el MLC, 2006 un modelo de formulario normalizado de informe médico para uso en los buques?

El MLC, 2006 no contiene ningún modelo de formulario normalizado de informe médico para uso por los capitanes de buques y el personal médico pertinente en tierra y a bordo que los países deban adoptar, de conformidad con el párrafo 2 de la norma A4.1. Tal como se explica en el párrafo 1 de la pauta B4.1.2, el propósito del formulario es facilitar el intercambio de informaciones médicas y datos conexos relativos a marinos particulares entre el buque y tierra en casos de enfermedad o lesiones.

Aunque el MLC, 2006 no prevé la utilización de un formulario específico, en el anexo A de la tercera edición (en inglés) de la *Guía médica internacional de a bordo* ⁶⁴, publicada en 2010 por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en representación de la OMS, la OIT y la OMI, se incluye un formulario de esa índole.

⁶³ OMS: *Qualification Addendum: International Medical Guide for Ships*. Tercera edición, Ginebra, 2010. Disponible en: www.who.int/bookorders.

⁶⁴ OMS: *Qualification Addendum: International Medical Guide for Ships* (en inglés).

- C4.1.f. En la pauta B4.1.1, párrafo 2, del MLC, 2006 se menciona el *Documento que ha de servir de guía: Guía internacional para la formación de la gente de mar*. Parece estar agotada, ¿dónde se puede obtener un ejemplar?

La Organización Marítima Internacional ha dejado de distribuir esta guía porque el Convenio de Formación ha sido revisado. Se puede descargar gratuitamente una versión en inglés de esta publicación en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc)⁶⁵.

C4.2. Responsabilidad del armador

- C4.2.1.a. ¿En qué consiste la responsabilidad del armador?

El MLC, 2006 exige, en su regla 4.2 y su Código, que los Estados del pabellón garanticen que toda la gente de mar empleada en sus buques reciba ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de dicho acuerdo. Entre las consecuencias financieras se incluyen la pérdida del salario, así como los costos médicos y otros gastos. Estas disposiciones complementan la protección prevista en la regla 4.1 relativa a la atención médica a bordo de buques y en tierra y la protección a largo plazo en virtud de la regla 4.5 sobre la seguridad social. El apartado *b)* del párrafo 1 de la norma A4.2.1 estipula que todo Estado Miembro deberá adoptar una legislación que exija que los armadores de los buques que enarbolan su pabellón constituyan una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar. Las enmiendas de 2014 al Código introdujeron nuevas disposiciones y una nueva norma en el marco de la regla 4.2 (norma A4.2.2 sobre la tramitación de las reclamaciones contractuales), donde se ofrece información detallada sobre el mecanismo [véase C4.2.2.b].

⁶⁵ Documento disponible en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_217687.pdf.

C4.2.1.b. ¿Cuándo comienza y cuándo termina la responsabilidad del armador?

La responsabilidad del armador en virtud de la regla 4.2 y del Código abarca: *a)* enfermedades o accidentes de la gente de mar empleada en sus buques ocurridos entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada, y *b)* enfermedades o accidentes que se deriven del empleo que la gente de mar desempeñó entre las fechas indicadas en el apartado *a)*. La legislación nacional podrá limitar la responsabilidad del armador por lo que se refiere al pago de los gastos de asistencia médica, alojamiento y alimentación (en casos en los que la gente de mar se encuentre fuera del hogar) derivados de la enfermedad o accidente y la consiguiente pérdida de salario a un periodo que no podrá ser inferior a 16 semanas [véanse las secciones [C4.2.1.d](#) y [C4.2.1.f](#)].

C4.2.1.c. ¿Qué gastos se incluyen en el ámbito de la responsabilidad del armador?

En el párrafo 1 de la regla 4.2 del MLC, 2006 se establece el principio general según el cual la gente de mar tiene derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de tal acuerdo. La definición de «consecuencias financieras» debe establecerse en la legislación de cada país. De acuerdo con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 y 7 de la norma A4.2.1 del MLC, 2006, los armadores deben sufragar como mínimo los siguientes costos:

- los gastos de atención médica, incluidos el tratamiento médico, los medicamentos y los aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y la alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o lesionada, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o la discapacidad [véase la sección [C4.2.1.d](#)]; cuando la enfermedad o la lesión ocasionen una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar la totalidad del salario mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo y hasta que la gente de mar ha sido repatriada, y la totalidad o una parte de los salarios, según lo previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos, desde el momento en que la gente de mar sea repatriada o desembarcada y hasta su curación o hasta que tenga derecho a prestaciones monetarias con arreglo a la legislación del país de que se trate;
- una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo o de una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo de la gente de mar o en un convenio colectivo;

- los gastos de sepelio en caso de muerte de un marino a bordo o en tierra durante el periodo de contratación, y
- los gastos que se deriven de las medidas destinadas a proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida.

C4.2.1.d. ¿Existen límites para la responsabilidad del armador?

En virtud de la norma A4.2, la legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador por lo que se refiere al pago de los gastos de asistencia médica, alojamiento y alimentación, así como la obligación de pagar la totalidad o una parte de los salarios [véase la sección [C4.2.1.c](#)], a un periodo que no podrá ser inferior a 16 semanas a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad [véase la sección [C4.2.1.f](#)].

C4.2.1.e. ¿Se establece en el MLC, 2006 una modalidad específica para las garantías financieras que deben aportar los armadores?

Antes de la entrada en vigor de las enmiendas de 2014, el 18 de enero de 2017, no se preveía ninguna forma particular para la garantía financiera que se debe constituir para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o de discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo o de una enfermedad o un riesgo profesionales. La forma que debe adoptar la garantía financiera queda ahora estipulada en los párrafos 8 a 14 de la norma A4.2.1 y la norma A4.2.2.

C4.2.1.f. ¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?

En virtud del párrafo 5 de la norma A4.2.1, la legislación nacional puede eximir de responsabilidad a los armadores con respecto a:

- a) la lesión que no se haya producido en el servicio del buque;
- b) la lesión o la enfermedad imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, herida o fallecida, y
- c) la enfermedad o deficiencia física disimuladas voluntariamente en el momento de la contratación.

De acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 6 de la norma A4.2.1, la legislación nacional puede eximir también a los armadores de la obligación de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio, en la medida en que los poderes públicos asuman dicha obligación. Asimismo, el párrafo 2 de la pauta B4.2.1 reconoce que la legislación

nacional podrá establecer que la responsabilidad del armador en cuanto a sufragar los gastos derivados de las enfermedades o lesiones de la gente de mar cesará a partir del momento en que dicha gente de mar pueda reclamar prestaciones de asistencia médica en virtud de un régimen de seguro obligatorio de enfermedad, de seguro obligatorio de accidente o de indemnización a los trabajadores por accidentes del trabajo.

C4.2.1.g. ¿Cuál es el grado de responsabilidad de los armadores cuando la gente de mar a bordo de sus buques está amparada por un régimen estatal (público) de indemnización en caso de enfermedad o lesión?

Según el párrafo 6 de la norma A4.2.1, la legislación nacional también podrá eximir a los armadores de la obligación de sufragar los gastos en concepto de atención médica y de alimentación y alojamiento de la gente de mar enferma o lesionada, así como los gastos de sepelio en caso de muerte, siempre y cuando los poderes públicos asuman dicha responsabilidad. Asimismo, en el párrafo 2 de la pauta B4.2.1 se reconoce que la legislación nacional podrá disponer que la responsabilidad del armador de sufragar los gastos derivados de las enfermedades o lesiones de la gente de mar cesará a partir del momento en que dicha gente de mar pueda reclamar prestaciones de asistencia médica en virtud de un régimen de seguro obligatorio de enfermedad, de seguro obligatorio de accidentes o de indemnización a los trabajadores por accidentes del trabajo [véase la sección C4.2.1.f].

C4.2.2.a. ¿Cuál es la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada?

En el párrafo 2 de la norma A4.2.2, incorporada a través de las enmiendas de 2014 al Código del MLC, 2006⁶⁶, se prevé que el sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar. El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas. Aunque la mayor parte de los países recurre actualmente a un seguro privado, algunos países han implantado un sistema basado en un régimen de seguridad social.

⁶⁶ Las enmiendas de 2014 al MLC, 2006, aprobadas por la Conferencia en su 103.ª reunión, en Ginebra, el 11 de junio de 2014, están disponibles en: www.ilo.org/mlc.

C4.2.2.b. ¿Qué cubre la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada?

En el párrafo 8 de la norma A4.2.1, incorporada a través de las enmiendas de 2014 al Código del MLC, 2006, se especifican los requisitos mínimos que el sistema de garantía financiera debe cumplir para asegurar el pago de una indemnización resultante de reclamaciones contractuales. El término «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 acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar.

El sistema de garantía deberá cumplir los requisitos siguientes:

- a) la indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar, se deberá pagar en su totalidad y sin demora;
- b) no deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior a la suma contractual;
- c) 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;
- d) 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, y
- e) 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.

C4.2.2.c. ¿Deben cumplir todos los buques amparados por el Convenio el requisito relativo al sistema de garantía financiera para el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada?

Sí, se debe contar con una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada para todos los «buques» que abarca la definición contenida en el MLC, 2006 [véase la sección B4].

C4.2.2.d. ¿Cómo puede saber la gente de mar si está amparada por un sistema de garantía financiera para el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada?

El Convenio prevé que todos los buques deben llevar a bordo un certificado u otras pruebas documentales de garantía financiera expedido por el proveedor de la misma [véase el [anexo A4-I del Convenio](#), en el que se enumera la información que deberán contener el certificado u otras pruebas documentales]. Una copia de dichos documentos deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor. La legislación nacional deberá velar por que el proveedor de la garantía financiera notifique a la autoridad competente del Estado del pabellón que se ha anulado o rescindido la garantía financiera del armador. Además, la garantía financiera no deberá cesar antes de que finalice su periodo de validez a menos que el proveedor lo haya notificado como mínimo con treinta días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

C4.3. Protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes

C4.3.a. ¿En quién recae la responsabilidad de velar por el cumplimiento a bordo de las normas sobre protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes previstas en la regla 4.3?

Las principales obligaciones establecidas en los párrafos 1 a 3 de la regla 4.3, en cuanto a la seguridad y la salud en el trabajo marítimo, recaen en el Estado del pabellón. La norma A4.3 y la pauta B4.3 contienen numerosas directrices y orientaciones técnicas sobre el tema. Dichas disposiciones también están relacionadas con las que figuran en la norma A3.1 sobre alojamiento y servicios de esparcimiento a bordo. En la norma A4.3 se especifican los distintos ámbitos de operación de los buques respecto de los cuales se deben adoptar, aplicar eficazmente y promover políticas y programas sobre seguridad y salud en el trabajo, y que también deben ser objeto de normas jurídicas sobre protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes. Es posible que ya existan políticas, programas y normas jurídicas sobre estos temas aplicables a los buques en el país interesado, o que dicho país cuente con políticas y programas de carácter general aplicables a los mismos que haya que complementar o adaptar a fin de que también cubran las condiciones específicas a bordo de los buques. La mayor parte de las disposiciones de la norma A4.3 y la pauta B4.3 se refieren a aspectos técnicos que, previa celebración de consultas con las organizaciones pertinentes de armadores y de gente de mar, la autoridad competente

[véase la sección A25] tendrá que elaborar basándose en directrices internacionales y sectoriales y en los resultados de las consultas tripartitas. La OIT ha publicado orientaciones sobre este tema, como *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, de 1996 ⁶⁷, y *Factores ambientales en el lugar de trabajo*, de 2001 ⁶⁸. En octubre de 2014, una reunión tripartita internacional de expertos adoptó las *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* ⁶⁹.

C4.3.b. ¿Cuándo debe crearse un comité de seguridad del buque?

Deberá crearse un comité de seguridad del buque en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos (apartado d) del párrafo 2 de la norma A4.3).

C4.3.c. ¿Dónde se pueden encontrar orientaciones sobre las normas internacionales en materia de seguridad y salud en el trabajo?

En el MLC, 2006 se mencionan varias directrices sobre seguridad y salud en el trabajo que son pertinentes y deberían ser tomadas en consideración. Estas orientaciones pueden consultarse en el sitio web de SafeWork de la OIT (<https://www.ilo.org/safework/lang-es/index.htm>).

En octubre de 2014, una reunión tripartita internacional de expertos adoptó las *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* ⁷⁰.

Además, muchos países han formulado leyes y normativas en este ámbito, y dichos textos pueden ser de utilidad.

C4.3.d. ¿Incluyen las normas sobre seguridad y salud en el trabajo protección contra el acoso y la intimidación a bordo?

Sí, en las enmiendas de 2016 al MLC, 2006 se introdujeron disposiciones específicas relacionadas con la protección contra el acoso y la intimidación a bordo.

⁶⁷ Disponible en el sitio web de la OIT: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_112632.pdf.

⁶⁸ Disponible en el sitio web de la OIT: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/normativeinstrument/wcms_112584.pdf.

⁶⁹ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

⁷⁰ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

Estas enmiendas entraron en vigor el 8 de enero de 2019. La pauta B4.3 exige que los Estados Miembros tengan en cuenta la versión más reciente del documento [Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying](#) (Directrices sobre la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques), publicado conjuntamente por la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, al adoptar legislación o directrices para proteger la seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques. Asimismo, se recomienda tomar en consideración el acoso y la intimidación en las evaluaciones del riesgo llevadas a cabo por los armadores y en las investigaciones realizadas por la autoridad competente sobre las causas y circunstancias de todos los accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales mortales o que hubieren producido lesiones graves a la gente de mar, así como sobre otros accidentes que determine la legislación nacional.

C4.4. Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

C4.4.a. ¿Por qué se estipula en el MLC, 2006 que la gente de mar debe disponer de instalaciones de bienestar en tierra?

La inclusión de un requisito sobre los centros de bienestar en tierra tiene por objeto asegurar que la gente de mar empleada a bordo de buques tenga acceso a instalaciones y servicios en tierra que protejan su salud y su bienestar. Dichas instalaciones, ubicadas en los puertos o cerca de estos, son un medio importante para que la gente de mar que tal vez esté embarcada durante viajes largos en el mar pueda contar con servicios de salud y de bienestar, así como un entorno social, cuando se encuentre en países extranjeros. Esta obligación y la preocupación por el bienestar de la gente de mar complementan la obligación enunciada en el párrafo 2 de la regla 2.4 del MLC, 2006, a saber, que los Estados del pabellón deben exigir a los armadores que concedan a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar [véase la sección [C.2.4.d](#)].

C4.4.b. ¿Cuáles son las obligaciones del Estado del puerto respecto de los servicios de bienestar en tierra?

Con arreglo a la regla 4.4, los países deben velar por que las instalaciones de bienestar en tierra, si las hay en su territorio, sean de fácil acceso para toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en que la gente de mar esté empleada o contratada o trabaje. También deben fomentar el desarrollo de instalaciones de bienestar en los puertos apropiados de su territorio y determinar, previa celebración de consultas con las organizaciones pertinentes de armadores y de gente de mar, cuáles serán los puertos que se considerarán «apropiados». Asimismo, deben promover la creación de comisiones de bienestar

encargadas de examinar periódicamente las instalaciones y servicios de bienestar para asegurarse de que sigan siendo apropiados, habida cuenta de las nuevas necesidades de la gente de mar como consecuencia de la evolución del transporte marítimo en los planos técnico y operacional, así como de otros cambios.

C4.4.c. ¿Qué tipo de servicios e instalaciones deberían ofrecer los centros de bienestar?

El párrafo 3 de la pauta B4.4.2 del MLC, 2006 [véase la sección [A12](#)] contiene una lista no exhaustiva de instalaciones y servicios:

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

C4.4.d. Quién debe pagar por servicios e instalaciones de bienestar?

Ni la regla 4.4 ni la norma A4.4 exigen que el Estado rector del puerto asuma la responsabilidad de financiar o gestionar dichos servicios. En los párrafos 1 y 2 de la pauta B4.4.2 del MLC, 2006 [véase la sección [A12](#)] se indica que los servicios e instalaciones de bienestar deberían estar a cargo, de conformidad con las condiciones y la práctica nacionales, de una o varias de las entidades siguientes:

- a) las autoridades públicas;
- b) las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, con arreglo a convenios colectivos o a otras disposiciones adoptadas de común acuerdo, y
- c) organizaciones benévolas.

Conforme a la pauta B4.4.4, el apoyo financiero a las instalaciones de bienestar en los puertos debería proceder de una o varias de las fuentes siguientes:

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

C4.4.e. Según el MLC, 2006, ¿es obligatorio conceder permisos a la gente de mar para bajar a tierra y acceder a las instalaciones de bienestar?

La regla 2.4 del MLC, 2006 establece el principio de que se deben conceder a la gente de mar permisos para bajar a tierra con el fin de favorecer su salud y bienestar, según modalidades que sean compatibles con las exigencias operativas de las funciones que desempeñan a bordo [véase la sección C.2.4.d]. Los permisos para bajar a tierra tienen una importancia fundamental para el bienestar de la gente de mar, y este principio se reconoce en la regla 4.4 del MLC, 2006, así como en el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965, enmendado, de la OMI (Convenio FAL), y en los Convenios núms. 108 y 185 de la OIT relativos a los documentos de identidad de la gente de mar. Pese a que no siempre es posible conceder permisos para bajar a tierra, debido a las necesidades operacionales de los buques o por razones de seguridad, no se deberían rechazar injustificadamente las solicitudes de los marinos que piden permiso para bajar a tierra y beneficiarse de las prestaciones de los centros de bienestar.

C4.5. Seguridad social

C4.5.a. ¿En qué consisten la seguridad social y la protección social?

Conforme al uso habitual que se le da en la OIT, el concepto de seguridad social abarca todos los mecanismos de prestaciones —en efectivo o en especie— que tienen por objeto aportar una protección destinada a paliar, entre otras cosas: la falta o la insuficiencia de ingresos provenientes del trabajo, resultante de diversas contingencias (enfermedad, discapacidad, maternidad, accidente del trabajo, desempleo, vejez o muerte de un miembro de la familia); la falta de acceso a la atención de salud o de medios financieros para tener acceso a la misma; la insuficiencia de los medios de apoyo familiar, en particular para los niños y los adultos dependientes; la pobreza en general; y la exclusión social. Los regímenes de seguridad social pueden ser de carácter contributivo (seguro social) o no contributivos.

La protección social comprende el conjunto de medidas públicas que una sociedad adopta para proteger a sus miembros ante las dificultades económicas y sociales que pueden resultar de la falta o la reducción sustancial de los ingresos provenientes del trabajo como resultado de diversas contingencias (enfermedad, maternidad, accidente del trabajo, desempleo, invalidez, vejez y muerte del sostén de familia), e incluye también la asistencia sanitaria y las prestaciones para las familias con niños. Este concepto de protección social se ha recogido en diversas normas de la OIT. Por definición, la protección social es más amplia y más incluyente que la seguridad social, ya que incorpora medidas no oficiales o privadas que ofrecen prestaciones de seguridad social, y también abarca los recursos tradicionales de la

seguridad social, como la asistencia social, el seguro social y las prestaciones universales de seguridad social. Cabe señalar que se observan diferencias significativas entre las sociedades e instituciones de todo el mundo en cuanto a la forma de definir y de abordar la protección social.

La OIT publicó en 2012 el *Manual: Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 y Seguridad social para la gente de mar (2012)* ⁷¹ para ayudar a los países a asumir esta responsabilidad.

C4.5.b. ¿Qué exige el MLC, 2006 en materia de seguridad social?

El MLC, 2006 exige que toda la gente de mar disfrute de protección social. A esta disposición fundamental se añaden varios requisitos complementarios, como los mecanismos preventivos en materia de seguridad y salud en el trabajo, exámenes médicos, horas de trabajo y de descanso, y servicios de alimentación. La protección social se aborda principalmente en el Título 4, concretamente en lo referente a la atención médica (regla 4.1), la responsabilidad del armador (regla 4.2) y la seguridad social (regla 4.5). La regla 4.5 y la correspondiente norma A4.5 reflejan un enfoque que reconoce la existencia de una diversidad de sistemas y regímenes nacionales y de ámbitos de cobertura con respecto a la provisión de la seguridad social. En virtud de los párrafos 1, 2 y 3 de la norma A4.5, todo país que ratifique el Convenio está obligado a «adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales» para proporcionar la protección complementaria que se necesite en al menos tres ramas de la seguridad social [véase la sección C4.5.c] a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio. La protección resultante no puede ser menos favorable que la que gozan los trabajadores en tierra que residen en el territorio del país. Cuando el sistema de seguridad social para la gente de mar de un país satisface al menos estas dos condiciones básicas, se considera que ese país está en condiciones de ratificar el MLC, 2006 en lo que atañe a su obligación de proporcionar seguridad social a la gente de mar. Para facilitar el cumplimiento de esta obligación, en el Convenio se ha previsto un grado de flexibilidad [véase la sección C4.5.f].

Aunque el objetivo de la regla 4.5 es que toda la gente de mar, cualquiera sea su nacionalidad o residencia y cualesquiera sean los pabellones de los buques en que trabaja, esté amparada por una protección de la seguridad social integral, el fin perseguido con arreglo al MLC, 2006 no es que cada país ratificante se vea obligado a proporcionar de inmediato una cobertura total, sino más bien que avance hacia esa meta, adoptando «medidas, acordes con sus circunstancias nacionales [...] para lograr progresivamente una protección en materia de seguridad social completa para la gente de mar».

⁷¹ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

C4.5.c. ¿Qué se entiende por «ramas de la seguridad social»?

El concepto de «ramas de la seguridad social» se refiere a distintos tipos de prestaciones, clasificadas en función de la contingencia objeto de su cobertura y del apoyo que cada rama proporciona con respecto a la contingencia. Las ramas de seguridad social señaladas en el MLC, 2006 corresponden a las nueve ramas clásicas de la seguridad social establecidas y definidas en el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 ([núm. 102](#)), que debería consultarse cuando se necesiten orientaciones en cuanto a los componentes y a la protección requerida en cada una de las ramas. Las nueve ramas son las siguientes:

- atención médica;
- prestaciones de enfermedad;
- prestaciones de desempleo;
- prestaciones de vejez;
- prestaciones en caso de accidentes del trabajo y de enfermedades profesionales;
- prestaciones familiares;
- prestaciones de maternidad;
- prestaciones de invalidez, y
- prestaciones de sobrevivientes.

C4.5.d. ¿Qué se entiende por protección complementaria de la seguridad social?

En el MLC, 2006 muchos de los ámbitos de protección social se abordan a través de lo que puede describirse como requisitos complementarios para los armadores, los Estados del pabellón y los Estados de residencia; y que, tomados en conjunto, tienen por objeto proporcionar una protección de seguridad social integral para la gente de mar. La protección a corto plazo está garantizada por: 1) la obligación que tienen los Estados del pabellón ratificantes del MLC, 2006 de asegurar una atención médica a bordo, y la obligación de todos los Estados ratificantes de dar acceso a sus instalaciones a los marinos que necesitan atención médica inmediata mientras se encuentran a bordo de buques que hacen escala en sus puertos (regla 4.1) [[véase la sección C4.1](#)], y 2) la obligación que tienen los armadores de dar protección a la gente de mar empleada a bordo de sus buques (a menudo, a través de sistemas de seguros), en caso de enfermedad, lesiones o muerte relacionadas con el empleo, independientemente de la nacionalidad de la gente de mar o de su lugar de residencia (regla 4.2) [[véase la sección C4.2](#)].

Esta protección a corto plazo tiene que ser complementada o combinada con la protección a largo plazo prevista en la regla 4.5 con respecto a por lo menos tres de las ramas en el momento de la ratificación. Al respecto, en el párrafo 1 de la pauta B4.5 se recomienda dar prioridad a las ramas de la atención médica, las prestaciones de enfermedad y las prestaciones por lesiones profesionales, por considerarse que complementan directamente las obligaciones impuestas a los armadores en virtud de las reglas 4.1 y 4.2.

C4.5.e. ¿Qué debería verificar un país que ya ha establecido un sistema nacional de seguridad social antes de ratificar el MLC, 2006?

En el caso de los países que ya han establecido un sistema nacional de seguridad social para los trabajadores, incluidos los marinos que tienen «residencia habitual» en su territorio, y para las personas a su cargo, es probable que se necesiten muy pocos ajustes para ratificar el MLC, 2006, o que no se necesite ninguno. Su única preocupación sería especificar cuáles de las nueve ramas de la seguridad social están cubiertas, en la perspectiva de llegar a incluirlas todas en la cobertura, en caso de que aún no lo estén (párrafo 10 de la norma A4.5 y párrafo 2 de la regla 4.5, respectivamente). Si un país tiene un sistema de seguridad social, pero este todavía no cubre a la gente de mar con residencia habitual en el país, sería necesario extender la protección existente a la gente de mar y a las personas a su cargo, con un nivel por lo menos equivalente al nivel de protección de que gozan los trabajadores en tierra (párrafo 3 de la regla 4.5). En el caso de la gente de mar que esté trabajando fuera del país, a bordo de buques que enarbolan pabellón de otros Estados, los países interesados deberían cooperar, en el marco de acuerdos bilaterales y multilaterales u otros acuerdos, para garantizar el mantenimiento de los derechos de seguridad social ya adquiridos o en curso de adquisición (párrafos 3 y 8 de la norma A4.5). Asimismo, en colaboración con los armadores y con los Estados del pabellón, deberían adoptarse disposiciones administrativas destinadas a asegurar la cobertura, así como el pago oportuno y la recaudación de las cotizaciones, cuando proceda [véase la sección [C4.5.f](#)].

C4.5.f. ¿Cuáles son las distintas modalidades de seguridad social que pueden establecerse en virtud del MLC, 2006?

El MLC, 2006 ofrece un alto grado de flexibilidad a los Estados Miembros para que elijan los medios que les permitan dar cumplimiento a su obligación de proporcionar seguridad social a la gente de mar. La flexibilidad prevista consiste en que esta obligación puede cumplirse:

- a través de diversos acuerdos bilaterales y multilaterales o de sistemas contributivos (párrafo 3 de la norma A4.5), y
- a través de la flexibilidad adicional prevista en cuanto a la manera en que el país hará efectiva la protección. Por ejemplo, el párrafo 7 de la norma A4.5 reconoce que la protección se podría establecer en la legislación, en regímenes privados, en convenios colectivos o en una combinación de estos mecanismos. Por otra parte, si se elige un régimen contributivo, sería en principio razonable (habida cuenta del párrafo 7 de la pauta B4.5) que el país de residencia de la gente de mar solicite a los Estados del pabellón interesados que exijan a los armadores bajo sus pabellones respectivos que abonen las contribuciones correspondientes.

C4.5.g. ¿Dónde se puede obtener información sobre la protección en materia de seguridad social que brindada en cada uno de los países que han ratificado el MLC, 2006?

La lista de los países que han ratificado el MLC, 2006 y la fecha de su entrada en vigor para cada país, así como otros datos relativos al ámbito nacional (que se obtienen haciendo clic en el nombre del país), se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «[Ratificación e implementación del Convenio por país](#)».

C4.5.h. ¿Existe un formulario para la presentación de la información relativa a la seguridad social con arreglo al MLC, 2006?

Existe un modelo de comunicación («Declaración necesaria para la ratificación»), que los países ratificantes pueden utilizar para cumplir con esta obligación prevista en el MLC, 2006 [véase la sección A43]. Puede obtenerse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

C5. Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

C5.1.a. ¿Qué relación existe entre el Título 5 y las demás disposiciones del MLC, 2006?

Como se indica en el párrafo 1 de las disposiciones preliminares del Título 5:

Las reglas contenidas en este Título describen la responsabilidad que incumbe a cada Miembro de cumplir plenamente y controlar la aplicación

de los principios y derechos establecidos en los artículos, así como las obligaciones particulares previstas en los Títulos 1, 2, 3 y 4.

C5.1.b ¿Es el concepto de equivalencia sustancial aplicable al Título 5?

Como se indica en los párrafos introductorios 2 y 3 del Título 5, las disposiciones contenidas en este Título no pueden aplicarse por medio de disposiciones sustancialmente equivalentes [véase la sección [A11](#)].

C5.2. Responsabilidades del Estado del pabellón

C5.2.1.a. ¿Qué es un Estado del pabellón?

La expresión «Estado del pabellón» designa al país donde se registró un buque y/o al país cuyo pabellón enarbola el buque. Durante el transcurso de su vida útil, los buques pueden cambiar de país/de registro/de pabellón a otro, y a menudo lo hacen. Según el derecho internacional, Estado del pabellón es aquel país cuyo Gobierno tiene la autoridad y la responsabilidad para reglamentar los buques que enarbolan su pabellón, así como las condiciones a bordo de dichos buques, independientemente del lugar del mundo en el que viajen. Esto se recuerda en el Preámbulo del MLC, 2006:

Recordando que el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, define los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón en relación, entre otras cosas, con las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón.

El artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 establece en su párrafo 1 que: «Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.». Las responsabilidades específicas de los Estados del pabellón con respecto a la inspección y, en algunos casos, también la certificación (es decir, la comprobación de que un buque y sus operaciones, incluidas las condiciones para los trabajadores a bordo (la gente de mar), cumplen las normas internacionales acordadas) se establecen en los numerosos convenios marítimos internacionales adoptados por la Organización Marítima Internacional y la OIT.

C5.2.1.b. ¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades?

De acuerdo con el párrafo 3 de la regla 5.1.1 del MLC, 2006, todo país puede facultar, cuando proceda, a instituciones públicas u otras organizaciones (incluidas

las de otro país) a las que reconozca como competentes e independientes para llevar a cabo inspecciones o expedir certificados, o ambas cosas. En todos los casos, el país que delegue dichas funciones seguirá siendo plenamente responsable de la inspección y la certificación de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar interesada a bordo de buques que enarbolan su pabellón. En el MLC, 2006, las organizaciones a las que el Estado del pabellón puede delegar responsabilidades se denominan «organizaciones reconocidas».

C5.2.1.c. ¿Existe un modelo de sistema de inspección y certificación por el Estado del pabellón?

El párrafo 2 de la regla 5.1.1 del MLC, 2006 exige que los Estados del pabellón establezcan un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo para asegurarse de que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón cumplan, y sigan cumpliendo, las normas del Convenio. No se prescribe ningún modelo para la creación de tal sistema. No obstante, en virtud de la norma A5.1.1, los sistemas de inspección y certificación deben regirse por normas y objetivos claros en lo que respecta a su administración e incluir procedimientos generales adecuados para evaluar el grado de realización de dichas normas y objetivos. De acuerdo con el párrafo 5 de la regla 5.1.1, la información relativa al sistema de inspección y certificación, incluido el método utilizado para evaluar su eficacia, debe incluirse en las memorias que los Miembros de la OIT deben presentar a la Oficina Internacional del Trabajo en virtud del artículo 22 de la Constitución [véanse las secciones [A38](#) y [A42](#)].

C5.2.2.a. ¿Qué es una «organización reconocida»?

En el contexto del MLC, 2006, las organizaciones en las cuales el Estado del pabellón puede delegar responsabilidades se denominan «organizaciones reconocidas» [véase la sección [C5.2.1.b](#)]. En la regla 5.1.2 y en el Código se establecen los requisitos aplicables al procedimiento de delegación de responsabilidades y concesión de autorización a las organizaciones reconocidas. En muchos países, las organizaciones autorizadas como organizaciones reconocidas son las sociedades de clasificación de buques, las cuales son también responsables de la inspección de los buques, incluida la certificación obligatoria de los buques prevista en los convenios de la OMI.

C5.2.2.b. ¿Cuál es el procedimiento de autorización para una organización reconocida por un Estado del pabellón?

En los párrafos 1 y 2 de la norma A5.1.2 del MLC, 2006 se establecen los requisitos que han de aplicar los Estados del pabellón que deseen designar a

instituciones públicas u otras organizaciones para llevar a cabo las inspecciones requeridas en el Convenio, en conformidad con la práctica habitual. Con arreglo al párrafo 4 de la norma A5.1.2, el Estado del pabellón debe remitir a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las organizaciones reconocidas autorizadas para actuar en su nombre (en la que también se debe indicar las funciones que han sido autorizadas a desempeñar) [véase la sección C5.2.2.c] para su publicación. Esta información, así como otros datos relativos al ámbito nacional (haga clic en el nombre del país), se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en la sección «Base de datos del MLC», en el enlace «Ratificación e implementación del Convenio».

C5.2.2.c. ¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida?

Las facultades de cada organización reconocida dependen de las funciones que el Estado del pabellón le haya delegado en el ámbito de las actividades que las organizaciones reconocidas están autorizadas a realizar de acuerdo con lo dispuesto en el MLC, 2006. Según el párrafo 1 de la regla 5.1.2 del Convenio, una organización reconocida solo podrá ser autorizada por el Estado del pabellón para desempeñar las responsabilidades que se señalan expresamente en el Título 5 del Código [véase la sección A9] como funciones que pueden encomendarse a una organización reconocida. En este sentido, el Código utiliza expresiones como «por la autoridad competente o por una organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto».

La mayor parte de las funciones relacionadas con la inspección y certificación por el Estado del pabellón en virtud del MLC, 2006 pueden ser desempeñadas por una organización reconocida. Cuando se designe a una organización reconocida, el Estado del pabellón (o su autoridad competente) debe precisar el alcance de las funciones que la organización reconocida ejercerá con respecto a la verificación de los requisitos nacionales. Ahora bien, aunque la organización reconocida puede recibir de la gente de mar denuncias sobre posibles deficiencias a bordo de un buque en el curso de una inspección realizada en nombre del Estado del pabellón, la información se transmite al Estado del pabellón, cuya autoridad competente deberá encargarse de investigar las quejas presentadas al Estado del pabellón respecto de sus buques (párrafo 5 de la norma A5.1.4) o de asegurar el cumplimiento de las medidas nacionales por las que se aplica el MLC, 2006 [véase sección A25]. Asimismo, la información relativa al papel de las organizaciones reconocidas y al alcance de su autoridad debería ponerse a disposición de la gente de mar, en caso de que tengan alguna queja.

C5.2.3.a. ¿Deben inspeccionarse todos los buques?

Todos los buques a los que se aplica el MLC, 2006 [véase la sección [B4](#)] están sujetos a inspección para verificar el cumplimiento de todos los requisitos del Convenio (párrafo 1 de la regla 5.1.4). Las disposiciones de la regla 5.1.3 y la norma A5.1.3 también se aplicarán a los buques a los que se vaya a expedir un certificado. Las normas que regirán la inspección son las disposiciones nacionales por las que se aplica el MLC, 2006.

C5.2.3.b. ¿En qué consiste la lista de 16 ámbitos sujetos a certificación?

En el párrafo 1 de la norma A5.1.3 se indica que:

En el anexo A5-I se recoge una lista de cuestiones que deben ser inspeccionadas y estar en conformidad con la legislación nacional u otras medidas por las que se apliquen las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques, antes de que se pueda expedir un certificado de trabajo marítimo.

La lista del anexo A5-I antes contenía 14 ámbitos. Actualmente contiene 16 ámbitos tras la entrada en vigor de las enmiendas de 2014 al Código del MLC, 2006, a través de las cuales se añadieron los dos últimos ámbitos:

- edad mínima;
- certificado médico;
- calificaciones de la gente de mar;
- acuerdos de empleo de la gente de mar;
- utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado;
- horas de trabajo y de descanso;
- niveles de dotación del buque;
- alojamiento;
- servicios de esparcimiento a bordo;
- alimentación y servicio de fonda;
- salud y seguridad y prevención de accidentes;
- atención médica a bordo;
- procedimientos de tramitación de quejas a bordo;
- pago de los salarios;

- garantía financiera para casos de repatriación, y
- garantía financiera relacionada con la responsabilidad de los armadores.

En una resolución adoptada durante su primera reunión, el Comité Tripartito Especial [véase la sección [A22](#)] recomienda medidas transitorias relativas a la entrada en vigor de las enmiendas. Con arreglo a estas medidas transitorias, se solicita a los Estados Miembros, incluso en ejercicio del control del Estado del puerto, que reconozcan los certificados de trabajo marítimo y las declaraciones de conformidad laboral marítima que todavía son válidos de conformidad con el Convenio hasta el momento de la primera inspección de renovación en virtud de la entrada en vigor de las enmiendas [véase la sección [A44](#)].

C5.2.3.c. ¿Se deben incluir en la inspección los requisitos del MLC, 2006 no enumerados en la lista de 16 ámbitos que figura en el anexo A5-I?

Sí. Todos los buques a los que se aplica el MLC, 2006 [véase la sección [B4](#)] están sujetos a inspección de todos los requisitos del Convenio (párrafo 1 de la regla 5.1.4), incluida toda la documentación que debe llevarse a bordo.

Las disposiciones de la regla 5.1.3 y la norma A5.1.3 también se aplicarán a los buques que sean objeto de certificación. Las normas de inspección son las disposiciones nacionales por las que se aplica el MLC, 2006. A este respecto, en la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima [véase la sección [C5.2.3.e](#)] que debe preparar la autoridad competente [véase la sección [A25](#)] se señalarán las disposiciones nacionales pertinentes por las que se aplican los requisitos del MLC, 2006 relativos a los 16 ámbitos sujetos a certificación para algunos buques [véase la sección [C5.2.3.b](#)].

C5.2.3.d. ¿Deben certificarse a todos los buques, de conformidad con la regla 5.1.3?

Según la regla 5.1.3, la certificación es obligatoria para los buques:

- de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales, y
- de arqueo bruto igual o superior a 500 que enarbolan el pabellón de un Miembro y operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país.

A efectos de esta regla, la expresión «viaje internacional» designa a todo viaje desde un país hasta un puerto situado fuera de dicho país.

Por lo tanto, la certificación no es obligatoria para los buques de arqueo bruto inferior a 500, incluso si realizan viajes internacionales, y tampoco lo es para los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que enarbolan el pabellón del Estado de que se trate y que no realizan viajes internacionales. Por otra parte, el párrafo 2 de la regla 5.1.3 permite que los armadores cuyos buques no estén sujetos a las

disposiciones de certificación obligatoria soliciten que sus buques sean certificados después de las inspecciones.

C5.2.3.e. ¿Qué tan detallada debería ser la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima?

Los principales requisitos para la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima se establecen en los párrafos 9 y 10 de la norma A5.1.3 del MLC, 2006:

La parte I deberá redactarla la autoridad competente [véase la sección [A25](#)] conforme al modelo facilitado en el anexo A5-II y deberá:

- i) indicar la lista de cuestiones que deberán inspeccionarse con arreglo a lo dispuesto en el MLC, 2006 (es decir, los 16 ámbitos que figuran en el anexo A5-I) [véase la sección [C5.2.3.b](#)];
- ii) indicar, con respecto a cada uno de esos ámbitos, los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del Convenio, haciendo referencia a las disposiciones legales nacionales pertinentes, y proporcionar, de ser necesario, información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales;
- iii) hacer referencia a los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional;
- iv) recoger toda disposición sustancialmente equivalente adoptada [véase la sección [A11](#)], y
- v) indicar claramente toda exención acordada por la autoridad competente de conformidad con lo dispuesto en el Título 3.

Se han recibido preguntas acerca de qué tan detallada debería ser la declaración sobre los requisitos nacionales previstos en el inciso ii) supra y sobre el alcance de la expresión «de ser necesario». En el párrafo 1 de la pauta B5.1.3 se facilitan orientaciones al respecto:

[...] 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 [debería] proporcionarse una explicación concisa.

Sin embargo, en la preparación de la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima es importante tener en cuenta la orientación adicional y la finalidad misma de la declaración, explicada en el párrafo 4 de la pauta B5.1.3, a saber:

La declaración de conformidad laboral marítima debería estar redactada, ante todo, en términos claros para que todas las personas interesadas, esto es, los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios

habilitados en los Estados del puerto y la gente de mar, puedan verificar que las disposiciones se están aplicando debidamente.

En una [observación general adoptada en 2015](#) por la Comisión de Expertos sobre la Aplicación de Convenios y Recomendaciones se señala que «en numerosos casos, una referencia no facilitará información suficiente sobre los requisitos nacionales, cuando estos se refieran a cuestiones para las cuales el MLC, 2006 prevé algunas diferencias en las prácticas nacionales. Del mismo modo, la Comisión observa que muchos de los ejemplos de la parte II de la declaración de conformidad laboral marítima aprobada —documento cuya finalidad es identificar las medidas adoptadas por los armadores para aplicar los requisitos nacionales— también contienen, con frecuencia, únicamente referencias a otros documentos. Salvo que todos esos documentos a los que se hace referencia se lleven a bordo del buque y todas las personas interesadas puedan consultarlos fácilmente, sería difícil para los funcionarios del Estado rector del puerto o la gente de mar comprender cuáles son los requisitos nacionales relativos a esas cuestiones. En esos casos, las partes I y II de la declaración de conformidad laboral marítima no parecen cumplir los objetivos fijados en el MLC, 2006, es decir ayudar a todas las personas interesadas, tales como los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios autorizados de los Estados rectores del puerto y la gente de mar, a verificar que los requisitos nacionales sobre los [16] puntos que figuran en ese documento se aplican adecuadamente a bordo de un buque». También puede ser útil el ejemplo de las partes I y II de una declaración, incluido en el anexo B5-I del MLC, 2006.

Aun cuando el modelo de declaración de conformidad laboral marítima, parte I, no exige que se adjunte el tipo de información mencionado más abajo, puede ser aconsejable agregar también datos sobre las decisiones que se adopten con respecto a quién será incluido en la categoría de «gente de mar» [véase la sección [B1](#)], sobre qué se entenderá por «noche» [véase la sección [C1.1.c](#)] y también sobre qué se entenderá por «trabajo peligroso» [véase la sección [C1.1.b](#)] en los casos en que haya a bordo gente de mar menor de 18 años. Esto permitiría evitar toda situación de incertidumbre durante las inspecciones mismas.

C5.2.3.f. ¿Qué información debería facilitarse en la parte II de la declaración de conformidad laboral marítima?

De conformidad con el apartado *b)* del párrafo 10 de la norma A5.1.3, en la parte II de la declaración de conformidad laboral marítima, que debe ser redactada por el armador del buque y certificada por la autoridad competente o una organización reconocida debidamente autorizada, se han de indicar las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento permanente de los requisitos nacionales establecidos en la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima durante los periodos comprendidos entre las inspecciones, así como las medidas propuestas para garantizar una mejora continua. En los párrafos 2 y 3 de la

pauta B5.1.3 se dan orientaciones pormenorizadas en cuanto a los detalles que deberían incluirse en la parte II de la declaración de conformidad laboral marítima.

Asimismo, al preparar la parte II, es importante tomar en cuenta la orientación adicional y la finalidad misma de la declaración de conformidad laboral marítima, explicada en el párrafo 4 de la pauta B5.1.3, a saber:

[Que] todas las personas interesadas, esto es, los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios habilitados en los Estados del puerto y la gente de mar, puedan verificar que las disposiciones se están aplicando debidamente.

También puede ser útil el ejemplo de las partes I y II de una declaración de conformidad laboral marítima, incluido en el anexo B5-I del MLC, 2006.

C5.2.3.g. ¿Se puede autorizar a una organización reconocida a expedir una declaración de conformidad laboral marítima?

La parte I de la declaración de conformidad laboral marítima tiene que «redactarla la autoridad competente» (apartado *a*) del párrafo 10 de la norma A5.1.3) [véase sección [A25](#)]; esto significa que la persona que la firma debe haber sido directamente habilitada a tal efecto por la autoridad competente. A continuación, la declaración de conformidad laboral marítima será expedida en virtud de las facultades «de la autoridad competente» (véase el formulario modelo en el anexo A5-II del MLC, 2006). Con arreglo al párrafo 1 de la norma A5.1.3 del Convenio, una organización reconocida puede expedir, si está autorizada a tal efecto, un certificado de trabajo marítimo, al que adjuntará la declaración de conformidad laboral marítima, compuesta de una parte I firmada en nombre de la autoridad competente, y una parte II, que puede ser certificada por una organización reconocida (párrafo 10 de la norma A5.1.3) [véase la sección [C5.2.2.c](#)].

Si una organización reconocida ha sido debidamente autorizada por la autoridad competente del Estado del pabellón para cumplimentar y expedir el certificado de trabajo marítimo, también se podría autorizar a una organización reconocida para expedir la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima que se adjuntará al certificado.

C5.2.3.h. ¿Deben llevarse a bordo los originales del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima?

Según el párrafo 12 de la norma A5.1.3 del MLC, 2006, «en el buque deberá llevarse y exponerse en un lugar visible a bordo que sea accesible a la gente de mar un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima válidos y actualizados [...] De conformidad con la legislación nacional,

cuando se solicite, se pondrá a disposición de la gente de mar [...] una copia de dichos documentos».

La referencia en el texto a «un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima válidos y actualizados», que deben llevarse a bordo (junto con su traducción al inglés), y a la obligación de exponer copias de dichos documentos en un lugar visible, indica que es obligatorio tener a bordo los originales del certificado y de la declaración y copias de ambos documentos.

C5.2.3.i. ¿Se puede expedir un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima en formato electrónico?

No hay ninguna disposición en el MLC, 2006 que impida expedir certificados de trabajo marítimo y declaraciones de conformidad laboral marítima en formato electrónico, siempre y cuando se expongan copias impresas de dichos documentos electrónicos en un lugar visible a bordo, de conformidad con la norma A5.1.3. Sin embargo, el uso de certificados electrónicos no debería, de ningún modo, menoscabar las obligaciones de los Estados parte en el MLC, 2006 o de los armadores respecto de la certificación de buques ni dificultar la expedición o el uso de certificados de los buques ni el acceso a los mismos por las personas interesadas. Dado que en un futuro cercano es probable que se generalice el uso de sistemas de registro y de certificación electrónicos, deberían tomarse en consideración las orientaciones y las normas elaboradas por la OMI.

C5.2.3.j. ¿Cuál es el periodo de validez del certificado de trabajo marítimo?

En el párrafo 1 de la norma A5.1.3 se establece un periodo máximo de validez de cinco años para el certificado de trabajo marítimo (a reserva de lo dispuesto en el párrafo 3 de dicha norma). Dado que se trata del valor máximo, el Estado del pabellón puede fijar en su legislación un periodo de validez más corto u otorgar a la autoridad competente o a una organización reconocida debidamente autorizada la facultad para expedir certificados por periodos más cortos. Esto podría ser útil a fin de evitar que un gran número de certificados expiren durante un mismo periodo, o para armonizar el periodo de validez establecido en virtud del Convenio con el periodo de validez de los certificados expedidos con arreglo a los convenios de la OMI.

La validez del certificado de trabajo marítimo estará sujeta a una inspección intermedia de la autoridad competente o de una organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto, en la mayoría de los casos entre la segunda y tercera fechas de vencimiento anuales del certificado de trabajo marítimo, para garantizar que se siguen cumpliendo las disposiciones nacionales por las que se

aplica el Convenio (párrafo 2 de la norma A5.1.3). El certificado de trabajo marítimo será refrendado si los resultados de la inspección intermedia son satisfactorios.

Las enmiendas de 2016 al Código del MLC, 2006 prevén una prórroga de la validez del certificado de trabajo marítimo por un periodo adicional no superior a cinco meses a partir de la fecha de expiración del certificado en vigor en circunstancias en las que los buques hubieran superado la inspección correspondiente, pero en las que no fuera posible ni expedir ni tener disponible a bordo inmediatamente un nuevo certificado (párrafo 4 de la norma A5.1.3).

C5.2.3.k. ¿En qué circunstancias puede expedirse un certificado provisional de trabajo marítimo?

El Estado del pabellón no está obligado a expedir certificados provisionales; pero si decidiera expedirlos, los párrafos 5 a 7 de la norma A5.1.3 mencionan las situaciones en las que podrían hacerlo, a saber:

- a) a los buques nuevos en el momento de su entrega;
- b) cuando un buque cambia de pabellón, o
- c) cuando un armador se hace cargo de la explotación de un buque que es nuevo para dicho armador.

Se podrá expedir un certificado provisional de trabajo marítimo a un buque una sola vez [véase la sección [C5.2.3.m](#)] para un periodo no superior a seis meses por la autoridad competente o por una organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto. En el anexo A5-II del MLC, 2006 figura un modelo de certificado de trabajo marítimo. Solo podrá expedir un certificado provisional de trabajo marítimo después de haber verificado que:

- a) el buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a los 16 ámbitos [véase la sección [C5.2.3.b](#)];
- b) el armador ha demostrado a la autoridad competente o a una organización reconocida que el buque cuenta con procedimientos adecuados para dar cumplimiento al Convenio;
- c) el capitán conoce las disposiciones del Convenio y las responsabilidades de aplicación, y
- d) se ha presentado información pertinente a la autoridad competente o a una organización reconocida para la expedición de una declaración de conformidad laboral marítima.

C5.2.3.l. ¿Es obligatorio adjuntar una declaración de conformidad laboral marítima a un certificado provisional de trabajo marítimo?

Según lo dispuesto en el párrafo 8 de la norma A5.1.3, no es necesario expedir una declaración de conformidad laboral marítima para el periodo de validez del certificado provisional.

C5.2.3.m. ¿Puede renovarse un certificado provisional de trabajo marítimo?

En virtud de los párrafos 6 y 8 de la norma A5.1.3, el certificado provisional de trabajo marítimo solo puede expedirse para un periodo no superior a seis meses. No se puede expedir un nuevo certificado provisional después de los seis meses iniciales.

C5.2.3.n. ¿En qué circunstancias deja de ser válido un certificado de trabajo marítimo?

En el párrafo 14 de la norma A5.1.3 se señalan las situaciones en las que un certificado de trabajo marítimo pierde su validez, a saber:

- a) si las inspecciones pertinentes no se concluyen dentro de los periodos que se especifican en el MLC, 2006;
- b) si el certificado no es refrendado después de una inspección intermedia;
- c) cuando el buque cambia de pabellón;
- d) cuando el armador del buque deja de asumir la responsabilidad de la explotación del mismo, y
- e) cuando se hayan incorporado modificaciones sustanciales a la estructura o el equipo del buque a que se refiere el Título 3 del MLC, 2006.

C5.2.3.o. ¿Puede retirarse a un buque su certificado de trabajo marítimo?

En virtud de los párrafos 16 y 17 de la norma A5.1.3, el certificado de trabajo marítimo de un buque debe retirarse si se comprueba que en el mismo no se cumplen los requisitos previstos en el MLC, 2006 y no se han adoptado las eventuales medidas correctivas que se hayan prescrito [véase la sección [C5.2.3.n](#)].

C5.2.3.p. ¿Afecta el cambio de organización reconocida a la validez de los certificados ya expedidos?

El párrafo 3 de la regla 5.1.1 del MLC, 2006 prevé que:

3. Al establecer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo todo Miembro puede facultar, cuando proceda, a instituciones públicas o a otras organizaciones (incluidas las de otro Miembro que haya ratificado el presente Convenio, si este está de acuerdo) a las que reconozca como competentes e independientes para que efectúen esas inspecciones y/o expidan certificados. En todos los casos, los Miembros asumirán plenamente la responsabilidad de la inspección y certificación de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar interesada a bordo de buques que enarbolan su pabellón.

Dado que el Estado del pabellón sigue siendo plenamente responsable de la inspección y la certificación de los buques, independientemente de que haya delegado el ejercicio de las funciones conexas [véase la sección [C5.1.b](#)], el cambio de organización reconocida no afectaría a la validez de los certificados ya expedidos.

C5.2.3.q. ¿Puede un país que no haya ratificado el MLC, 2006 expedir un certificado de trabajo marítimo?

No. Solo un país que haya ratificado el MLC, 2006 puede expedir un certificado de trabajo marítimo válido para los buques que enarbolan su pabellón. Algunos países que no han ratificado el MLC, 2006 están expidiendo certificados de cumplimiento voluntario. El MLC, 2006 no hace referencia a estos documentos.

C5.2.3.r. Si un certificado de trabajo marítimo expira durante una travesía, ¿puede prolongarse por un periodo limitado?

Aunque el MLC, 2006 aplica el sistema de inspección y certificación de los buques de los convenios de la Organización Marítima Internacional en muchos asuntos, no prevé de la misma manera la prolongación de un certificado expirado. Esto significa que los armadores deberán planificar la travesía teniendo en cuenta el momento de las inspecciones de renovación. No obstante, las enmiendas de 2016 al Código del MLC, 2006, que entraron en vigor el 8 de enero de 2019, permiten prorrogar la validez de los certificados de trabajo marítimo en un caso muy específico. Con arreglo al párrafo 4 de la norma A5.1.3, cuando, tras haberse concluido la inspección para la renovación antes de la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo, se determine que el buque sigue cumpliendo con la legislación nacional u otras medidas por las que se apliquen las disposiciones del presente Convenio, pero no es posible expedir y tener disponible a bordo inmediatamente un nuevo certificado, la autoridad competente, o la organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto, podrá extender la validez del certificado por un periodo adicional no superior a cinco meses contados a partir de la fecha de expiración del certificado en vigor, y refrendar el certificado en

consecuencia. El nuevo certificado será válido por un periodo no superior a cinco años contados a partir de la fecha prevista en el párrafo 3 de la norma A5.1.3.

C5.2.4.a. ¿Existe algún modelo de pautas para los inspectores del Estado del pabellón?

De conformidad con el párrafo 7 de la norma A5.1.4 del MLC, 2006, se deben proporcionar a los inspectores directrices claras en cuanto a las tareas que llevarán a cabo, así como las credenciales adecuadas que los habiliten para ejercer sus funciones. En 2008, una reunión tripartita de expertos adoptó las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*⁷², con el objeto de ayudar a los países a poner en práctica las disposiciones del Título 5 del MLC, 2006. Se dio así curso a una resolución que la Conferencia Internacional del Trabajo había adoptado conjuntamente con el propio Convenio. En dicha resolución se explicaba que el éxito del Convenio iba a depender, en particular, del cumplimiento coherente y armonizado de las responsabilidades que incumbían a los Estados del pabellón, de conformidad con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006 y que, dada la naturaleza global de la industria del transporte marítimo, era importante que los inspectores de cada Estado del pabellón recibieran orientaciones adecuadas para desempeñar correctamente sus funciones. En 2018, el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006 [véase la sección A22] decidió crear un órgano subsidiario encargado de actualizar las pautas de la OIT para reflejar las enmiendas al Código del MLC, 2006. Está previsto publicar las nuevas pautas en noviembre de 2020.

Cada país puede adoptar sus propias prácticas en lo relativo a la inspección por el Estado del pabellón. Las pautas internacionales se formularon para servir como herramienta de ayuda práctica para los Gobiernos en la elaboración de sus pautas nacionales respectivas.

C5.2.4.b. ¿Puede un inspector de un Estado del pabellón impedir que un buque se haga a la mar?

En virtud del párrafo 7 de la norma A5.1.4 del MLC, 2006, los inspectores, que dispondrán de directrices claras en cuanto a las tareas a realizar y estarán debidamente acreditados, tendrán atribuciones para:

- a) subir a bordo de un buque que enarbole el pabellón del país;

⁷² Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

- b) llevar a cabo cualquier examen, prueba o investigación que consideren necesarios para cerciorarse de que las normas se cumplen de forma estricta a bordo, y
- c) exigir que se corrijan todas las deficiencias del buque, y prohibir que este zarpe del puerto mientras no se hayan adoptado las medidas correctivas necesarias cuando tengan motivos para considerar que las deficiencias observadas constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el MLC, 2006 (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar) o representan un peligro importante para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar.

C5.2.5.a. ¿Qué es un procedimiento de tramitación de quejas a bordo?

En virtud del párrafo 1 de la regla 5.1.5 del MLC, 2006, es obligatorio que los buques cuenten a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de las disposiciones del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar). Este requisito es una de las materias incluidas entre los 16 ámbitos sujetos a inspección y certificación [véase la sección [C5.2.3.b](#)].

C5.2.5.b. ¿En quién recae la responsabilidad de establecer los procedimientos de tramitación de quejas a bordo?

Según lo dispuesto en el párrafo 2 de la norma A5.1.5 del MLC, 2006, cada país tiene la obligación de asegurar que en el marco de su legislación se establezcan procedimientos adecuados para tramitar a bordo las quejas presentadas por la gente de mar. En el párrafo 1 de la pauta B5.1.5 se recomienda [véase la sección [A12](#)], a reserva de lo previsto en otras disposiciones pertinentes de un convenio colectivo aplicable, que la autoridad competente establezca un modelo para esos procedimientos [véase la sección [A25](#)] en estrecha consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar. Estos procedimientos tienen por objeto resolver las quejas a bordo, o a nivel de la empresa naviera, y deben diferenciarse de otros procedimientos de tramitación de quejas previstos en el MLC, 2006, en los que las quejas son directamente tratadas y examinadas por la autoridad competente (véanse, por ejemplo, el párrafo 7 de la norma A1.4, el párrafo 5 de la norma A5.1.4, el apartado *d*) del párrafo 1 de la norma A5.2.1, la norma A5.2.2 y la pauta B2.7).

C5.2.5.c. ¿Existe algún modelo para los procedimientos de tramitación de quejas a bordo?

Aunque en el MLC, 2006 no se ha previsto ningún modelo para la tramitación de quejas a bordo, sí se han establecido algunos principios básicos contenidos en la regla 5.1.5 y la norma A5.1.5. Entre estos principios se incluyen el objetivo de resolver las quejas en el nivel más bajo posible, pero también el reconocimiento del derecho de la gente de mar a apelar directamente al capitán del buque o a las autoridades competentes externas, así como su derecho a hacerse acompañar o representar y a recibir asesoramiento imparcial, y la protección frente a todo posible hostigamiento contra la gente de mar que presente quejas. En la pauta B5.1.5 [véase la sección [A12](#)] se proponen algunos criterios detallados que podrían servir de base para el debate en torno a la formulación de los procedimientos de a bordo.

C5.2.5.d. ¿Cómo puede la gente de mar obtener una copia del procedimiento previsto en el buque para la tramitación de quejas a bordo?

Junto con una copia del acuerdo de empleo de la gente de mar, cada marino debe recibir un ejemplar del procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque (párrafo 4 de la norma A5.1.5) [véase la sección [C2.1.b](#)].

C5.2.5.e. ¿La gente de mar, debe utilizar siempre el procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque?

Si bien es cierto que con el procedimiento de tramitación de las quejas a bordo se pretende encontrar soluciones en el nivel más bajo posible, la gente de mar tiene derecho a quejarse directamente al capitán o, cuando lo consideren necesario, a las autoridades competentes externas (párrafo 2 de la norma A5.1.5).

C5.2.5.f. ¿Puede la gente de mar quejarse directamente ante un inspector o ante la autoridad competente del Estado del pabellón, en vez de recurrir al procedimiento de tramitación de quejas a bordo?

[Véase la sección [C5.2.5.e](#)].

- C5.2.5.g. ¿Dónde se puede encontrar la dirección de la autoridad competente ante la cual la gente de mar puede presentar sus quejas, ya sea en el Estado del pabellón o en el Estado donde tiene su residencia la gente de mar?

La información relativa a las autoridades nacionales competentes [véase la sección A25] de los países que han ratificado el Convenio [véase la sección A26] y otros datos relativos al ámbito nacional se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, en el enlace «Base de datos del MLC»⁷³. La autoridad competente debería poder facilitar la información relativa a las quejas.

- C5.2.6. En el caso de un siniestro marítimo, ¿debe llevarse a cabo una investigación oficial?

Según el párrafo 1 de la regla 5.1.6 del MLC, 2006, cada Miembro debe realizar una investigación oficial sobre todo siniestro marítimo grave que provoque lesiones o la pérdida de vidas y en el que esté implicado un buque que enarbole su pabellón.

C5.3. Responsabilidades del Estado rector del puerto

- C5.3.a. ¿Qué se entiende por «Estado rector del puerto»?

Estado rector del puerto (o simplemente «Estado del puerto») es la expresión utilizada para describir la autoridad que la legislación internacional confiere a un país para ejercer el control del cumplimiento de las normativas aplicables a los buques extranjeros que entran en sus puertos. Principalmente, este control reviste la forma de inspecciones (a menudo designadas con la expresión «control por el Estado del puerto») del buque mismo y de las condiciones a bordo. Se puede considerar que esta función de control es una forma de cooperación internacional con arreglo al párrafo 2 del artículo I del MLC, 2006, mediante la cual cada Estado del puerto apoya los esfuerzos desplegados por los Estados del pabellón para inspeccionar sus buques y asegurar que en estos se sigan cumpliendo las normativas en los periodos transcurridos entre las inspecciones realizadas por los Estados del pabellón. Esta importante responsabilidad se menciona también en los párrafos 4 y 7 del artículo V del MLC, 2006. En la práctica, cada país puede actuar al mismo tiempo —y esto ocurre con frecuencia— como Estado del pabellón, a los efectos de la regulación de los buques que enarbolan su pabellón, y como Estado del puerto, con respecto a los buques de otros países.

⁷³ La base de datos del MLC, 2006 está disponible en (www.ilo.org/mlc) haga clic en el nombre del país que se busque.

C5.3.b. ¿Cuál es la finalidad de la inspección por el Estado del puerto?

La inspección efectuada por un oficial habilitado de un buque extranjero que entra en puerto tiene por objeto comprobar si a bordo se cumplen los requisitos del Convenio (inclusive con respecto al ejercicio de los derechos de la gente de mar).

C5.3.c. ¿Qué es el control por el Estado del puerto?

La expresión «control por el Estado del puerto» se deriva de los acuerdos suscritos entre los países de una región determinada con el fin de trabajar conjuntamente y cooperar entre sí para llevar a cabo el control por el Estado del puerto (las inspecciones) y asegurar así que los buques que enarbolan la bandera de otros países y entran en sus puertos cumplen con las normas internacionales. Como se señala en el sitio web del primero de estos acuerdos regionales:

[...] el Memorando de Entendimiento de París (MOU de París) es un acuerdo administrativo entre las autoridades marítimas de veinticuatro países europeos y el Canadá. En 1978 se había concertado el «Memorando de La Haya», que fue suscrito por las autoridades marítimas de algunos países de Europa Occidental. Dicho acuerdo trataba principalmente del cumplimiento de las disposiciones sobre las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques, en consonancia con el Convenio núm. 147 de la OIT. Cuando el Memorando estaba a punto de entrar en vigor, en marzo de 1978, se produjo un enorme vertido de petróleo frente a las costas de Bretaña (Francia) tras la encalladura del superpetrolero «Amoco Cádiz». Ese incidente provocó un indignado clamor en los círculos políticos y entre el público de Europa, que exigieron la imposición de regulaciones mucho más estrictas con respecto a la seguridad de la navegación. La presión ejercida entonces redundó en la formulación de un texto más amplio, que abarcaba los siguientes ámbitos:

- la seguridad de la vida en el mar;
- la prevención de la contaminación por los buques, y
- las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques.

Fue así como pocos años después, en enero de 1982, se adoptó un instrumento innovador y eficaz denominado Memorando de Entendimiento de París sobre el Control por el Estado Rector del Puerto, el cual fue firmado inicialmente por 14 países europeos. El MOU de París entró en vigor el 1.º de julio de 1982. Desde esa fecha, el Memorando de París ha sido enmendado en varias oportunidades para dar cumplimiento a los nuevos requisitos en materia de seguridad y del medio ambiente marino establecidos por la Organización Marítima Internacional y a los requisitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.

La organización se ha ampliado a 27 Estados Miembros en los últimos años ⁷⁴.

Como ha señalado la Organización Marítima Internacional ⁷⁵:

Estas inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto se concibieron originalmente como un refuerzo de la labor de implantación del Estado de abanderamiento, pero la experiencia ha demostrado que pueden ser sumamente eficaces. Un buque que llega al puerto de un país normalmente visitará otros países de la región, y por lo tanto, las inspecciones pueden ser más eficaces si se coordinan estrechamente con el fin de centrarse en los buques deficientes, para así evitar las inspecciones múltiples. Al que fundamentalmente le corresponde la responsabilidad de supervisar la condición de los buques es al Estado de abanderamiento, pero la supervisión por el Estado rector del puerto proporciona una «red de seguridad» para detectar los buques deficientes. Se han firmado nueve acuerdos o memorandos de entendimiento relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, a saber: Europa y el Atlántico Norte (Memorando de Entendimiento de París); Asia y el Pacífico (Memorando de Entendimiento de Tokio); América Latina (Acuerdo de Viña del Mar); Caribe (Memorando de Entendimiento del Caribe); África Occidental y Central (Memorando de Entendimiento de Abuja); la región del Mar Negro (Memorando de Entendimiento del mar Negro); Mediterráneo (Memorando de Entendimiento del Mediterráneo); la región del océano Índico (Memorando de Entendimiento del océano Índico) y el Memorando de Entendimiento de Riad.

En una observación general adoptada en 2014, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones ⁷⁶ «tomó nota con interés del informe recientemente publicado por la secretaría de un Memorandum de Entendimiento regional para el control de los buques por el Estado rector del puerto, respecto del número de inspecciones de los buques realizadas por funcionarios del Estado rector del puerto sobre el cumplimiento de los requisitos del MLC, 2006. Ese informe incluye una lista de deficiencias que se han identificado a bordo de los buques, así como informaciones sobre un número considerable de detenciones de buques por cuestiones relativas al MLC, 2006, durante el primer año siguiente a la entrada en vigor del Convenio. La Comisión toma nota de la importancia de este sistema de control de la aplicación a bordo de los buques que implica tanto inspecciones por parte de los Estados del pabellón como inspecciones de buques extranjeros que entran en puertos de Miembros ratificantes y que apoya de manera continua y concreta el examen cíclico nacional sobre la aplicación de los convenios en el marco del sistema de control de la OIT».

⁷⁴ Véase el sitio web: <https://www.parismou.org/about-us/history>.

⁷⁵ Véase: <https://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>.

⁷⁶ Disponible en: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:3236210,es:NO.

C5.3.d. ¿Tiene el Estado del puerto la obligación de inspeccionar todos los buques extranjeros?

El párrafo 1 de la regla 5.2.1 establece que todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en el puerto de un Miembro de la OIT puede ser objeto de inspección, de conformidad con el párrafo 4 del artículo V del MLC, 2006, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos del Convenio (inclusive el respeto de los derechos de la gente de mar) en lo relativo a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo.

Como se desprende del uso de la forma verbal «puede», la inspección de buques extranjeros en virtud del MLC, 2006 es facultativa en lugar de obligatoria.

C5.3.e. ¿Quiénes son los «funcionarios habilitados» para efectuar el control por el Estado rector del puerto?

En el MLC, 2006 no se define el concepto de «funcionario habilitado», por lo que tal definición es una cuestión que se ha de resolver a nivel nacional.

La Reunión tripartita de expertos celebrada en septiembre de 2008 adoptó 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*⁷⁷, destinadas a servir como herramienta de apoyo para los funcionarios del Estado del puerto que llevan a cabo la inspección de los buques extranjeros que entran en sus puertos [véanse las secciones A14 y C5.3.f]. En dichas pautas se proporcionan las orientaciones tripartitas siguientes:

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.

⁷⁷ Véase en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) la sección «Instrumentos de supervisión e implementación».

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 pertinentes ⁷⁸.

C5.3.f. ¿Existe una guía o un modelo para establecer un sistema de inspección y control por el Estado del puerto, y para dar orientación a los funcionarios habilitados?

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*, adoptadas por la Reunión tripartita de expertos de septiembre de 2008, tienen por finalidad ayudar a los funcionarios del Estado del puerto a llevar a cabo las inspecciones de los buques extranjeros que entren en sus puertos [véase la sección A14]. En realidad, la necesidad de elaborar pautas internacionales y las correspondientes orientaciones nacionales para los funcionarios que efectúan los controles por los Estados del puerto se había previsto en el propio MLC, 2006. El Convenio comienza (artículo I) estipulando que: «los Miembros deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del presente Convenio». Más específicamente, la regla 5.2.1, en su párrafo 3, establece: «las inspecciones en puerto deberán ser efectuadas por funcionarios habilitados, con arreglo a las disposiciones del Código y de otros acuerdos internacionales que rijan las inspecciones de control por el Estado del puerto en el territorio del Miembro». La norma A5.2.1, en su párrafo 7, establece: «todo Miembro deberá asegurar que sus funcionarios habilitados 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». Por último, la pauta B.5.2.1, en su párrafo 3, establece: «los Miembros deberían cooperar entre sí en el mayor grado posible en la adopción de directrices acordadas a nivel internacional sobre políticas de inspección, sobre todo las relativas a las circunstancias que requieran la inmovilización de un buque». La elaboración de las pautas para los funcionarios encargados del control por el

⁷⁸ 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 OMI (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), pueden ser también de utilidad para las autoridades del Estado del puerto.

Estado del puerto fue una respuesta importante a la invitación a adoptar «directrices acordadas a nivel internacional» por lo que se refiere a la aplicación del MLC, 2006. Sin embargo, la formulación de un enfoque armonizado para el control por el Estado del puerto es un proceso continuo, que incluye la cooperación entre los países y la coordinación de la inspección marítima con arreglo a varios convenios marítimos, no únicamente el MLC, 2006, sino también, en particular, los convenios pertinentes de la OMI. En 2018, el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del MLC, 2006 [véase la sección [A22](#)] decidió crear un órgano subsidiario encargado de actualizar las pautas de la OIT para reflejar las enmiendas al Código del MLC, 2006. Está previsto publicar las nuevas pautas en noviembre de 2020.

C5.3.g. ¿Qué aspectos son objeto de inspección durante el control por el Estado del puerto?

El propósito de la inspección por los PSCO consiste en determinar si un buque está en conformidad con los requisitos del Convenio, inclusive en lo que respecta al ejercicio de los derechos de la gente de mar (artículo IV, párrafo 5). Estos requisitos se establecen en los artículos y en el Reglamento (las reglas) y la Parte A (las normas) del Código del MLC, 2006 sobre las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques (regla 5.2.1, párrafos 1 y 3). La parte B (las pautas) del Código del MLC, 2006 no es objeto de inspección por el Estado rector del puerto. En principio, las inspecciones de control por el Estado del puerto abarcan los 16 ámbitos [véase la sección [C5.2.3.b](#)] o temas relativos al trabajo y la vida a bordo de los buques (en virtud de la norma A5.2.1, párrafo 2) que se enumeran en el Título 5, anexo A5-III del MLC, 2006, y cuya conformidad con los requisitos pertinentes del Convenio tiene que ser certificada por los Estados del pabellón. En la práctica, los PSCO también pueden adoptar medidas si observan el incumplimiento de cualquier otro requisito del Convenio que se refiera a las condiciones de trabajo y de vida a bordo (regla 5.2.1, párrafo 1).

De acuerdo con lo dispuesto en el Convenio, los detalles en cuanto a la aplicación de los requisitos contenidos en el MLC, 2006 han de establecerse en la legislación nacional, los convenios colectivos u otros instrumentos vigentes en el Estado del pabellón de que se trate. Por lo que se refiere a los buques que lleven a bordo un certificado de trabajo marítimo, en la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima adjunta a dicho certificado se incluirá un resumen de las normas nacionales pertinentes que se hayan adoptado para dar cumplimiento a los requisitos del MLC, 2006 en los 16 ámbitos antes mencionados. Estos 16 ámbitos sujetos a la certificación por el Estado del pabellón (véase la lista en el anexo A5-I del MLC, 2006) son los mismos 16 ámbitos que, en principio, deben abarcar las inspecciones por los Estados del puerto (véase la lista en el anexo A5-III). Como se indica más adelante, el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima

deberían ser el punto de partida del procedimiento de inspección, ya que constituyen indicios razonables y suficientes de que en los buques que los llevan se cumplen los requisitos del MLC, 2006 (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar).

Los PSCO también pueden tener el cometido de tramitar e investigar las quejas presentadas por la gente de mar embarcada en los buques que recalán en sus puertos. Si la tramitación de las quejas no forma parte de sus funciones, deberían poder dirigir a los denunciantes hacia el funcionario competente para la tramitación de las quejas o estar capacitados para recibir las quejas y remitirlas al funcionario competente.

C5.3.h. Si el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima de un buque parecen estar en orden, ¿cabe proceder con la inspección?

De conformidad con el párrafo 2 de la regla 5.2.1 y el párrafo 1 de la norma A5.2.1 del MLC, 2006, el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima deben aceptarse como indicios razonables y suficientes de que a bordo del buque que los lleva se cumplen los requisitos del Convenio. En consecuencia, la inspección en los puertos debe limitarse al examen del certificado y la declaración, excepto en los cuatro casos siguientes:

- a) no se han presentado al inspector o no se llevan a bordo los documentos requeridos, o su contenido no es veraz, o los documentos presentados no contienen la información requerida por el Convenio o no son válidos por algún motivo;
- b) existen motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a los requisitos del Convenio;
- c) existen motivos razonables para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el propósito de sustraerlo al cumplimiento del Convenio, o
- d) se ha recibido una queja en la que se alega que algunas condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo del buque no están en conformidad con los requisitos del Convenio.

En cualquiera de esos casos, se puede llevar a cabo una inspección más detallada para evaluar las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque. Sea como fuere, esta inspección debe efectuarse cada vez que las condiciones de vida que se consideren deficientes, o que se alegue que lo son, puedan constituir claramente un peligro para la protección, la salud o la seguridad de la gente de mar, o cuando el funcionario habilitado tenga motivos para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye un grave incumplimiento de las disposiciones del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar) [véase la sección [C5.3.j](#)].

C5.3.i. ¿En qué circunstancias un Estado del puerto puede someter a inspección los buques extranjeros de países que no han ratificado el MLC, 2006?

Puesto que, por definición, los países que no han ratificado el MLC, 2006, por definición, no pueden presentar un certificado de trabajo marítimo ni una declaración de conformidad laboral marítima expedidos en virtud del Convenio, siempre pueden ser objeto de inspecciones de control por el Estado rector del puerto, especialmente en virtud de la obligación que tienen los países ratificantes velar por que no se dé un tratamiento más favorable a los buques de países no ratificantes [véase la sección [A4](#)].

C5.3.j. ¿Qué se ha de hacer cuando se recibe una queja sobre un asunto no comprendido en la lista de 16 ámbitos de certificación?

La norma A5.2.1, en su párrafo 1, autoriza la realización de una inspección más detallada si se recibe una queja en la que se denuncie la existencia de condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo de un buque que «no se ajustan a las disposiciones» del Convenio. Por lo tanto, es posible llevar a cabo una inspección cuando el presunto incumplimiento se refiere a cualquier disposición del MLC, 2006, y no necesariamente a un requisito comprendido en los 16 ámbitos sujetos a certificación y a control por el Estado del puerto.

C5.3.k. ¿Quién puede presentar una queja en virtud de la norma A5.2.1?

De acuerdo con lo dispuesto en la norma A5.2.1, en su párrafo 3, se entiende por «queja» la información presentada por un marino, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, por cualquier persona a quien concierna la seguridad de un buque, así como los riesgos que puedan existir para la seguridad o la salud de la gente de mar a bordo.

C5.3.l. ¿En qué circunstancias puede un funcionario habilitado del Estado del puerto disponer que se inmovilice un buque?

Según lo dispuesto en la norma A5.2.1, párrafos 6 y 8, «el funcionario habilitado deberá adoptar medidas para asegurar que el buque no navegará» cuando se haya establecido que en el buque en cuestión no se cumplen las disposiciones del MLC, 2006 y que:

- a) las condiciones a bordo constituyen un peligro evidente para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o

- b) la no conformidad con las disposiciones del MLC, 2006 constituye una infracción grave o reiterada de los requisitos contenidos en el Convenio (inclusive en cuanto al ejercicio de los derechos de la gente de mar).

La inmovilización en el puerto debe continuar hasta que se hayan subsanado las deficiencias o incumplimientos señalados, o hasta que el funcionario habilitado haya aceptado un plan de acción destinado a rectificar las faltas de conformidad y esté convencido de que dicho plan se pondrá en práctica de manera expedita.

Dicho esto, cuando los Miembros den cumplimiento a sus responsabilidades en virtud de la norma A5.2.1, harán al mismo tiempo todo lo posible para evitar que el buque sujeto a inspección sea indebidamente inmovilizado o demorado (véase el párrafo 8 de la norma A5.2.1).

C5.3.m. ¿Cuáles son los procedimientos para la tramitación de las quejas en tierra?

En virtud de la regla 5.2.2 del MLC, 2006, la gente de mar puede presentar quejas relativas a infracciones de los requisitos del MLC, 2006 (inclusive infracciones de los derechos de la gente de mar) a los funcionarios habilitados a tal efecto en los puertos en que haga escala su buque, con arreglo a los procedimientos descritos en la norma A5.2.2. Al respecto, deben adoptarse medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas que presente la gente de mar (párrafo 7 de la norma A5.2.2), y la recepción de las mismas debe ser registrada por los funcionarios habilitados; asimismo, en el caso de que las quejas que no se resuelvan a bordo del buque, y que no sean materia que corresponda someter a una inspección más detallada por un funcionario encargado del control por el Estado del puerto, habrá que tomar contacto con la autoridad competente del Estado del pabellón de que se trate para solicitar su asesoramiento y un plan de acción que permita resolver la queja. Cuando no se obtiene respuesta por parte del Estado del pabellón y el asunto no se resuelve, el Estado rector del puerto tiene que enviar una copia de la queja al Director General de la OIT y a las organizaciones competentes de armadores y de gente de mar en el puerto.

C5.3.n. ¿A quién le corresponde establecer los procedimientos para la tramitación de las quejas en tierra?

Según el párrafo 1 de la regla 5.2.2 del MLC, 2006, cada Miembro debe garantizar que la gente de mar embarcada en buques que hacen escala en puertos situados en su territorio que denuncien infracciones a los requisitos del Convenio (inclusive las infracciones a los derechos de la gente de mar) ejerzan el derecho de notificar sus quejas a fin de obtener sin demora medios concretos de reparación. En este contexto, el Miembro es el Estado rector del puerto.

C5.3.o. ¿Quién puede presentar una queja en tierra?

De conformidad con el párrafo 1 de la norma A5.2.2, pueden notificarse en tierra «las quejas de la gente de mar en las que se aleguen infracciones de los requisitos del presente Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar)». Cabe suponer entonces que la gente de mar puede presentar quejas a través de un representante.

C5.3.p. ¿Quiénes son los funcionarios habilitados para tramitar las quejas en tierra?

En el MLC, 2006 no se aborda esta cuestión. Por consiguiente, podría tramitar estas quejas un funcionario encargado del control por el Estado del puerto u otro funcionario autorizado para cumplir ese cometido.

C5.3.q. ¿Tienen las quejas carácter confidencial?

En el párrafo 7 de la norma A5.2.2 se establece la obligación de adoptar medidas apropiadas para asegurar la confidencialidad de las quejas que presente la gente de mar.

C5.3.r. El hecho de que un buque que enarbola el pabellón de un Estado Miembro lleve a bordo un certificado de trabajo marítimo expirado o un certificado de trabajo marítimo provisional, o de que no lleve a bordo ninguno de estos dos documentos, o bien lleve un certificado de trabajo marítimo provisional, ¿debería registrarse como una deficiencia en un informe de control por el Estado del puerto?

En virtud del MLC, 2006, el hecho de que un buque de un país que haya ratificado el Convenio no lleve a bordo un certificado de trabajo marítimo válido podría considerarse como una infracción de la legislación del Estado del pabellón que aplica el MLC, 2006. En virtud del Convenio, esto podría dar lugar, en el contexto del control por el Estado del puerto, a una inspección más detallada durante el control por el Estado del puerto. Sin embargo, puede suceder que, con arreglo a un Memorando regional sobre el control por el Estado del puerto, el hecho de no llevar un certificado válido a bordo se considere una deficiencia.

C5.4. Responsabilidades relacionadas con el suministro de mano de obra

C5.4.a. ¿Qué se entiende por responsabilidades relacionadas con el suministro de mano de obra?

La regla 5.3 define las obligaciones con respecto al control de la aplicación de las llamadas «responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra» que recaen en los Estados según lo establecido en los Títulos 1 a 4 del MLC, 2006. También da aplicación a las disposiciones contenidas en los párrafos 1 y 5 del artículo V del Convenio. Entre las citadas responsabilidades se incluyen la regulación de los servicios de contratación y de colocación de la gente de mar y la provisión de la seguridad social. Las disposiciones de la regla 5.3 y del Código no precisan qué forma puede revestir la aplicación jurídica de su contenido, de modo que el cumplimiento concreto de estas obligaciones viene dado en gran medida por la aplicación efectiva de las obligaciones establecida en las disposiciones pertinentes de los Títulos 1 a 4, por lo menos con respecto a la regla 4.5. Los principales requisitos son los siguientes:

- todo país debe establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra, y en particular sus responsabilidades en materia de contratación y la colocación de la gente de mar;
- el país también debe dar cumplimiento a sus responsabilidades sociales con respecto a los marinos que tengan la nacionalidad del país, sean residentes en el mismo o estén domiciliados de otro modo en su territorio, y
- el país debe informar acerca de su sistema de control del cumplimiento de estas obligaciones en las memorias que presente en conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT [véase la sección [A42](#)].