

# COMPILACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO



Oficina  
Internacional  
del Trabajo  
Ginebra



Unión  
Europea



Segunda edición, 2015

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

**Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

**Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003**

**Convenio y Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007**

**Segunda edición, 2015**

**Compilación  
de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

**Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**  
**Convenio sobre los documentos de identidad de la gente  
de mar (revisado), 2003**  
**Convenio y Recomendación sobre el trabajo  
en la pesca, 2007**  
**Segunda edición, 2015**

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2015

Primera edición 2008

Segunda edición 2015

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a [pubdroit@ilo.org](mailto:pubdroit@ilo.org), solicitudes que serán bien acogidas. Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En [www.ifrro.org](http://www.ifrro.org) puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

---

OIT

*Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo: Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, Convenio y Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007.* Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo, segunda edición, 2015.

marina mercante / marino / documentos de identidad / trabajador de la pesca / condiciones de trabajo / condiciones de empleo / derecho de los trabajadores / convenio de la OIT / recomendación de la OIT / Declaración de la OIT / resolución de la OIT / texto

10.05.3

ISBN 978-92-2-328859-4 (impreso)

ISBN 978-92-2-328860-0 (web pdf)

Publicado también en inglés: *Compendium of maritime labour instruments: Maritime Labour Convention, 2006, Seafarers' Identity Documents (Revised) Convention, 2003, Work in Fishing Convention and Recommendation, 2007* (ISBN 978-92-2-128859-6), Ginebra, segunda edición, 2015; y en francés: *Compilation des instruments sur le travail maritime: convention du travail maritime, 2006, convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, convention et recommandation sur le travail dans la pêche* (ISBN 978-92-2-228859-5), Ginebra, segunda edición, 2015.

*Datos de catalogación de la OIT*

---

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

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

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

Las publicaciones y los productos digitales de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías y redes de distribución digital, o solicitándolos a [ilo@turpin-distribution.com](mailto:ilo@turpin-distribution.com). Para más información, visite nuestro sitio web: [ilo.org/publns](http://ilo.org/publns) o escribanos a [ilopubs@ilo.org](mailto:ilopubs@ilo.org)

# ÍNDICE

	Página
<b>Prefacio</b> .....	<b>VII</b>
<b>Agradecimientos</b> .....	<b>XI</b>
<hr/> <b>Parte A. Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006</b> <hr/>	
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 .....	5
Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, adoptadas por la Conferencia en su 103. <sup>a</sup> reunión, Ginebra, 11 de junio de 2014.....	127
Resoluciones adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94. <sup>a</sup> reunión (marítima) (Ginebra, febrero de 2006) .....	135
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Preguntas más frecuentes. Cuarta edición, 2015 .....	151
<hr/> <b>Parte B. Documentos de identidad de la gente de mar</b> <hr/>	
Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185).....	265
<hr/> <b>Parte C. Sector pesquero</b> <hr/>	
Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) .....	293
Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199).....	325
Resoluciones sobre el sector pesquero adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 96. <sup>a</sup> reunión (Ginebra, junio de 2007) .....	337
<hr/> <b>Parte D. Los convenios fundamentales de la OIT</b> <hr/>	
La libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva .....	343
La eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio....	357
La abolición efectiva del trabajo infantil.....	373
La eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación.....	389
Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento .....	399

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### **Anexos**

---

I.	Lista de ratificaciones del MLC, 2006 (al 31 de enero de 2015) ....	407
II.	Lista de ratificaciones de los convenios sobre el trabajo marítimo (al 31 de enero de 2015).....	409
III.	Lista de recomendaciones sobre el trabajo marítimo.....	413
IV.	Cuadro de ratificaciones de convenios marítimos y de otros convenios internacionales del trabajo mencionados en este volumen (al 31 de enero de 2015).....	415
V.	Declaraciones de aplicación de convenios marítimos y de otros convenios internacionales del trabajo a territorios no metropolitanos (al 31 de enero de 2015) .....	425

## PREFACIO

En la presente obra se han reunido tres convenios de la OIT relativos al sector marítimo y varios documentos relacionados con su aplicación. El primero, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), es uno de los convenios internacionales del trabajo más innovadores y exitosos de la Organización Internacional del Trabajo; los otros dos convenios que guardan estrecha relación con él son el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), de 2003, y el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007.

El MLC, 2006, entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y en esa fecha ya lo aplicaban 30 Miembros que representaban cerca del 60 por ciento del arqueo bruto mundial. Es considerado a menudo como un documento fundamental, una «carta de derechos» del trabajo decente para los trabajadores marítimos de todo el mundo y como un marco de referencia para el establecimiento de reglas equitativas para los armadores. Para los gobiernos, la gente de mar y los armadores la adopción de este Convenio fue un hito histórico para el sector más globalizado del mundo.

En el texto del MLC, 2006, se refundió y actualizó la casi totalidad (68 de 72) de los convenios y recomendaciones marítimos adoptados por la OIT desde 1920. Esto de por sí fue un paso importante para ayudar a los países a mejorar las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, es decir, los buques respecto de los cuales tienen responsabilidades internacionales. Este Convenio es una prueba de que el diálogo social y la cooperación internacional son medios eficaces para abordar los problemas inherentes a la vida, el trabajo y el desarrollo de la actividad económica en el mar. Pero el Convenio demuestra algo más, y es que el diálogo y el tripartismo pueden servir también para hacer frente a los desafíos de la globalización.

El MLC, 2006, es el resultado de la labor que lleva a cabo la OIT en el siglo XXI en su búsqueda de métodos innovadores que aseguren la pertinencia y la eficacia de las normas internacionales del trabajo en el marco de las condiciones económicas y sociales contemporáneas.

El MLC, 2006, ha reforzado los requisitos en materia de cumplimiento y control de la aplicación. Estos incluyen, por primera vez en un convenio de la OIT, procedimientos de certificación de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar por parte de los Estados del pabellón, y la obligación de llevar a bordo los documentos pertinentes, que también se someten a ins-

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

pección cuando los buques entran en puertos de otros países. El MLC, 2006, está destinado a los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los países con algún interés en actividades de suministro de mano de obra marítima.

La presente obra recoge también dos documentos que contribuyen a la aplicación del Convenio en el plano nacional. En primer lugar, se incluyen los textos de las 17 resoluciones adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en 2006 cuando adoptó el Convenio. Varias de estas resoluciones proporcionan orientaciones útiles sobre la aplicación del MLC, 2006, y brindan, entre otras cosas, asesoramiento sobre la manera de determinar «quién es gente de mar». En segundo lugar, a fin de ofrecer ayuda para la aplicación de los instrumentos, en la presente edición de esta compilación se incluye el texto de la versión más reciente (2015) de «Preguntas más frecuentes» sobre el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, que contiene información basada en preguntas que se han formulado desde 2006 (disponible en el sitio web de la OIT).

En junio de 2014, la Conferencia Internacional del Trabajo aprobó dos enmiendas muy importantes al Código (normas y pautas) del MLC, 2006, con las que se pretende atender mejor el problema del abandono de la gente de mar y aclarar las cuestiones relacionadas con las reclamaciones para obtener indemnizaciones en caso de muerte o discapacidad de larga duración de la gente de mar debido a accidentes del trabajo o lesiones profesionales. Las enmiendas fueron adoptadas el 11 de abril de 2014 por el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio. Asimismo, el Comité adoptó una resolución relativa a las medidas transitorias, que se incluyen también en esta obra. Gracias a los procedimientos acelerados de enmienda en virtud del Convenio, se prevé que las enmiendas entren en vigor a principios de 2017.

El Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), también refleja otras preocupaciones importantes más recientes en el contexto marítimo. Con frecuencia, la gente de mar forma parte de una tripulación multinacional al servicio de un armador extranjero, y trabaja a bordo de buques que enarbolan el pabellón de terceros países. Generalmente, la gente de mar es convocada con muy poca antelación para embarcar en buques y conducida a varios puertos extranjeros. En aras de su salud y bienestar y para realizar su trabajo, la gente de mar necesita permisos de entrada temporal en los territorios de los países de escala; en particular, debe contar con permisos para bajar a tierra, a veces después de haber trabajado varios meses seguidos en el mar, e igualmente puede necesitar permisos para transitar por un país con el fin de embarcarse o de cambiar de buque, o para regresar a sus hogares (para ser repatriada).

Se plantea entonces la cuestión de cómo conciliar estas necesidades con las medidas de seguridad que los países están adoptando para confrontar dos realidades del mundo moderno, a saber: el terrorismo y las migraciones clandestinas. Y ese es precisamente uno de los objetos del Convenio núm. 185, que es el segundo tema de esta obra.

El Convenio núm. 185 fue elaborado después de 2001 y adoptado en 2003 para responder al aumento de las necesidades y prioridades de los Miembros y atender las necesidades prácticas de la industria. En este ins-



trumento se tuvieron en cuenta las preocupaciones de los armadores y de la gente de mar, concretamente por medio de la inclusión de una garantía que ofrece a la gente de mar las facilidades necesarias para desembarcar en países extranjeros previa presentación del nuevo documento biométrico de identidad que ofrece más seguridad. El Convenio tiene por finalidad asegurar que en los procedimientos de expedición del documento de identidad se preserven la dignidad y los derechos de los trabajadores, sobre todo con respecto a la tecnología de registro de las huellas digitales. El Convenio responde también a las preocupaciones de los gobiernos, ya que prevé la instauración de un sistema de seguridad eficiente y completo, gracias al cual las autoridades podrán corroborar que el titular de un documento de identidad que entra en su territorio tiene efectivamente la calidad de gente de mar. Ofrece también garantías para la gente de mar de sus respectivos países y para los buques que enarbolan su pabellón.

Por último, en 2007 se adoptó el Convenio sobre el trabajo en la pesca (núm. 188, complementado por la Recomendación núm. 199). En este instrumento se revisaron y refundieron cinco normas adoptadas anteriormente por la OIT en relación con las condiciones de trabajo de los pescadores. Sin duda, la actividad pesquera mundial es un aspecto esencial de la seguridad alimentaria de la humanidad: todos dependemos y seguiremos dependiendo del trabajo de los pescadores. Este Convenio aborda muchos de los aspectos esenciales del trabajo decente para los pescadores: la edad mínima y los requisitos de aptitud física para incorporarse al trabajo en la pesca; los acuerdos de trabajo de los pescadores; la dotación de los buques pesqueros y las horas de descanso; el alojamiento y la alimentación a bordo de los buques; la seguridad y la salud laborales y la atención de salud en el mar; y la protección de la seguridad social. En la Recomendación núm. 199 se proponen orientaciones para la aplicación de las disposiciones contenidas en el Convenio núm. 188.

Conjuntamente, ambos instrumentos aportan una protección general a los pescadores, cualquiera que sea su modalidad de empleo; por lo tanto, en su ámbito de aplicación quedan amparadas categorías como los pescadores que son remunerados con una parte proporcional de las capturas y los pescadores que se consideran como trabajadores independientes. Al mismo tiempo, se ha afirmado también la responsabilidad que incumbe a los propietarios de buques pesqueros de proporcionar la protección definida en el Convenio.

El Convenio núm. 188 se aplica a todos los pescadores y buques dedicados a la pesca comercial. Al mismo tiempo, en el instrumento se toma en consideración la gran diversidad del sector pesquero. Por ejemplo, se reconoce que hay algunos países que tal vez no disponen todavía de las instituciones y la infraestructura necesarias para poner en práctica algunas de las disposiciones del Convenio. De ahí que en el mismo se hayan fijado normas básicas aplicables a todas las embarcaciones pesqueras junto con normas más estrictas para los buques de mayores dimensiones (es decir, los de eslora igual o superior a 24 metros) o para los buques que permanecen en el mar durante periodos prolongados. Algunas disposiciones pueden aplicarse de forma progresiva, a condición de que los Estados se doten de planes para alcanzar la cobertura plena del Convenio para todos los pescadores y remitan

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

periódicamente a la OIT memorias en las que den cuenta de los progresos alcanzados. El Convenio núm. 188 contiene también disposiciones mejoradas sobre el cumplimiento y el control de la aplicación, por ejemplo en lo que atañe a las tareas de inspección que los Estados deben efectuar en los buques extranjeros que hacen escala en sus puertos.

Pese a que estos tres convenios tratan de un sector laboral específico, en conjunto abarcan a una proporción muy importante de la totalidad de los trabajadores del mundo. En lo que concierne al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, sus disposiciones responden a las necesidades en materia de trabajo decente de más de 1,2 millones de personas empleadas como gente de mar a bordo de una flota que transporta el 90 por ciento del comercio mundial, y de sus empleadores. En cuanto al Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, este instrumento se concibió para mejorar las condiciones de cerca de 30 millones de mujeres y hombres ocupados en el sector pesquero en todos los continentes.

Los tres convenios ponen claramente de manifiesto la pertinencia continua de las normas internacionales del trabajo, que fueron elaboradas mediante el diálogo social tripartito, como instrumentos eficaces para aportar soluciones a muchos de los problemas que hoy afrontan los trabajadores y los empleadores en la realidad globalizada del mundo laboral.

Guy Ryder  
Director General

## AGRADECIMIENTOS

La OIT desea expresar su agradecimiento a la Comisión Europea por su contribución financiera a la elaboración y a los costos de publicación de la *Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo* y por comprometerse a promover la cooperación internacional en estos importantes ámbitos.

PARTE A

---

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO, 2006

# CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO

## Índice

	Página
<b>Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006</b> .....	<b>5</b>
Preámbulo .....	5
Obligaciones generales .....	6
Artículo I .....	6
Definiciones y ámbito de aplicación .....	7
Artículo II .....	7
Derechos y principios fundamentales .....	8
Artículo III .....	8
Derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar .....	9
Artículo IV .....	9
Responsabilidades en materia de aplicación y control de la aplicación .....	9
Artículo V .....	9
Reglamento y partes A y B del Código .....	10
Artículo VI .....	10
Consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar .....	10
Artículo VII .....	10
Entrada en vigor .....	10
Artículo VIII .....	10
Denuncia .....	11
Artículo IX .....	11
Efectos de la entrada en vigor .....	11
Artículo X .....	11
Funciones de depositario .....	12
Artículo XI .....	12
Artículo XII .....	13
Comité Tripartito Especial .....	13
Artículo XIII .....	13
Enmiendas al presente Convenio .....	13
Artículo XIV .....	13
Enmiendas al Código .....	14
Artículo XV .....	14
Idiomas auténticos .....	17
Artículo XVI .....	17
<b>Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo</b> .....	<b>18</b>
<b>Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques</b> .....	<b>23</b>
Regla 1.1 - Edad mínima .....	23
Regla 1.2 - Certificado médico .....	24
Regla 1.3 - Formación y calificaciones .....	26
Regla 1.4 - Contratación y colocación .....	26

<b>Título 2. Condiciones de empleo</b> .....	<b>32</b>
Regla 2.1 - Acuerdos de empleo de la gente de mar .....	32
Regla 2.2 - Salarios .....	34
Regla 2.3 - Horas de trabajo y de descanso .....	38
Regla 2.4 - Derecho a vacaciones .....	41
Regla 2.5 - Repatriación .....	43
Regla 2.6 - Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio .....	47
Regla 2.7 - Niveles de dotación .....	48
Regla 2.8 - Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar .....	49
<b>Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda</b> .....	<b>51</b>
Regla 3.1 - Alojamiento y servicios de esparcimiento .....	51
Regla 3.2 - Alimentación y servicio de fonda .....	63
<b>Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social</b> .....	<b>66</b>
Regla 4.1 - Atención médica a bordo de buques y en tierra .....	66
Regla 4.2 - Responsabilidad del armador .....	71
Regla 4.3 - Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes .....	73
Regla 4.4 - Acceso a instalaciones de bienestar en tierra .....	82
Regla 4.5 - Seguridad social .....	86
<b>Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación</b> .....	<b>89</b>
Regla 5.1 - Responsabilidades del Estado del pabellón .....	89
Regla 5.1.1 - Principios generales .....	89
Regla 5.1.2 - Autorización de las organizaciones reconocidas .....	90
Regla 5.1.3 - Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima .....	92
Regla 5.1.4 - Inspección y control de la aplicación .....	97
Regla 5.1.5 - Procedimientos de tramitación de quejas a bordo .....	102
Regla 5.1.6 - Siniestros marítimos .....	103
Regla 5.2 - Responsabilidades del Estado rector del puerto .....	104
Regla 5.2.1 - Inspecciones en los puertos .....	104
Regla 5.2.2 - Procedimientos de tramitación de quejas en tierra .....	107
Regla 5.3 - Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra .....	109
<b>Anexo A5-I</b> .....	<b>111</b>
<b>Anexo A5-II</b> .....	<b>112</b>
<b>Anexo A5-III</b> .....	<b>122</b>
<b>Anexo B5-I – EJEMPLO de Declaración nacional</b> .....	<b>123</b>

# CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO, 2006 (Fecha de adopción: 23 de febrero de 2006)

## PREÁMBULO

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo,  
Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 7 de febrero de 2006, en su nonagésima cuarta reunión;

Deseando elaborar un instrumento único y coherente que recoja en lo posible todas las normas actualizadas contenidas en los convenios y recomendaciones internacionales sobre el trabajo marítimo vigentes, así como los principios fundamentales que figuran en otros convenios internacionales del trabajo, y en particular en:

- el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29);
- el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87);
- el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98);
- el Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100);
- el Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957 (núm. 105);
- el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111);
- el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), y
- el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182);

Teniendo presente el mandato fundamental de la Organización, esto es, promover condiciones de trabajo decentes;

Recordando la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, 1998;

Teniendo presente también que la gente de mar está amparada por las disposiciones de otros instrumentos de la OIT y tiene otros derechos reconocidos como derechos y libertades fundamentales que rigen para todas las personas;

Considerando que las actividades del sector marítimo se desarrollan en el mundo entero y que, por ende, la gente de mar necesita una protección especial;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Teniendo presentes también las normas internacionales relativas a la seguridad de los buques, la protección de las personas y la calidad de la gestión de los buques contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, enmendado, así como los requisitos sobre formación y competencias de la gente de mar contenidos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado;

Recordando que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, establece un marco jurídico general con arreglo al cual deben regirse todas las actividades que se realicen en los mares y océanos y tiene una importancia estratégica como base para la acción y cooperación en el sector marítimo en los planos nacional, regional y mundial, y que es necesario mantener la integridad de su contenido;

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;

Recordando el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, según el cual en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las previstas en el convenio o la recomendación;

Decidida a procurar que este nuevo instrumento se formule de tal manera que tenga la mayor aceptación posible entre los gobiernos, los armadores y la gente de mar comprometidos con los principios del trabajo decente, que pueda actualizarse fácilmente y que facilite una aplicación y un control de la aplicación efectivos de sus disposiciones;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la elaboración de dicho instrumento, cuestión que constituye el único punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha veintitrés de febrero de dos mil seis, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

### OBLIGACIONES GENERALES

#### *Artículo I*

1. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se compromete a dar pleno efecto a sus disposiciones de la manera prevista en el artículo VI para garantizar el derecho de toda la gente de mar a un empleo decente.



2. Los Miembros deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del presente Convenio.

DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

*Artículo II*

1. A los efectos del presente Convenio, y a menos que en disposiciones específicas se estipule otra cosa:

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

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2. Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Convenio se aplica a toda la gente de mar.

3. Cuando, a los efectos del presente Convenio, haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

4. Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Convenio se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhows* y los juncos. El presente Convenio no se aplica a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

5. Cuando haya dudas en cuanto a si el presente Convenio se aplica a un buque o a una categoría particular de buques, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

6. Cuando la autoridad competente determine que no sería razonable o factible en el momento actual aplicar algunos elementos particulares del Código a que se refiere el artículo VI, párrafo 1, a un buque o ciertas categorías de buques que enarbolan el pabellón del Miembro, las disposiciones pertinentes del Código no serán aplicables siempre y cuando el tema de que se trate esté contemplado de manera diferente en la legislación nacional, en convenios colectivos o en otras medidas. Sólo podrá recurrirse a dicha posibilidad en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas y únicamente respecto de buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales.

7. Toda decisión que un Miembro adopte de conformidad con los párrafos 3, 5 o 6 del presente artículo deberá comunicarse al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, quien la notificará a los Miembros de la Organización.

8. A menos que se disponga otra cosa, toda referencia al presente Convenio constituye también una referencia al Reglamento y al Código.

### DERECHOS Y PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

#### *Artículo III*

Todo Miembro deberá verificar que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del presente Convenio, los derechos fundamentales relativos a:

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

DERECHOS EN EL EMPLEO Y DERECHOS SOCIALES DE LA GENTE DE MAR

*Artículo IV*

1. Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad.
2. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones de empleo justas.
3. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo.
4. Toda la gente de mar tiene derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.
5. Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del presente Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.

RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE APLICACIÓN Y CONTROL DE LA APLICACIÓN

*Artículo V*

1. Todo Miembro deberá aplicar y controlar la aplicación de la legislación o de otras medidas que haya adoptado para cumplir las obligaciones contraídas en virtud del presente Convenio por lo que se refiere a los buques y la gente de mar bajo su jurisdicción.
2. Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluye la realización de inspecciones periódicas, la presentación de informes, la aplicación de medidas de supervisión y el recurso a los procedimientos judiciales previstos por la legislación aplicable.
3. Todo Miembro deberá velar por que los buques que enarbolan su pabellón lleven un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima, según lo dispuesto en el presente Convenio.
4. Todo buque al que se aplique el presente Convenio podrá, de conformidad con la legislación internacional, ser sometido a inspección por un Miembro distinto del Estado del pabellón cuando el buque se encuentre en uno de los puertos de dicho Miembro, a fin de determinar si el buque cumple los requisitos del presente Convenio.
5. Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los servicios de contratación y colocación de gente de mar que se hayan establecido en su territorio.
6. Todo Miembro deberá prohibir las infracciones de los requisitos del presente Convenio y, de conformidad con la legislación internacional, establecer sanciones o exigir, en virtud de su propia legislación, la adopción de medidas correctivas adecuadas para desalentar tales infracciones.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

7. Todo Miembro deberá cumplir sus responsabilidades en virtud del presente Convenio de tal manera que se asegure que los buques de los Estados que no hayan ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que sí lo hayan ratificado.

### REGLAMENTO Y PARTES A Y B DEL CÓDIGO

#### *Artículo VI*

1. El Reglamento y las disposiciones de la parte A del Código son obligatorias. Las disposiciones de la parte B del Código no son obligatorias.

2. Todo Miembro se compromete a respetar los principios y derechos enunciados en el Reglamento y a aplicar cada regla en la forma prevista en las disposiciones correspondientes contenidas en la parte A del Código. Asimismo, los Miembros darán debida consideración al cumplimiento de sus responsabilidades en la forma prevista en la parte B del Código.

3. Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar los principios y derechos en la forma prevista en la parte A del Código podrá aplicar esta parte A mediante disposiciones de su legislación u otras medidas que sean sustancialmente equivalentes a las disposiciones de dicha parte A, a menos que en el presente Convenio se disponga expresamente otra cosa.

4. Sólo a efectos del párrafo 3 del presente artículo, se considerará que toda ley, reglamento, convenio colectivo u otra medida de aplicación es sustancialmente equivalente, en el contexto de este Convenio, si el Miembro verifica que:

- a) favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código, y
- b) da efecto a la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código.

### CONSULTAS CON LAS ORGANIZACIONES DE ARMADORES Y DE GENTE DE MAR

#### *Artículo VII*

En los casos en que en un Miembro no existan organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, toda excepción, exención o aplicación flexible del presente Convenio respecto de la cual éste exija la celebración de consultas con dichas organizaciones sólo podrá ser objeto de una decisión de ese Miembro previa consulta con el Comité a que se hace referencia en el artículo XIII.

### ENTRADA EN VIGOR

#### *Artículo VIII*

1. Las ratificaciones formales del presente Convenio deberán ser comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

2. El presente Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

3. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

4. En lo sucesivo, el presente Convenio entrará en vigor para cada Miembro doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación.

## DENUNCIA

### *Artículo IX*

1. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá denunciarlo después de que haya expirado un período de diez años contado a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar el presente Convenio cuando expire cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

## EFFECTOS DE LA ENTRADA EN VIGOR

### *Artículo X*

El presente Convenio revisa los convenios siguientes:

- Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7)
- Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (nafragio), 1920 (núm. 8)
- Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9)
- Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16)
- Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)
- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)
- Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54)
- Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)
- Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)
- Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57)
- Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)
- Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)
- Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72)
- Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)
- Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75)
- Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91)
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)
- Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93)
- Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109)
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)
- Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)
- Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145)
- Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)
- Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)
- Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)
- Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163)
- Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)
- Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)
- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)
- Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178)
- Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)
- Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

### FUNCIONES DE DEPOSITARIO

#### *Artículo XI*

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de todas las ratificaciones, aceptaciones y denuncias del presente Convenio.

2. Cuando se hayan cumplido las condiciones enunciadas en el párrafo 3 del artículo VIII, el Director General señalará a la atención de los Miembros de la Organización la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

*Artículo XII*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a efectos de su registro de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, aceptaciones y denuncias registradas en virtud del presente Convenio.

COMITÉ TRIPARTITO ESPECIAL

*Artículo XIII*

1. El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo examinará continuamente la aplicación del presente Convenio a través de un comité establecido por el Consejo de Administración con competencias específicas en el ámbito de las normas sobre el trabajo marítimo.

2. Para tratar de las cuestiones concernientes al presente Convenio, este Comité estará compuesto por dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima.

3. Los representantes gubernamentales de los Miembros que no hayan ratificado aún el presente Convenio podrán participar en el Comité, pero no tendrán derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud del presente Convenio. El Consejo de Administración podrá invitar a otras organizaciones o entidades a hacerse representar por observadores en el Comité.

4. Los derechos de voto de los representantes de los armadores y de la gente de mar en el Comité serán ponderados para garantizar que cada uno de estos Grupos tenga la mitad de los derechos de voto atribuidos al número total de los gobiernos representados en la reunión de que se trate y autorizados a votar en ella.

ENMIENDAS AL PRESENTE CONVENIO

*Artículo XIV*

1. La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo podrá adoptar enmiendas a cualesquiera disposiciones del presente Convenio, de conformidad con el artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo y con las normas y procedimientos de la Organización para la adopción de convenios. También podrán adoptarse enmiendas al Código con arreglo a los procedimientos previstos en el artículo XV.

2. El texto de las enmiendas se remitirá, para su ratificación, a los Miembros cuyos instrumentos de ratificación del presente Convenio hayan sido registrados antes de la adopción de dichas enmiendas.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

3. En el caso de los demás Miembros de la Organización, el texto del Convenio en su forma enmendada se les remitirá para su ratificación de conformidad con el artículo 19 de la Constitución.

4. Se considerará que las enmiendas han sido aceptadas en la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones - de la enmienda o del Convenio en su forma enmendada, según el caso - de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

5. Las enmiendas que se adopten de conformidad con el artículo 19 de la Constitución serán obligatorias únicamente para los Miembros de la Organización cuyas ratificaciones hayan sido registradas por el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

6. En lo que atañe a los Miembros a que se refiere el párrafo 2 del presente artículo, las enmiendas entrarán en vigor doce meses después de la fecha de aceptación mencionada en el párrafo 4 *supra* o doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación de la enmienda, si esta fecha fuera posterior.

7. En lo que atañe a los Miembros a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo, y a reserva de lo dispuesto en el párrafo 9 del mismo, el Convenio en su forma enmendada entrará en vigor doce meses después de la fecha de aceptación mencionada en el párrafo 4 *supra* o doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación del Convenio, si esta fecha fuera posterior.

8. El presente Convenio permanecerá en vigor en su forma y contenido no enmendados para los Miembros cuya ratificación del Convenio se haya registrado antes de la adopción de la enmienda de que se trate, pero que no hayan ratificado dicha enmienda.

9. Todo Miembro cuya ratificación del presente Convenio se registre después de la adopción de la enmienda pero antes de la fecha a que se refiere el párrafo 4 del presente artículo podrá especificar, en una declaración anexa al instrumento de ratificación, que su ratificación se refiere al Convenio sin la enmienda en cuestión. En el caso de una ratificación que venga acompañada de dicha declaración, el Convenio entrará en vigor para el Miembro de que se trate doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación. Cuando el instrumento de ratificación no venga acompañado de dicha declaración o cuando la ratificación se registre en la fecha o después de la fecha a que se refiere el párrafo 4, el Convenio entrará en vigor para el Miembro de que se trate doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación; después de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 7 del presente artículo, el Miembro en cuestión quedará obligado a respetar la enmienda, salvo que en dicha enmienda se estipule otra cosa.

### ENMIENDAS AL CÓDIGO

#### *Artículo XV*

1. El Código podrá ser enmendado ya sea mediante el procedimiento estipulado en el artículo XIV o, salvo que se indique expresamente otra cosa, de conformidad con el procedimiento descrito en el presente artículo.



2. El gobierno de cualquier Miembro de la Organización o el grupo de representantes de los armadores o el grupo de representantes de la gente de mar que hayan sido designados para formar parte del Comité mencionado en el artículo XIII podrán proponer al Director General de la OIT enmiendas al Código. Toda enmienda propuesta por un gobierno deberá haber sido propuesta o apoyada al menos por cinco gobiernos Miembros que hayan ratificado el Convenio o por el grupo de representantes de los armadores o de la gente de mar a que se hace referencia en el presente párrafo.

3. Después de verificar que la propuesta de enmienda cumple con los requisitos del párrafo 2 que antecede, el Director General deberá comunicarla sin demora, junto con los comentarios o sugerencias que se consideren oportunos, a todos los Miembros de la Organización, invitándoles a enviar sus observaciones o sugerencias sobre la propuesta en un plazo de seis meses o cualquier otro plazo que fije el Consejo de Administración (que no podrá ser inferior a tres meses ni superior a nueve meses).

4. Al finalizar el plazo a que se refiere el párrafo 3 que antecede, la propuesta, acompañada de un resumen de cualesquiera observaciones o sugerencias hechas con arreglo a dicho párrafo, se remitirá al Comité para su examen en una reunión. Se considerará que una enmienda ha sido adoptada por el Comité si:

- a) por lo menos la mitad de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio están representados en la reunión en que se examine la propuesta;
- b) una mayoría de por lo menos dos tercios de los miembros del Comité vota a favor de la enmienda, y
- c) esta mayoría de votos favorables incluye por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los armadores y la mitad de los votos atribuidos a la gente de mar en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión en que se someta a votación la propuesta.

5. Las enmiendas adoptadas de conformidad con el párrafo 4 que antecede deberán presentarse a la siguiente reunión de la Conferencia para su aprobación. Tal aprobación requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. Si no se obtiene esa mayoría, la enmienda propuesta deberá remitirse al Comité para que éste la reexamine, si así lo estima conveniente.

6. Las enmiendas aprobadas por la Conferencia deberán ser notificadas por el Director General a cada uno de los Miembros cuya ratificación del presente Convenio se haya registrado antes de la fecha de la aprobación de la enmienda por la Conferencia. Estos Miembros son mencionados más adelante como «Miembros ratificantes». La notificación deberá contener una referencia al presente artículo y fijar el plazo que regirá para la comunicación de cualquier desacuerdo formal. Este plazo será de dos años a partir de la fecha de la notificación, a menos que, en el momento de la aprobación, la Conferencia haya fijado un plazo diferente, el cual será de por lo menos un año. A los demás Miembros de la Organización se les remitirá una copia de la notificación, con fines de información.

7. Toda enmienda aprobada por la Conferencia deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo fijado, el Director General haya recibido

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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 arqueo bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.

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:

- a) antes del vencimiento del plazo fijado, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que la enmienda entrará en vigor para dicho Miembro sólo después de que éste haya remitido una notificación expresa de su aceptación, y
- 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 período determinado.

9. Las enmiendas que estén sujetas a la notificación señalada en el apartado a) del párrafo 8 *supra* entrarán en vigor, para el Miembro que envíe dicha notificación, seis meses después de que éste haya comunicado al Director General su aceptación de la enmienda, o en la fecha en que la enmienda entre en vigor por primera vez, si esta fecha fuera posterior.

10. El período a que se refiere el apartado b) del párrafo 8 *supra* no deberá exceder de un año desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda ni superar cualquier otro plazo más largo que pueda haber fijado la Conferencia en el momento de la aprobación de la enmienda.

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, ésta entrará en vigor para dicho Miembro seis meses después de la fecha en que se haya registrado dicha comunicación.

12. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada.

13. En la medida en que un certificado de trabajo marítimo se refiera a cuestiones comprendidas en una enmienda al presente Convenio que haya entrado en vigor:

- a) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda no estará obligado a hacer extensivos los privilegios del presente Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarboles el pabellón de otro Miembro que:
  - i) en virtud del párrafo 7 del presente artículo, haya expresado formalmente su desacuerdo con la enmienda y no haya retirado dicho desacuerdo, o
  - ii) en virtud del apartado a) del párrafo 8 del presente artículo, haya anunciado que la aceptación está supeditada a su aprobación expresa ulterior y no haya aceptado la enmienda, y

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- b) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda deberá hacer extensivos los privilegios del Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarbolen el pabellón de otro Miembro que, en virtud del apartado b) del párrafo 8 *supra*, haya notificado que no aplicará la enmienda durante un período determinado, con arreglo al párrafo 10 del presente artículo.

### IDIOMAS AUTÉNTICOS

#### *Artículo XVI*

Las versiones inglesa y francesa del texto del presente Convenio son igualmente auténticas.

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

1. El objeto de la presente nota explicativa, que no forma parte del Convenio sobre el trabajo marítimo, es servir de guía respecto del Convenio en general.

2. El Convenio consta de tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí, a saber, los artículos, el Reglamento y el Código.

3. Los artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Miembros ratificantes del presente Convenio. Los artículos y el Reglamento sólo pueden ser modificados por la Conferencia en el marco del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio).

4. En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias). El Código puede enmendarse a través del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del Convenio. En vista de que el Código contiene los detalles de la aplicación, las enmiendas que se le hagan deberán estar en conformidad con el alcance general de los artículos y del Reglamento.

5. El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco Títulos:

*Título 1:* Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

*Título 2:* Condiciones de empleo

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

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

*Título 5:* Cumplimiento y control de la aplicación

6. Cada Título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular (o a una medida de control de la aplicación, en el caso del Título 5), al que se ha asignado un número de referencia. El primer grupo del Título 1, por ejemplo, consta de la regla 1.1, la norma A1.1 y la pauta B1.1 (sobre la edad mínima).

7. El Convenio tiene tres objetivos principales:

- a) establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos;
- b) permitir (a través del Código) que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos, y
- c) asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5).

8. Hay dos medios principales para hacer posible una aplicación flexible del instrumento: el primero consiste en que los Miembros, cuando sea necesario (véase el artículo VI, párrafo 3), pueden dar efecto a las disposiciones detalladas de la parte A del Código aplicando medidas de equivalencia sustancial (conforme a la definición contenida en el artículo VI, párrafo 4).

9. El segundo medio consiste en formular de manera más general muchas de las disposiciones obligatorias de la parte A, lo cual dejaría un margen discrecional más amplio para decidir las acciones precisas que se han de adoptar en el plano nacional. En esos casos, se dan orientaciones sobre la aplicación en la parte B del Código, no obligatoria. De esta manera, los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio pueden determinar qué tipo de acciones podría esperarse de ellos en virtud de la obligación general correspondiente contenida en la parte A, y qué acciones no sería necesario emprender. Por ejemplo, la norma A4.1 exige que todos los buques faciliten un rápido acceso a los medicamentos necesarios para la atención médica a bordo (párrafo 1, *b*) y que lleven «un botiquín» (párrafo 4, *a*). El cumplimiento de buena fe de esta última obligación implica claramente que no basta con llevar un botiquín a bordo de cada buque. En la pauta B4.1.1 correspondiente (párrafo 4) se da una indicación más precisa de lo que esto implica para garantizar que el contenido del botiquín sea correctamente almacenado, utilizado y mantenido.

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

## EL REGLAMENTO Y EL CODIGO

## TÍTULO 1. REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES

### ***Regla 1.1 – Edad mínima***

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

1. Ninguna persona menor de una determinada edad mínima podrá ser empleada o contratada o trabajar a bordo de un buque.
2. La edad mínima en el momento de la entrada en vigor inicial del presente Convenio es de 16 años.
3. Se exigirá una edad mínima superior para trabajar en las circunstancias especificadas en el Código.

### *Norma A1.1 – Edad mínima*

1. Se deberá prohibir que personas menores de 16 años sean empleadas o contratadas o trabajen a bordo de buques.
2. Deberá prohibirse el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años. A efectos de la presente norma, el término «noche» se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco horas de la madrugada.
3. La autoridad competente podrá hacer una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando:
  - a) la formación eficaz de la gente de mar interesada, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, pudiera verse comprometida, o
  - b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requiera que la gente de mar a la que se aplique la excepción realice trabajos de noche y la autoridad, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, determine que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar.
4. Se deberá prohibir que gente de mar menor de 18 años sea empleada o contratada o realice trabajos cuando éstos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad. Esos tipos de trabajo serán determinados por normas de la legislación nacional o por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, de conformidad con las normas internacionales pertinentes.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### Pauta B1.1 – Edad mínima

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

### **Regla 1.2 – Certificado médico**

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

1. La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones.
2. Podrán permitirse excepciones sólo con arreglo a las condiciones establecidas en el Código.

### *Norma A1.2 – Certificado médico*

1. La autoridad competente deberá exigir a la gente de mar que, antes de prestar servicios a bordo de un buque, presente un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar las tareas que se le hayan de encomendar a bordo.

2. A fin de garantizar que los certificados médicos reflejen fielmente el estado de salud de la gente de mar, habida cuenta de las tareas que ha de desempeñar, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas y teniendo debidamente en cuenta las pautas internacionales aplicables mencionadas en la parte B del presente Código, podrá prescribir la naturaleza del examen médico y del certificado.

3. La presente norma se aplicará sin perjuicio del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación). 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 esos requisitos, en el caso de la gente de mar no amparada por el Convenio de Formación.

4. El certificado médico deberá 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 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.

5. La gente de mar a la que se haya denegado un certificado o a la que se haya impuesto una limitación respecto de su capacidad para trabajar, en particular en cuanto al horario, al campo de trabajo o a la esfera de actividad, deberá tener la oportunidad de someterse a un nuevo examen a cargo de otro médico o árbitro médico independiente.



6. En el certificado médico deberá constar en particular que:

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

7. A menos que se exija un período 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:

- a) el certificado médico deberá ser válido durante un período máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año, y
- b) los certificados de percepción de los colores deberán ser válidos por un período máximo de seis años.

8. En casos urgentes, la autoridad competente podrá permitir que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que:

- a) el permiso no exceda de tres meses, y
- b) el marino interesado tenga un certificado médico vencido de fecha reciente.

9. Si el período de validez de un certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino interesado pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses.

10. 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.

## Pauta B1.2 – Certificado médico

### Pauta B1.2.1 – Directrices internacionales

1. Debería exigirse a las autoridades competentes, médicos, examinadores médicos, armadores, representantes de la gente de mar y toda otra persona relacionada con los reconocimientos médicos de los candidatos a marino y de los marinos en servicio que apliquen las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, OIT/OMS, con inclusión de todas sus versiones ulteriores, así como todas las demás directrices internacionales aplicables publicadas por la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de la Salud.

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

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

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

1. La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones.
2. No deberá permitirse que trabaje en un buque gente de mar que no haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo.
3. Deberá considerarse que la formación y los certificados que estén en conformidad con los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la Organización Marítima Internacional cumplen los requisitos establecidos en los párrafos 1 y 2 de la presente regla.
4. Todo Miembro que, en el momento de ratificar el presente Convenio, estuviera obligado por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), deberá seguir cumpliendo las obligaciones previstas en ese Convenio, salvo si la Organización Marítima Internacional ha adoptado disposiciones obligatorias que traten sobre el mismo tema y hayan entrado en vigor, o si han transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VIII, si esta fecha fuera posterior.

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

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

1. Toda la gente de mar tendrá acceso, sin costo alguno, a un sistema eficaz, adecuado y sujeto a responsabilidad que le permita encontrar empleo a bordo de un buque.
2. Los servicios de contratación y de colocación de gente de mar que operen en el territorio de un Miembro deberán estar en conformidad con las normas establecidas en el Código.
3. Por lo que se refiere a la gente de mar que trabaje en buques que enarbolan su pabellón, los Miembros deberán exigir que los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar basados en países o territorios en los que no se aplique el presente Convenio se aseguren de que esos servicios estén en conformidad con los requisitos establecidos en el Código.

#### ***Norma A1.4 – Contratación y colocación***

1. Todo Miembro que mantenga un servicio público de contratación y colocación de gente de mar deberá asegurarse de que este servicio opere de una manera ordenada que proteja y promueva los derechos en el empleo de la gente de mar previstos en el presente Convenio.
2. Cuando un Miembro tenga servicios privados de contratación y colocación de gente de mar en su territorio cuyo principal propósito sea la contratación

y colocación de la gente de mar o que contrate y coloque a un número significativo de marinos, éstos sólo deberán operar en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación. Dicho sistema sólo podrá establecerse, modificarse o cambiarse previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. Cuando haya dudas en cuanto a si el presente Convenio se aplica a un servicio privado de contratación y colocación, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. No se alentará la proliferación indebida de servicios privados de contratación y colocación de gente de mar.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de la presente norma se aplicarán también - en la medida en que la autoridad competente, en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, determine que son apropiadas - en el contexto del servicio de contratación y colocación que una organización de la gente de mar mantenga en el territorio de un Miembro con el fin de poner marinos nacionales de este Miembro a disposición de buques que enarbolan su pabellón. Los servicios a que se refiere ese párrafo son los que reúnan las condiciones siguientes:

- a) el servicio de contratación y colocación opere con arreglo a un convenio colectivo suscrito entre dicha organización y un armador;
- b) tanto la organización de la gente de mar como el armador estén basados en el territorio del Miembro;
- c) el Miembro cuente con leyes o procedimientos para legalizar o registrar el convenio colectivo que autoriza el funcionamiento del servicio de contratación y colocación, y
- d) el servicio de contratación y colocación tenga un funcionamiento regular y haya previsto medidas de protección y promoción de los derechos de empleo de la gente de mar comparables a las que figuran en el párrafo 5 de la presente norma.

4. Ninguna disposición de esta norma o de la regla 1.4 deberá interpretarse como:

- a) un impedimento para que un Miembro mantenga un servicio de contratación y colocación público y gratuito para la gente de mar en el marco de una política destinada a atender las necesidades de la gente de mar y de los armadores, ya se trate de un servicio que forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores o que funcione en coordinación con éste, o
- b) una obligación impuesta a un Miembro de establecer en su territorio un sistema de servicios privados de contratación y colocación para la gente de mar.

5. Todo Miembro que adopte en su legislación o en otras medidas un sistema como el mencionado en el párrafo 2 de esta norma deberá, como mínimo:

- a) prohibir que los servicios de contratación y colocación de gente de mar empleen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que la gente de mar obtenga un empleo para el cual está calificada, o a disuadirla de ello;
- b) prohibir que se facturen a la gente de mar, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros emolumentos por concepto de

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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 total se imputará al armador), y

- c) velar por que los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en su territorio:
- i) lleven un registro actualizado de toda la gente de mar contratada o colocada por su mediación, el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad competente con fines de inspección;
  - ii) se aseguren de que la gente de mar conozca los derechos y obligaciones previstos en sus acuerdos de empleo antes o durante el proceso de contratación, y de que se adopten las medidas apropiadas para que la gente de mar pueda estudiar sus acuerdos de empleo antes y después de haberlos firmado y reciba copia de los mismos;
  - iii) verifiquen que la gente de mar contratada o colocada por su mediación posea las calificaciones y los documentos necesarios para el empleo de que se trate, y que los acuerdos de empleo de la gente de mar sean conformes con la legislación aplicable y con todo convenio colectivo que forme parte de los acuerdos de empleo;
  - iv) se aseguren, en la medida en que sea factible, de que el armador tenga los medios necesarios para evitar que la gente de mar sea abandonada en un puerto extranjero;
  - v) examinen y contesten toda queja relativa a sus actividades y notifiquen toda queja pendiente a la autoridad competente;
  - vi) establezcan un sistema de protección, por medio de un seguro o de una medida apropiada equivalente, para indemnizar a la gente de mar las pérdidas pecuniarias que ésta podría tener a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación o colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar.

6. La autoridad competente deberá supervisar y controlar estrechamente todos los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en el territorio del Miembro de que se trate. Las licencias o certificados o autorizaciones similares para operar servicios privados en su territorio se concederán o renovarán sólo después de haber comprobado que dichos servicios de contratación y colocación de gente de mar cumplen las condiciones previstas en la legislación nacional.

7. La autoridad competente deberá velar por que existan mecanismos y procedimientos adecuados para investigar, de ser necesario, las quejas relativas a las actividades de los servicios de contratación y colocación de gente de mar, con el concurso, según proceda, de representantes de los armadores y de la gente de mar.

8. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio deberá informar a sus nacionales, en la medida en que sea factible, sobre los problemas que puedan derivarse del enrolamiento en un buque que enarbore el pabellón de un Estado que no lo haya ratificado, mientras no haya comprobado que se aplican normas equivalentes a las fijadas en el presente Convenio. Las medidas que adopte con

este fin el Miembro que haya ratificado este Convenio no deberán estar en contradicción con el principio de libre circulación de los trabajadores, estipulado en los tratados de los que ambos Estados puedan ser parte.

9. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio deberá exigir a los armadores de buques que enarboles su pabellón, que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar y que estén establecidos en países o territorios en los que no se aplique el presente Convenio, que se aseguren de que, en la medida en que sea factible, esos servicios estén en conformidad con las disposiciones de la presente norma.

10. Ninguna disposición de la presente norma deberá interpretarse como una reducción de las obligaciones y responsabilidades que tienen los armadores o los Miembros respecto de los buques que enarboles su pabellón.

#### Pauta B1.4 – Contratación y colocación

##### Pauta B1.4.1 – Pautas de organización y operación

1. Al cumplir las obligaciones en virtud del párrafo 1 de la norma A.1.4, la autoridad competente debería considerar la posibilidad de:

- a) adoptar las medidas necesarias para promover una cooperación eficaz entre los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, ya sean públicos o privados;
- b) tomar en cuenta las necesidades del sector marítimo, tanto en el plano nacional como internacional, al desarrollar programas de formación para los marinos miembros de la tripulación que sean responsables de las operaciones de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación, con la participación de los armadores, de la gente de mar y de las instituciones de formación pertinentes;
- c) adoptar las medidas apropiadas para que las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar cooperen en la organización y funcionamiento de los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar, cuando existan;
- d) especificar, teniendo debidamente en cuenta el derecho a la privacidad y la necesidad de proteger la confidencialidad, cuáles son las condiciones en que los datos personales de la gente de mar podrán ser tratados por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, incluso para fines de compilación, almacenamiento, combinación y comunicación de dichos datos a terceros;
- e) crear un mecanismo para recopilar y analizar toda la información pertinente sobre el mercado de trabajo marítimo, con inclusión de la oferta actual y la oferta previsible de marinos para trabajar como miembros de tripulación, clasificados según su edad, sexo, rango y calificaciones, y según las necesidades del sector, en el entendimiento de que la recopilación de información sobre edad y sexo sólo podrá realizarse con fines estadísticos o si se emplea en el marco de un programa destinado a impedir la discriminación basada en la edad o el sexo;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- f)* asegurar que el personal responsable de la supervisión de los servicios públicos y privados de contratación y colocación de miembros de la tripulación encargados de las operaciones de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación tenga una formación idónea que comprenda una experiencia reconocida de servicio en el mar y un conocimiento apropiado del sector marítimo, con inclusión de los instrumentos marítimos internacionales pertinentes sobre formación, certificación y normas laborales;
- g)* establecer normas de funcionamiento y adoptar códigos de conducta y de prácticas éticas para los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, y
- h)* supervisar el sistema de licencias o de certificación basado en un sistema de normas de calidad.

2. Al crear el sistema mencionado en el párrafo 2 de la norma A1.4, los Miembros deberían considerar la posibilidad de exigir que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar establecidos en su territorio desarrollen y mantengan prácticas operacionales verificables. Estas prácticas operacionales para los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar y, en la medida en que sean aplicables, para los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar deberían abordar las siguientes cuestiones:

- a)* los reconocimientos médicos, los documentos de identidad de la gente de mar y otros trámites que la gente de mar tenga que cumplir para obtener un empleo;
- b)* el mantenimiento, con arreglo a criterios de respeto de la privacidad y la confidencialidad, de registros completos y detallados de la gente de mar incluida en los sistemas de contratación y colocación, que deberían comprender por lo menos la siguiente información:
  - i)* las calificaciones de la gente de mar;
  - ii)* las hojas de servicios;
  - iii)* los datos personales relativos al empleo, y
  - iv)* los datos médicos relativos al empleo;
- c)* el mantenimiento de listas actualizadas de los buques a los que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar proporcionan personal, asegurándose de que haya un medio para ponerse en contacto con estos servicios en todo momento en casos de urgencia;
- d)* la adopción de procedimientos para impedir que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar o su personal exploten a los marinos con respecto a la oferta de contratación en un buque o en una empresa determinados;
- e)* la adopción de procedimientos para evitar las situaciones en que pueda explotarse a la gente de mar mediante el pago de anticipos sobre sus salarios o cualquier otro tipo de transacción económica entre el armador y la gente de mar que sean tratadas por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar;
- f)* la necesidad de dar a conocer los gastos, si los hay, que la gente de mar deba sufragar por concepto del proceso de contratación;
- g)* la necesidad de velar por que la gente de mar esté informada acerca de cualquier condición especial aplicable al trabajo para el que ha de ser contratada,

así como de las políticas particulares adoptadas por los armadores con respecto a su empleo;

- b)* la adopción de procedimientos que estén en conformidad con los principios de la justicia natural, con la legislación y la práctica nacionales y, cuando corresponda, con los convenios colectivos, para tratar los casos de incompetencia o indisciplina;
- i)* la adopción de procedimientos para asegurar, en la medida en que sea factible, que todos los certificados y documentos obligatorios presentados para obtener un empleo estén al día y no hayan sido obtenidos de manera fraudulenta, y que las referencias profesionales hayan sido verificadas;
- j)* la adopción de procedimientos para asegurar que las solicitudes de información o de asesoramiento formuladas por las familias de la gente de mar que se encuentre en alta mar sean atendidas con rapidez, comprensión y sin costos, y
- k)* la verificación de que las condiciones de trabajo en los buques en los que estos servicios colocan gente de mar estén en conformidad con los convenios colectivos aplicables concertados entre un armador y una organización representativa de la gente de mar, y el principio de que la colocación de marinos al servicio de los armadores sólo tendrá lugar si éstos ofrecen condiciones de empleo que se ajusten a la legislación o los convenios colectivos aplicables.

3. Debería considerarse la posibilidad de alentar la cooperación internacional entre los Miembros y las organizaciones pertinentes, por ejemplo, mediante:

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

## TÍTULO 2. CONDICIONES DE EMPLEO

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

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

1. Las condiciones de empleo de la gente de mar deben quedar claramente definidas o mencionadas en un acuerdo escrito legalmente exigible, y estar en conformidad con las normas establecidas en el Código.
2. La aceptación de los acuerdos de empleo por la gente de mar debe hacerse en condiciones que garanticen que ésta tenga la oportunidad de examinar las condiciones previstas en los acuerdos, pedir asesoramiento sobre las mismas y aceptarlas libremente antes de firmarlos.
3. 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.

### *Norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar*

1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que exija que los buques que enarboleden su pabellón cumplan los requisitos siguientes:
  - a) cada marino que trabaje a bordo de buques que enarboleden su pabellón deberá tener un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el marino y por el armador o un representante del armador (o, si no son asalariados, una prueba de su relación contractual o de una relación similar) que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo, según los requisitos del presente Convenio;
  - b) la gente de mar que firme un acuerdo de empleo deberá tener la oportunidad de examinar el acuerdo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo, y disponer de todas las facilidades necesarias para garantizar que ha concertado libremente un acuerdo habiendo comprendido cabalmente sus derechos y responsabilidades;
  - c) el armador y la gente de mar interesados deberán conservar sendos originales firmados del acuerdo de empleo de la gente de mar;
  - d) deberán adoptarse medidas para que la gente de mar, incluido el capitán del buque, pueda obtener fácilmente a bordo una información clara sobre las condiciones de su empleo, y para que los funcionarios de la autoridad competente, incluidos los de los puertos donde el buque haga escala, puedan también acceder a esa información, y en particular a una copia del acuerdo de empleo, para examinarla, y



e) deberá proporcionarse a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo.

2. Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, deberá disponerse de un ejemplar de dicho convenio a bordo. Cuando los acuerdos de empleo de la gente de mar y los convenios colectivos aplicables no estén escritos en inglés, deberá disponerse también de las versiones en inglés de los siguientes documentos (excepto para los buques que sólo realicen viajes nacionales):

- a) un ejemplar de un modelo de acuerdo, y
- b) las partes del convenio colectivo que den lugar a inspecciones por el Estado rector del puerto en virtud de la regla 5.2 del presente Convenio.

3. El documento mencionado en el párrafo 1, apartado e), 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 éstos.

4. Todo Miembro deberá adoptar una legislación en la que se especifiquen las cuestiones que han de incluirse en todos los acuerdos de empleo de la gente de mar que se rijan por su legislación nacional. Los acuerdos de empleo de la gente de mar deberán contener en todos los casos los siguientes datos:

- a) nombre completo de la gente de mar, fecha de nacimiento o edad, y lugar de nacimiento;
- b) nombre y dirección del armador;
- c) lugar y fecha en que se concierta el acuerdo de empleo de la gente de mar;
- d) funciones que va a desempeñar el interesado;
- e) importe de los salarios de la gente de mar o la fórmula utilizada para calcularlos, en los casos en que se utilice una fórmula para estos fines;
- f) número de días de vacaciones anuales pagadas o la fórmula utilizada para calcularlo, en los casos en que se utilice una fórmula para estos fines;
- g) condiciones para la terminación del acuerdo de empleo, con inclusión de los siguientes datos:
  - i) si el acuerdo se ha concertado para un período de duración indeterminada, las condiciones que deberán permitir que cualquiera de las dos partes lo terminen, así como el plazo de preaviso, que no deberá ser más corto para el armador que para la gente de mar;
  - ii) si el acuerdo se ha concertado para un período de duración determinada, la fecha de expiración, y
  - iii) si el acuerdo se ha concertado para una travesía, el puerto de destino y el plazo que deberá transcurrir después de la llegada a destino para poder poner fin a la contratación del marino;
- b) las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar a la gente de mar;
- i) el derecho de repatriación de la gente de mar;
- j) referencias al convenio colectivo, si procede, y
- k) todo otro dato que pueda exigir la legislación nacional.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

5. Todo Miembro deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca los plazos mínimos de preaviso que han de dar la gente de mar y los armadores para poner fin anticipadamente a un acuerdo de empleo de la gente de mar. La duración de estos plazos mínimos se determinará previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, pero no será inferior a siete días.

6. El plazo de preaviso podrá ser más corto en circunstancias reconocidas en la legislación nacional o en convenios colectivos aplicables en los que se justifique la terminación del acuerdo de empleo en un plazo más corto o sin preaviso. Al determinar estas circunstancias, los Miembros deberán velar por que se tenga en cuenta la necesidad de la gente de mar de poner fin al acuerdo de empleo en un plazo más corto o sin preaviso por razones humanitarias o por otras razones urgentes, sin exponerse a sanciones.

### Pauta B2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

#### Pauta B2.1.1 – Relación de servicios

1. Al determinar los datos que han de asentarse en la relación de servicios a que se hace referencia en la norma A2.1, párrafo 1, apartado e), los Miembros deberán asegurar que dicho documento contenga una 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 esta norma.

## **Regla 2.2 – Salarios**

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

1. Toda la gente de mar deberá percibir una remuneración periódica y completa por su trabajo, de conformidad con los acuerdos de empleo respectivos.

### *Norma A2.2 – Salarios*

1. Todo Miembro deberá exigir que las remuneraciones adeudadas a la gente de mar empleada en buques que enarbolan su pabellón se paguen a intervalos no superiores a un mes, de conformidad con los convenios colectivos aplicables.

2. Deberá entregarse a la gente de mar un estado de cuenta mensual de los pagos adeudados y las sumas abonadas, con inclusión del salario, los pagos suplementarios y el tipo de cambio utilizado en los casos en que los abonos se hagan en una moneda o según un tipo de cambio distintos de lo convenido.

3. Todo Miembro deberá exigir a los armadores que adopten medidas, como las mencionadas en el párrafo 4 de la presente norma, para proporcionar a la gente de mar medios para transferir la totalidad o parte de sus ingresos a sus familias, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales.

4. Entre las medidas destinadas a asegurar que la gente de mar pueda transferir sus ingresos a sus familias se incluyen:

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

5. Todo gasto que se cobre por el servicio mencionado en los párrafos 3 y 4 de la presente norma deberá ser de una cuantía razonable y, a menos que se indique otra cosa, el tipo de cambio que se aplique deberá ser, en conformidad con la legislación nacional, el del mercado o el oficial y no deberá ser desfavorable para la gente de mar.

6. Todo Miembro que adopte una legislación nacional que rija los salarios de la gente de mar deberá tener debidamente en cuenta las orientaciones proporcionadas en la parte B del Código.

#### Pauta B2.2 – Salarios

##### Pauta B2.2.1 – Definiciones específicas

1. A los efectos de la presente pauta:

- a) la expresión *marinero preferente* se aplica a todo marino que sea considerado competente para desempeñar cualquier trabajo, distinto de un trabajo de supervisión o de marinero especializado, que pueda exigirse a un miembro del personal subalterno destinado al servicio de cubierta o a todo marino que sea designado como tal por la legislación o la práctica nacionales o en virtud de un convenio colectivo;
- b) los términos *paga o salario básicos* designan la remuneración, cualesquiera que sean los elementos que la componen, correspondiente a las horas normales de trabajo; no incluye pagos en concepto de horas extraordinarias, primas, asignaciones, vacaciones pagadas o cualquier otra remuneración adicional;
- c) la expresión *salario consolidado* designa un sueldo o salario que comprende el salario básico y otras prestaciones relacionadas con el salario; el salario consolidado puede incluir la remuneración de las horas extraordinarias trabajadas y todas las demás prestaciones relacionadas con el salario, o bien puede incluir sólo algunas de estas prestaciones en una consolidación parcial;
- d) la expresión *horas de trabajo* designa el tiempo durante el cual la gente de mar tiene que efectuar un trabajo para el buque, y
- e) la expresión *horas extraordinarias* designa las horas trabajadas que exceden del número de horas normales de trabajo.

##### Pauta B2.2.2 – Cálculo y pago

1. En el caso de la gente de mar cuya remuneración incluya el pago diferenciado de las horas extraordinarias trabajadas:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- a) a efectos del cálculo del salario, las horas normales de trabajo en el mar y en el puerto no deberían exceder de ocho horas diarias;
- b) a efectos del cálculo de las horas extraordinarias, el número de horas normales de trabajo por semana correspondiente a la paga o salario básico debería determinarse en la legislación nacional, a menos que se fije por convenio colectivo, y no debería exceder de 48 horas por semana; en los convenios colectivos se podrá prever un trato diferente, pero no menos favorable;
- c) la tasa o las tasas de remuneración de las horas extraordinarias, que deberían ser por lo menos un 25 por ciento superiores a la paga o salario básico por hora, deberían fijarse en la legislación nacional o en los convenios colectivos, si procede, y
- d) el capitán, o la persona que éste designe, debería encargarse de llevar registros de todas las horas extraordinarias trabajadas; dichos registros deberían ser rubricados por la gente de mar a intervalos no superiores a un mes.

2. Por lo que se refiere a la gente de mar cuyo salario esté total o parcialmente consolidado:

- a) en el acuerdo de empleo debería especificarse claramente, cuando proceda, el número de horas de trabajo que se espera de la gente de mar a cambio de dicha remuneración, así como toda prestación adicional que pudiera debérsele, además del salario consolidado, y las circunstancias en que ésta se deba;
- b) cuando deban pagarse horas extraordinarias que excedan del número de horas comprendido en el salario consolidado, la tasa horaria utilizada debería ser por lo menos un 25 por ciento superior a la tasa horaria básica correspondiente a las horas normales de trabajo definidas en el párrafo 1 de la presente pauta; debería aplicarse el mismo principio a las horas extraordinarias comprendidas en el salario consolidado;
- c) la remuneración de la parte del salario total o parcialmente consolidado correspondiente a las horas normales de trabajo, tal y como se definen en el párrafo 1, apartado a), de la presente pauta, no debería ser inferior al salario mínimo aplicable, y
- d) en el caso de la gente de mar cuyo salario esté parcialmente consolidado, se deberían llevar registros de todas las horas extraordinarias trabajadas, los cuales deberían ser rubricados conforme a lo previsto en el párrafo 1, apartado d), de la presente pauta.

3. En la legislación nacional o los convenios colectivos se podrá disponer que las horas extraordinarias o el trabajo realizado durante el día de descanso semanal y durante los días festivos oficiales se compensen con un período por lo menos equivalente de exención de servicio y presencia a bordo, o con vacaciones adicionales en lugar de la remuneración o de cualquier otra forma de compensación prevista.

4. En la legislación nacional que se adopte previa consulta con las organizaciones representativas de la gente de mar y de los armadores o, cuando proceda, en los convenios colectivos, deberían tenerse en cuenta los siguientes principios:

- a) la igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor debería regir para toda la gente de mar empleada en el mismo buque, sin discriminación alguna por motivo de raza, color, sexo, religión, convicciones políticas, ascendencia nacional u origen social;

- b)* el acuerdo de empleo de la gente de mar en el que se especifiquen los salarios o las tasas salariales aplicables debería llevarse a bordo del buque; debería facilitarse a cada marino la información relativa al importe del salario o a las tasas salariales, ya sea proporcionándole al menos una copia de la información pertinente, firmada y redactada en un idioma que el marino entienda, o colocando una copia del acuerdo en un lugar al que tengan acceso los marinos, o recurriendo a otro medio que se considere apropiado;
- c)* los salarios deberían pagarse en moneda de curso legal; cuando proceda, el pago podría realizarse por transferencia bancaria, cheque bancario, cheque postal o giro postal;
- d)* en el momento de la terminación del contrato, debería procederse sin demora indebida al pago de toda cantidad adeudada en concepto de remuneración;
- e)* las autoridades competentes deberían imponer sanciones adecuadas o prever otras medidas de reparación apropiadas para los casos en que los armadores se atrasen indebidamente en el pago de toda la remuneración debida, o no la paguen;
- f)* los salarios deberían abonarse directamente a la cuenta bancaria que indique la gente de mar, a menos que ésta solicite por escrito otra cosa;
- g)* a reserva de lo dispuesto en el apartado *b)* de este párrafo, el armador no debería imponer límite alguno a la libertad de la gente de mar para disponer de su remuneración;
- h)* sólo deberían permitirse deducciones de la remuneración en caso de que:
  - i)* en la legislación nacional o en un convenio colectivo aplicable exista una disposición expresa al respecto y se haya informado a la gente de mar, del modo que la autoridad competente considere más apropiado, acerca de las condiciones que rigen dichas deducciones, y
  - ii)* el total de las deducciones no rebase el límite que pueda haberse fijado al respecto en la legislación nacional, en convenios colectivos o en decisiones judiciales;
- i)* de la remuneración de la gente de mar no debería deducirse ninguna cantidad destinada a la obtención de un empleo o a su conservación;
- j)* deberían prohibirse las multas contra la gente de mar que no sean las autorizadas en la legislación nacional, los convenios colectivos u otras disposiciones;
- k)* la autoridad competente debería estar facultada para inspeccionar los almacenes y servicios disponibles a bordo del buque, a fin de garantizar que se apliquen precios justos y razonables que redunden en beneficio de la gente de mar interesada, y
- l)* en la medida en que las sumas exigibles por la gente de mar respecto de sus salarios y de otras cuantías que se le adeuden en relación con su empleo no estén garantizadas con arreglo a las disposiciones del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, dichas sumas deberían quedar garantizadas con arreglo a las disposiciones del Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (núm. 173).

5. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, debería disponer de procedimientos para investigar las quejas relativas a cualquiera de los asuntos de que trata la presente pauta.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### Pauta B2.2.3 – Salarios mínimos

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

2. Cuando se establezcan dichos procedimientos y se fije el salario mínimo, deberían tenerse debidamente en cuenta las normas internacionales del trabajo en materia de fijación de los salarios mínimos, así como los principios siguientes:

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

3. La autoridad competente debería garantizar:

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

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

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

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

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

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

1. Los Miembros deberán asegurarse de que se reglamenten las horas de trabajo o de descanso de la gente de mar.

2. Los Miembros deberán fijar un número máximo de horas de trabajo o un número mínimo de horas de descanso durante períodos determinados, en conformidad con las disposiciones del Código.

*Norma A2.3 – Horas de trabajo y de descanso*

1. A efectos de la presente norma:

- a) la expresión *horas de trabajo* designa el tiempo durante el cual la gente de mar está obligada a efectuar un trabajo para el buque, y
- b) la expresión *horas de descanso* designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves.

2. Todo Miembro deberá fijar, dentro de los límites establecidos en los párrafos 5 a 8 de la presente norma, ya sea el número máximo de horas de trabajo que no deberá sobrepasarse en un período determinado o el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse en un período determinado.

3. Todo Miembro reconoce que la pauta en materia de horas normales de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás trabajadores, deberá basarse en una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales. Sin embargo, esto no deberá ser un impedimento para que los Miembros dispongan de procedimientos para autorizar o registrar un convenio colectivo que determine las horas normales de trabajo de la gente de mar sobre una base no menos favorable que la de la presente norma.

4. Al establecer las normas nacionales, los Miembros deberán tener 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 la realización de las operaciones del buque en condiciones de seguridad.

5. Los límites para las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes:

- a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de:
  - i) 14 horas por cada período de 24 horas, ni de
  - ii) 72 horas por cada período de siete días,o
- b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a:
  - i) 10 horas por cada período de 24 horas, ni a
  - ii) 77 horas por cada período de siete días.

6. Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas.

7. Los pases de revista, los ejercicios de lucha contra incendios y de salvamento y otros ejercicios similares que impongan la legislación nacional y los instrumentos internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso y no provoquen fatiga.

8. Los marinos que deban permanecer en situación de disponibilidad, por ejemplo, cuando haya una sala de máquinas sin dotación permanente, tendrán derecho a un período de descanso compensatorio adecuado si, por requerirse sus servicios, resultara perturbado su período de descanso.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

9. Cuando no exista un convenio colectivo o laudo arbitral, o cuando la autoridad competente determine que las disposiciones de un convenio o laudo relativas a las materias tratadas en los párrafos 7 u 8 de la presente norma son inadecuadas, la autoridad competente deberá adoptar medidas para garantizar que la gente de mar afectada disfrute de un período de descanso suficiente.

10. Todo Miembro deberá exigir la colocación, en un lugar fácilmente accesible, de un cuadro que describa la organización del trabajo a bordo y en el que figuren, por lo menos, para cada cargo:

- a) el programa de servicio en el mar y en los puertos, y
- b) el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso que fijen la legislación nacional o los convenios colectivos aplicables.

11. El cuadro a que se refiere el párrafo 10 de la presente norma deberá establecerse con arreglo a un formato normalizado, en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

12. Todo Miembro deberá exigir que se lleven registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar a fin de permitir el control del cumplimiento de lo dispuesto en los párrafos 5 a 11 de la presente norma. Los registros deberán tener un formato normalizado establecido por la autoridad competente teniendo en cuenta todas las directrices disponibles de la Organización Internacional del Trabajo o un formato normalizado preparado por la Organización, y sus asientos se redactarán en los idiomas señalados en el párrafo 11 de la presente norma. Cada marino recibirá una copia de los registros que le incumban, la que deberá ser rubricada por el capitán, o la persona que éste designe, y por el marino.

13. Ninguna disposición contenida en los párrafos 5 y 6 de la presente norma deberá ser un impedimento para que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente para autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse, en la medida en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realice guardias o que trabaje a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración.

14. Ninguna disposición de la presente norma deberá interpretarse en menoscabo del 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. Por consiguiente, el capitán podrá 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 deberá velar por que se conceda un período adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso.



Pauta B2.3 – Horas de trabajo y de descanso

Pauta B2.3.1 – Jóvenes marinos

1. Las disposiciones contenidas en los apartados siguientes deberían aplicarse tanto en el mar como en los puertos a todos los marinos menores de 18 años:

- a) el horario de trabajo no debería exceder de ocho horas diarias ni de 40 semanales, y los interesados sólo deberían trabajar horas extraordinarias cuando ello no pueda evitarse por razones de seguridad;
- b) debería concederse tiempo suficiente para todas las comidas, y una pausa de una hora como mínimo para la comida principal del día, y
- c) los jóvenes marinos deberían disfrutar de un período de descanso de 15 minutos, lo antes posible, después de cada dos horas de trabajo ininterrumpido.

2. Excepcionalmente, las disposiciones del párrafo 1 de la presente pauta podrán no aplicarse cuando:

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

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

4. Las disposiciones del párrafo 1 de la presente pauta no eximen a los jóvenes marinos de la obligación general que tiene toda la gente de mar, de trabajar en cualquier situación de emergencia con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14 de la norma A2.3.

**Regla 2.4 – Derecho a vacaciones**

*Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga vacaciones adecuadas*

1. Todo Miembro deberá exigir que la gente de mar empleada en buques que enarbolan su pabellón disfrute de vacaciones anuales pagadas en condiciones apropiadas, de conformidad con las disposiciones del Código.

2. Deberán concederse a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones.

*Norma A2.4 – Derecho a vacaciones*

1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que determine las normas mínimas para las vacaciones de la gente de mar que presta servicio en buques que enarbolan su pabellón, teniendo debidamente en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar por lo que se refiere a las vacaciones.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2. A reserva de cualesquiera convenios colectivos o legislación que prevean un método de cálculo apropiado que tenga en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar a este respecto, las vacaciones anuales pagadas deberán calcularse sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo. El modo de cálculo del período de servicio deberá ser determinado por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados en cada país. No deberán contarse como parte de las vacaciones anuales las ausencias del trabajo justificadas.

3. Se deberá prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas definidas en la presente norma, salvo en los casos previstos por la autoridad competente.

### Pauta B2.4 – Derecho a vacaciones

#### Pauta B2.4.1 – Cálculo de las vacaciones

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

2. Con arreglo a las condiciones que establezca la autoridad competente o que se determinen en un convenio colectivo aplicable, deberían contarse como parte del período de servicio las ausencias del trabajo para asistir a cursos autorizados de formación profesional marítima o las ausencias por lesión o enfermedad o por maternidad.

3. El salario que se pague durante las vacaciones anuales debería ser del mismo nivel que el de la remuneración normal de la gente de mar prevista en la legislación nacional o en el acuerdo de empleo aplicable de la gente de mar. En lo que atañe a la gente de mar empleada por períodos inferiores a un año o en caso de terminación de la relación de trabajo, el derecho a vacaciones debería calcularse mediante prorrateo.

4. No deberían contarse como parte de las vacaciones anuales pagadas:

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

#### Pauta B2.4.2 – Disfrute de las vacaciones anuales

1. El período en que se han de tomar las vacaciones anuales debería ser determinado por el armador, previa consulta y, en la medida en que sea factible, en concertación con la gente de mar interesada o con sus representantes, a menos que dicho período se fije por reglamentos, convenios colectivos, laudos arbitrales o de otra manera compatible con la práctica nacional.

2. La gente de mar debería tener, en principio, el derecho a tomar sus vacaciones anuales en el lugar con el que tenga una relación sustancial, que normalmente sería el lugar al que tiene derecho de ser repatriada. No debería exigirse a la gente de mar, sin su consentimiento, que tome las vacaciones anuales en otro lugar, excepto en el caso de que así lo dispongan un acuerdo de empleo de la gente de mar o la legislación nacional.

3. La gente de mar que sea obligada a tomar sus vacaciones anuales cuando se encuentre en un lugar distinto del que se prevé en el párrafo 2 de la presente pauta debería tener derecho al transporte gratuito hasta el lugar de contratación o el lugar de reclutamiento más próximo a su domicilio; los viáticos y demás gastos relacionados directamente con su retorno deberían correr a cargo del armador; el tiempo de viaje correspondiente no debería ser deducido de las vacaciones anuales pagadas a que tenga derecho la gente de mar.

4. El regreso a bordo de la gente de mar que esté gozando de sus vacaciones anuales debería solicitarse únicamente en casos de extrema urgencia y con su consentimiento.

#### Pauta B2.4.3 – Fraccionamiento y acumulación de las vacaciones

1. El fraccionamiento de las vacaciones anuales pagadas o la acumulación de las vacaciones correspondientes a un año con las de un período ulterior podrían ser autorizados en cada país por la autoridad competente o mediante los procedimientos apropiados.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente pauta, y a menos que se disponga otra cosa en un acuerdo aplicable al armador y a la gente de mar interesados, las vacaciones anuales pagadas que se recomiendan en la presente pauta deberían consistir en un período ininterrumpido.

#### Pauta B2.4.4 – Jóvenes marinos

1. Debería considerarse la posibilidad de adoptar medidas especiales relativas a los jóvenes marinos menores de 18 años que hayan cumplido seis meses de servicio o un período de trabajo más corto con arreglo a un convenio colectivo o a un acuerdo de empleo de la gente de mar, sin haber disfrutado de vacaciones, en un buque con destino al extranjero que no haya vuelto al país de residencia de esos marinos en ese período ni vaya a volver a dicho país en el curso de los tres meses de viaje siguientes. Esas medidas podrían consistir en la repatriación de los marinos, sin gastos para ellos, al lugar en que fueron contratados originalmente en su país de residencia, con el fin de que tomen las vacaciones acumuladas durante el viaje.

### **Regla 2.5 – Repatriación**

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

1. La gente de mar deberá tener derecho a ser repatriada sin costo para ella, en las circunstancias y de acuerdo con las condiciones especificadas en el Código.

2. Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada con arreglo al Código.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Norma A2.5 – Repatriación*

1. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolan su pabellón tenga derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes:

- a) cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras ésta se encuentre en el extranjero;
- b) cuando pongan término al acuerdo de empleo de la gente de mar:
  - i) el armador, o
  - ii) la gente de mar, por causas justificadas, y
- c) cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en circunstancias específicas.

2. Todo Miembro deberá velar por que en su legislación, en otras medidas o en los convenios de negociación colectiva se recojan disposiciones apropiadas que prevean:

- a) las circunstancias en que la gente de mar tendrá derecho a repatriación de conformidad con el párrafo 1, apartados b) y c) de la presente norma;
- b) la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación (ese período deberá ser inferior a 12 meses), y
- c) 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.

3. Todo Miembro deberá prohibir a los armadores que exijan a la gente de mar, al comienzo de su empleo, cualquier anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación o que deduzcan dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho la gente de mar, excepto cuando, de conformidad con la legislación nacional, con otras medidas o con los convenios de negociación colectiva aplicables, se haya determinado que el marino interesado es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo.

4. La legislación nacional no deberá menoscabar el derecho del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de acuerdos contractuales con terceras partes.

5. Si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de la gente de mar que tenga derecho a ella o no sufraga el costo de la misma:

- a) la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque organizará la repatriación de la gente de mar interesada; en caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriada la gente de mar o el Estado del cual sea nacional la gente de mar podrá organizar la repatriación y recuperar su costo del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque;
- b) el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar, y
- c) los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo de la gente de mar, salvo en las condiciones estipuladas en el párrafo 3 de la presente norma.

6. Habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables, incluido el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, todo Miembro que haya pagado los gastos de repatriación de conformidad con el presente Código podrá inmovilizar o pedir la inmovilización de los buques del armador interesado hasta que le sean reembolsados esos gastos de conformidad con el párrafo 5 de la presente norma.

7. 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.

8. 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 éstos para reemplazar a un marino.

9. Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo y pongan a disposición de la gente de mar una copia de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, escritas en un idioma apropiado.

## Pauta B2.5 – Repatriación

### Pauta B2.5.1 – Derecho a repatriación

1. La gente de mar debería tener derecho a ser repatriada:

- a)* en el caso previsto en el párrafo 1, apartado *a)*, de la norma A2.5, cuando expire el plazo de preaviso dado de conformidad con las disposiciones de su acuerdo de empleo;
- b)* en los casos previstos en el párrafo 1, apartados *b)* y *c)*, de la norma A2.5:
  - i)* en caso de enfermedad o de lesión o por cualquier otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar;
  - ii)* en caso de naufragio;
  - iii)* cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la gente de mar a causa de insolvencia, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo;
  - iv)* cuando el buque en que presta servicio se dirija hacia una zona de guerra, definida como tal en la legislación nacional o en los acuerdos de empleo de la gente de mar, a la cual la gente de mar no acepte ir, y
  - v)* en caso de terminación o interrupción del empleo de la gente de mar como consecuencia de un laudo arbitral o de un convenio colectivo, o de terminación de la relación de trabajo por cualquier otro motivo similar.

2. Al determinar la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a ser repatriada, de conformidad con el presente Código, deberían tenerse en cuenta los factores que afectan el medio ambiente de trabajo de la gente de mar. En la medida en que sea factible, todo Miembro debería esforzarse por reducir ese período en función de los cambios tecnológicos, y podría inspirarse en las recomendaciones formuladas por la Comisión Paritaria Marítima.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

3. Los costos que debe sufragar el armador por la repatriación con arreglo a la norma A2.5 deberían incluir al menos lo siguiente:

- a) el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con el párrafo 6 de la presente pauta;
- b) el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;
- c) la remuneración y las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos;
- d) el transporte de 30 kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y
- e) el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.

4. No debería descontarse de las vacaciones retribuidas devengadas por la gente de mar el tiempo transcurrido en espera de la repatriación ni la duración del viaje de repatriación.

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

6. Todo Miembro debería exigir que los armadores asuman la responsabilidad de organizar la repatriación por medios apropiados y rápidos. El medio de transporte normal debería ser la vía aérea. Cada Miembro debería fijar los puntos de destino a los que podría repatriarse a la gente de mar. Entre estos puntos de destino deberían incluirse los países con los que se considere que la gente de mar guarda una relación sustancial, y en particular:

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

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

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

### Pauta B2.5.2 – Aplicación por los Miembros

1. Debería prestarse la máxima asistencia práctica posible a todo marino abandonado en un puerto extranjero, en espera de su repatriación, y en caso de demora en la repatriación del marino, la autoridad competente del puerto extranjero debería velar por que se informe de ello inmediatamente al representante consular o local del Estado cuyo pabellón enarbola el buque y del Estado del cual el marino es nacional o residente, según proceda.

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

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

3. Si, después de que un marino menor de 18 años haya prestado servicio al menos durante cuatro meses en su primer viaje al extranjero a bordo de un buque, resulta obvio que este marino no es apto para la vida en el mar, debería tener la posibilidad de ser repatriado, sin gastos para él, en el primer puerto de escala apropiado donde haya servicios consulares, ya sea del Estado del pabellón, o del Estado de nacionalidad o de residencia del joven marino. Debería notificarse tal repatriación, y las razones que la motivaron, a la autoridad que expidió la documentación que permitió al joven marino embarcarse.

### ***Regla 2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio***

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

1. La gente de mar tiene derecho a recibir una indemnización adecuada en caso de lesión, pérdida o desempleo debido a la pérdida del buque o su naufragio.

#### ***Norma A2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio***

1. Todo Miembro deberá establecer reglas que aseguren que, en caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador pague a cada uno de los marinos a bordo una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o del naufragio.

2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma no deberán ir en perjuicio de ningún otro derecho que la gente de mar pueda tener en virtud de la legislación nacional del Miembro interesado por las pérdidas o lesiones debidas a la pérdida o naufragio del buque.

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

### **Pauta B2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio**

#### **Pauta B2.6.1 – Cálculo de la indemnización por desempleo**

1. La indemnización por desempleo resultante del naufragio o de la pérdida de un buque debería pagarse por todos los días del período efectivo de desempleo de la gente de mar, con arreglo a la tasa del salario pagadero en virtud del acuerdo de empleo; sin embargo, el importe total de la indemnización pagadera a cada persona podrá limitarse a dos meses de salario.

2. Todo Miembro debería velar por que la gente de mar pueda recurrir para el cobro de dichas indemnizaciones a los mismos procedimientos jurídicos de que dispone para el cobro de los atrasos de salarios devengados durante su servicio.

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

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

1. Los Miembros deberán exigir que todos los buques que enarbolen su pabellón empleen a bordo a un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección en las operaciones de los buques en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje.

#### ***Norma A2.7 – Niveles de dotación***

1. Los Miembros deberán exigir que todos los buques que enarbolen su pabellón cuenten a bordo con un número suficiente de marinos para que las operaciones del buque se lleven a cabo de manera segura, eficiente y teniendo debidamente en cuenta la protección. Cada buque deberá contar con una dotación adecuada, por lo que se refiere al número y las 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 presente Convenio.

2. Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente deberá tener en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo para asegurar un descanso suficiente y limitar la fatiga, así como los principios contenidos en los instrumentos internacionales aplicables (sobre todo los de la Organización Marítima Internacional) en materia de niveles de dotación.

3. Al determinar los niveles de dotación, la autoridad competente deberá tener en cuenta todos los requisitos previstos en la regla 3.2 y la norma A3.2, sobre alimentación y servicio de fonda.



Pauta B2.7 – Niveles de dotación

Pauta B2.7.1 – Resolución de conflictos

1. Todo Miembro debería establecer, o asegurarse de que existe, un mecanismo eficaz para la investigación y resolución de quejas o conflictos relativos a los niveles de dotación de un buque.
2. En el funcionamiento de dicho mecanismo deberían participar representantes de las organizaciones de armadores y de la gente de mar, con o sin el concurso de otras personas o autoridades.

***Regla 2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar***

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

1. Todo Miembro deberá contar con políticas nacionales para promover el empleo en el sector marítimo y alentar la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes, así como para incrementar las oportunidades de empleo para la gente de mar domiciliada en su territorio.

***Norma A2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar***

1. Todo Miembro deberá contar con políticas nacionales que alienten la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar, a fin de proporcionar al sector marítimo una mano de obra estable y competente.
2. Las políticas a que se refiere el párrafo 1 de la presente norma deberán tener como objetivo ayudar a la gente de mar a reforzar sus competencias, sus calificaciones y sus oportunidades de empleo.
3. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, deberá establecer objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la formación de la gente de mar cuyas tareas a bordo del buque están relacionadas principalmente con la seguridad de las operaciones y de la navegación del buque, incluida la formación permanente.

Pauta B2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

Pauta B2.8.1 – Medidas para promover la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar

1. Entre las medidas que se adopten para lograr los objetivos señalados en la norma A2.8 podrían figurar las siguientes:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- a) la celebración de acuerdos sobre progresión profesional y formación en materia de aptitudes profesionales con un armador o con una organización de armadores; o
- b) disposiciones para promover el empleo mediante el establecimiento y mantenimiento de registros o listas, por categorías, de gente de mar calificada, o
- c) la promoción de oportunidades, a bordo y en tierra, para perfeccionar la formación y la educación de la gente de mar con objeto de desarrollar sus aptitudes profesionales y las competencias transferibles a fin de encontrar y conservar un trabajo decente, mejorar las perspectivas individuales de empleo y adaptarse a la evolución de la tecnología y de las condiciones del mercado de trabajo del sector marítimo.

### Pauta B2.8.2 – Registro de la gente de mar

1. Cuando el empleo de la gente de mar se rija por registros o listas, dichos registros o listas deberían comprender todas las categorías profesionales de la gente de mar, en la forma que determinen la legislación o la práctica nacionales o los convenios colectivos.

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

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

4. En la medida en que lo permita la legislación nacional, el número de marinos inscritos en tales registros o listas debería ser revisado periódicamente, a fin de mantenerlo en un nivel que corresponda a las necesidades del sector marítimo.

5. Cuando sea necesario reducir el número de marinos inscritos en uno de tales registros o listas, deberían adoptarse todas las medidas apropiadas para impedir o atenuar los efectos perjudiciales para la gente de mar, teniendo en cuenta la situación económica y social del país.

### **TÍTULO 3. ALOJAMIENTO, INSTALACIONES DE ESPARCIMIENTO, ALIMENTACIÓN Y SERVICIO DE FONDA**

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

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

1. Todo Miembro deberá velar por que en los buques que enarbolen su pabellón 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.

2. Los requisitos contenidos en el Código que dan cumplimiento a la presente regla y 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 presente Convenio para el Miembro de que se trate, o después de ésta. En lo que atañe a los buques construidos antes de esa fecha, seguirán aplicándose 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), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), en la medida en que hubieran sido aplicables, antes de esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro interesado. Se considerará que un buque ha sido construido en la fecha en que se colocó su quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.

3. A menos que se disponga expresamente otra cosa, todo requisito contenido en una enmienda al Código que se refiera a la prestación de alojamiento y servicios de esparcimiento para la gente de mar se aplicará únicamente a los buques construidos a contar de la fecha en que la enmienda surta efectos para el Miembro de que se trate.

#### ***Norma A3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento***

1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que exija que los buques que enarbolen su pabellón:

- a) cumplan unas normas mínimas para asegurar que todo espacio de alojamiento de la gente de mar, que trabaje o viva a bordo, o ambas cosas, sea seguro, decente y conforme con las disposiciones pertinentes de la presente norma, y
- b) sean inspeccionados para garantizar el cumplimiento inicial y continuo de estas normas.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2. Al elaborar y aplicar la legislación destinada a dar efecto a la presente norma, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, deberá:

- a) tener en cuenta la regla 4.3 y las disposiciones correspondientes del Código en materia de protección de la salud, seguridad y prevención de accidentes, a la luz de las necesidades específicas de la gente de mar que vive y trabaja a bordo de buques, y
- b) tomar debidamente en consideración las orientaciones de la parte B del presente Código.

3. Las inspecciones exigidas en virtud de la regla 5.1.4 del presente Convenio deberán efectuarse cuando:

- a) un buque se matricule por primera vez o cuando se matricule de nuevo, o
- b) los espacios de alojamiento de la gente de mar hayan sido objeto de modificaciones importantes.

4. La autoridad competente de cada Miembro deberá velar en particular por que se apliquen los requisitos del presente Convenio en relación con:

- a) el tamaño de los dormitorios y otros espacios de alojamiento;
- b) la calefacción y la ventilación;
- c) el ruido y las vibraciones, y otros factores ambientales;
- d) las instalaciones sanitarias;
- e) la iluminación, y
- f) la enfermería.

5. La autoridad competente de cada Miembro deberá exigir que los buques que enarboles su pabellón cumplan las normas mínimas en relación con el alojamiento y las instalaciones de espaciamiento a bordo, que se enuncian en los párrafos 6 a 17 de la presente norma.

6. En lo que atañe a los requisitos generales sobre los espacios de alojamiento:

- a) deberá haber suficiente altura libre en todos los espacios de alojamiento de la gente de mar; la altura libre mínima autorizada en todos los espacios de alojamiento de la gente de mar en donde sea necesario circular libremente no deberá ser inferior a 203 centímetros; la autoridad competente podrá permitir la reducción de la altura libre en cualquiera de dichos espacios, o partes de los mismos, cuando haya comprobado que tal reducción:
  - i) es razonable, y
  - ii) no causará incomodidad a la gente de mar;
- b) los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados;
- c) en los buques que no sean buques de pasaje, conforme a las definiciones contenidas en la regla 2, apartados e) y f), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, adoptado por la Organización Marítima Internacional en 1974, 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;

- d) por lo que se refiere a los buques de pasaje y a los buques para fines especiales contruidos de conformidad con el *Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales*, de la OMI, 1983, y de sus versiones ulteriores (en adelante, «buques especiales»), a reserva de que se adopten disposiciones satisfactorias para el alumbrado y la ventilación, la autoridad competente podrá permitir la instalación de dormitorios debajo de la línea de máxima carga, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasadizos de servicio;
- e) no deberá haber ninguna abertura directa que comunique los dormitorios con los espacios de carga y de máquinas, cocinas, pañoles, tendederos o instalaciones sanitarias comunes; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores estarán debidamente contruidas con acero o con cualquier otro material aprobado, estanco al agua y al gas;
- f) los materiales que se utilicen en la construcción de los mamparos interiores, paneles y vagras, pisos y juntas deberán ser adecuados para sus fines y para garantizar un entorno saludable;
- g) deberá facilitarse una iluminación apropiada y dispositivos de desagüe suficientes, y
- h) los espacios de alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y de fonda deberán cumplir con los requisitos contenidos en la regla 4.3 y con las disposiciones conexas del Código, relativas a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, en lo que atañe a la prevención de los riesgos de exposición a niveles peligrosos de ruido y de vibraciones así como de otros factores ambientales y químicos a bordo de los buques, y asegurar un entorno laboral y de vida a bordo aceptable para la gente de mar.

7. En lo que atañe a los requisitos sobre ventilación y calefacción:

- a) los dormitorios y comedores deberán estar adecuadamente ventilados;
- b) los buques, con excepción de aquellos que operan regularmente en regiones cuyas condiciones de clima templado no lo requieran, deberán estar provistos de aire acondicionado en los espacios de alojamiento de la gente de mar, así como en todo cuarto de radio separado y en toda sala de control central de máquinas;
- c) para su ventilación, todos los espacios de aseo deberán tener una abertura directa al exterior, separada de cualquier otra parte del alojamiento, y
- d) deberá proporcionarse un sistema de calefacción adecuado, salvo en los buques destinados exclusivamente a navegar en climas tropicales.

8. En lo que atañe a los requisitos sobre iluminación, a reserva de los arreglos especiales que puedan autorizarse en buques de pasaje, los dormitorios y los comedores deberán estar iluminados con luz natural y provistos de luz artificial apropiada.

9. Cuando se exija disponer de espacios de alojamiento a bordo de los buques, se aplicarán los siguientes requisitos en lo que atañe a los dormitorios:

- a) en buques que no sean de pasaje, se proporcionará un dormitorio individual a cada marino; por lo que se refiere a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000 o a los buques especiales contruidos de conformidad con el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, la autoridad competente,

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá eximirlos del cumplimiento de este requisito;

- b)* deberán proporcionarse dormitorios separados para hombres y mujeres;
- c)* los dormitorios deberán tener un tamaño adecuado y estar debidamente equipados para asegurar una comodidad razonable y facilitar la limpieza;
- d)* en todos los casos deberán proporcionarse literas individuales para cada marino;
- e)* las dimensiones interiores mínimas de toda litera deberán ser como mínimo de 198 por 80 centímetros;
- f)* en los dormitorios individuales de la gente de mar, la superficie disponible por cada marino no deberá ser inferior a:
  - i)* 4,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000;
  - ii)* 5,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000 pero inferior a 10.000, y
  - iii)* 7 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000;
- g)* no obstante, a fin de facilitar dormitorios individuales a bordo de buques de arqueo bruto inferior a 3.000, de buques de pasaje y de buques destinados a actividades especiales, la autoridad competente podrá permitir que se reduzca la superficie disponible;
- b)* en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000 distintos de los buques de pasaje y buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por un máximo de dos marinos; la superficie disponible de dichos dormitorios no deberá ser inferior a 7 metros cuadrados;
- i)* en los buques de pasaje y los buques destinados a actividades especiales, la superficie disponible de los dormitorios de los marinos que no cumplan funciones de oficial de buque no deberá ser inferior a:
  - i)* 7,50 metros cuadrados en los dormitorios para dos personas;
  - ii)* 11,50 metros cuadrados en los dormitorios para tres personas, y
  - iii)* 14,50 metros cuadrados en los dormitorios para cuatro personas;
- j)* en los buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por más de cuatro personas, y la superficie disponible de dichos dormitorios no deberá ser inferior a 3,60 metros cuadrados por persona;
- k)* en los buques que no sean de pasaje ni estén destinados a actividades especiales, la superficie disponible por persona en los dormitorios de los marinos que cumplan funciones de oficial de buque, cuando no haya sala o salón privados, no deberá ser inferior a:
  - i)* 7,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000;
  - ii)* 8,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000 pero inferior a 10.000, y
  - iii)* 10 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000;
- l)* en los buques de pasaje o los buques que estén destinados a actividades especiales, la superficie disponible por persona para los marinos que cumplan fun-

ciones de oficial de buque, cuando no haya sala o salón privados, no deberá ser inferior a 7,50 metros cuadrados para los oficiales subalternos y a 8,50 metros cuadrados para los oficiales superiores; se entiende por oficial subalterno el que presta servicio a nivel operativo y por oficial superior el que presta servicio en el nivel de mando;

- m)* el capitán, el jefe de máquinas y el primer oficial deberán tener, además de su dormitorio, una sala o salón contiguos o un espacio adicional equivalente; la autoridad competente podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas;
- n)* el mobiliario de cada ocupante deberá comprender un armario amplio (mínimo 475 litros) y un cajón o un espacio equivalente cuya capacidad no sea inferior a 56 litros; si el armario incluye un cajón, el volumen mínimo combinado del armario deberá ser de 500 litros; éste deberá estar provisto de un estante y de un dispositivo de cierre mediante candado que garantice la privacidad, y
- o)* cada dormitorio deberá estar provisto de una mesa o un escritorio de modelo fijo, de corredera o que permita bajar el tablero, así como del número de asientos cómodos que sea necesario.

10. En lo que atañe a los requisitos sobre comedores, éstos deberán:

- a)* estar separados de los dormitorios y ubicados lo más cerca posible de la cocina; la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000, y
- b)* tener un tamaño adecuado, ser suficientemente cómodos y estar convenientemente amueblados y equipados (inclusive con máquinas expendedoras de bebidas y alimentos), teniendo en cuenta el número de marinos que pueden llegar a utilizarlos en un momento dado; cuando proceda, deberán facilitarse comedores separados o comunes.

11. En lo que atañe a los requisitos sobre instalaciones sanitarias:

- a)* toda la gente de mar a bordo deberá tener acceso adecuado a instalaciones sanitarias que cumplan las normas mínimas de salud e higiene y ofrezcan niveles razonables de comodidad; deberán proveerse instalaciones sanitarias separadas para hombres y mujeres;
- b)* deberá disponerse de instalaciones sanitarias fácilmente accesibles desde el puente de mando y desde el espacio de máquinas o cerca del centro de control de la sala de máquinas; la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000;
- c)* todos los buques deberán disponer, como mínimo, en algún lugar adecuado, de un retrete, un lavabo, una bañera y/o una ducha por cada grupo de seis o menos personas que no dispongan de instalaciones individuales;
- d)* salvo en los buques de pasaje, cada dormitorio deberá contar con un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría, excepto cuando el lavabo esté situado en el cuarto de baño privado;
- e)* en el caso de los buques de pasaje utilizados normalmente en viajes cuya duración no exceda de cuatro horas, la autoridad competente podrá examinar la

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

posibilidad de adoptar medidas especiales o de reducir el número de instalaciones sanitarias requeridas, y

f) en todas las instalaciones para el aseo personal deberá haber agua dulce, fría y caliente.

12. En lo que atañe a los requisitos sobre enfermería, los buques que lleven 15 o más marinos a bordo y que efectúen viajes de más de tres días deberán disponer de una enfermería independiente que se utilice exclusivamente con fines médicos. La autoridad competente podrá exceptuar de este requisito a los buques dedicados al cabotaje; al dar su aprobación a una enfermería independiente a bordo, la autoridad competente deberá velar por que, con buen o mal tiempo, se pueda acceder fácilmente a la enfermería y por que sus ocupantes puedan estar alojados cómodamente y recibir una atención rápida y adecuada.

13. Se deberán poner a disposición servicios de lavandería convenientemente situados y amueblados.

14. En todos los buques, habida cuenta de sus dimensiones y del número de gente de mar a bordo, se deberá reservar, en una cubierta abierta, un lugar o lugares suficientemente grandes, a los cuales tendrá acceso la gente de mar que no esté de servicio.

15. Todos los buques deberán disponer de oficinas separadas o de una oficina común para el servicio de cubierta y para el servicio de máquinas; la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques con arqueo bruto interior a 3.000.

16. Los buques que naveguen regularmente hacia puertos infestados de mosquitos deberán estar equipados con dispositivos apropiados, según lo requiera la autoridad competente.

17. A bordo de los buques se deberán facilitar a toda la gente de mar instalaciones, comodidades y servicios de esparcimiento apropiados y adaptados para atender a las necesidades específicas de la gente de mar que debe vivir y trabajar en los buques, que estén en conformidad con la regla 4.3 y las disposiciones del Código relativas a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes.

18. La autoridad competente deberá exigir que se realicen inspecciones frecuentes a bordo de los buques, ya sea por el capitán o bajo sus órdenes, para garantizar que el alojamiento de la gente de mar esté limpio, en condiciones adecuadas de habitabilidad y se mantenga en buen estado. Los resultados de cada inspección deberán asentarse en un registro y estar disponibles para la verificación.

19. En el caso de los buques en los que hayan de tenerse en cuenta, sin discriminación alguna, los intereses de la gente de mar con prácticas religiosas y sociales diferentes, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá permitir variantes de aplicación equitativa de esta norma, siempre y cuando tales variantes no tengan como consecuencia condiciones en general menos favorables que las que podrían resultar de la aplicación de las disposiciones de la presente norma.

20. Todo Miembro, previa celebración de consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá eximir del cumplimiento de los



requisitos previstos en las disposiciones de la presente norma que se especifican a continuación a los buques de un arqueo bruto inferior a 200, cuando sea razonable hacerlo y teniendo en cuenta las dimensiones del buque y el número de personas a bordo:

- a) párrafos 7, b), 11, d), y 13, y
- b) párrafo 9, apartados f) y h) a D), únicamente con respecto a la superficie disponible.

21. Se podrán establecer exenciones a los requisitos contenidos en la presente norma únicamente cuando dichas exenciones estén expresamente autorizadas por la presente norma y sólo con respecto de circunstancias particulares en las que tales exenciones puedan justificarse claramente y sustentarse en motivos válidos, y a reserva de que se protejan la seguridad y la salud de la gente de mar.

### Pauta B3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento

#### Pauta B3.1.1 – Diseño y construcción

1. Los mamparos exteriores de los dormitorios y de los comedores deberían estar debidamente aislados. Todas las cubiertas de protección de las máquinas y todos los mamparos de contorno de las cocinas o de otros espacios que despidan calor deberían estar debidamente aislados en todos los casos en que dicho calor pueda resultar molesto en los compartimentos o pasadizos adyacentes. También se deberían adoptar medidas para proteger a la gente de mar de los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y/o de agua caliente.

2. Los dormitorios, comedores, salas de esparcimiento y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deberían estar convenientemente aislados para impedir toda condensación o calor excesivo.

3. Los revestimientos de los mamparos y los techos deberían ser de un material cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente. No se debería usar ninguna forma de construcción susceptible de albergar parásitos.

4. Las superficies de los mamparos y los techos de los dormitorios y comedores se deberían poder mantener limpios fácilmente y ser de un color claro, con un acabado duradero y no tóxico.

5. Los materiales y la construcción del piso de todos los locales destinados al alojamiento de la gente de mar deberían estar en conformidad con las normas autorizadas, y la superficie de los pisos debería ser antideslizante e impermeable a la humedad y poder limpiarse fácilmente.

6. Cuando los pisos sean de un material compuesto, se deberían perfilar las juntas para evitar que haya grietas.

#### Pauta B3.1.2 – Ventilación

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

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2. Los sistemas de aire acondicionado, ya sean sistemas centralizados o unidades individuales, deberían concebirse para:

- a) mantener el aire a una temperatura y humedad relativa satisfactorias, en comparación con las condiciones del aire exterior, asegurar una suficiente renovación del aire exterior en todos los locales con aire acondicionado, tomar en cuenta las características particulares de la navegación marítima y no producir ruidos o vibraciones excesivos, y
- b) permitir su fácil limpieza y desinfección, a fin de impedir o controlar la propagación de enfermedades.

3. Debería disponerse de la electricidad necesaria para hacer funcionar el aire acondicionado y los sistemas de ventilación previstos en los párrafos precedentes de la presente pauta durante todo el tiempo en que la gente de mar esté viviendo o trabajando a bordo y cuando las circunstancias lo requieran. Empero, no es necesario que esta electricidad provenga de una fuente de emergencia.

### Pauta B3.1.3 – Calefacción

1. El sistema de calefacción del alojamiento debería estar en funcionamiento durante todo el tiempo en que la gente de mar esté viviendo o trabajando a bordo y cuando las circunstancias lo requieran.

2. En todos los buques en que deba disponerse de un sistema de calefacción, éste debería funcionar con agua caliente, aire caliente, electricidad, vapor u otro medio equivalente. Sin embargo, en la zona de los espacios de alojamiento no debería utilizarse el vapor como medio para la transmisión de calor. El sistema de calefacción debería permitir que la temperatura del alojamiento de la gente de mar se mantenga a un nivel adecuado en las condiciones meteorológicas y climatológicas normales que quepa esperar en la ruta del buque. La autoridad competente debería establecer las normas que han de cumplirse.

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

### Pauta B3.1.4 – Iluminación

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

2. En los dormitorios, todas las literas deberían estar provistas de una lámpara eléctrica de lectura situada en la cabecera.

3. La autoridad competente debería fijar normas adecuadas de iluminación natural y artificial.

### Pauta B3.1.5 – Camarotes

1. Deberían facilitarse a bordo instalaciones de literas adecuadas para permitir el alojamiento en las condiciones más cómodas posibles de la gente de mar eventualmente acompañada por su pareja.

2. Cuando resulte razonable y factible, habida cuenta del tamaño del buque, su actividad prevista y su configuración, los dormitorios deberían estar diseñados y equipados incluyendo un cuarto de baño y retrete separados para proporcionar a sus ocupantes una comodidad razonable y facilitar la limpieza.

3. Siempre que sea factible, las literas de la gente de mar deberían estar distribuidas de forma que las personas que se ocupen de las guardias estén separadas y que ningún marino que trabaje durante el día comparta dormitorio con otro que haga guardia nocturna.

4. En los dormitorios de los marinos que cumplan las funciones de personal de maestranza no debería haber más de una o dos personas.

5. Se debería considerar la posibilidad de extender al segundo oficial de máquinas, cuando sea factible, la prestación a que se refiere el apartado *m)* del párrafo 9 de la norma A3.1.

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

7. No deberían superponerse más de dos literas; en el caso de que éstas se hallen colocadas a lo largo de la banda del buque, no deberían estar superpuestas si se encuentran colocadas debajo de un portillo.

8. En caso de que haya literas superpuestas, la litera inferior no debería estar colocada a menos de 30 centímetros del suelo; la litera superior debería estar colocada aproximadamente a media distancia del fondo de la litera inferior y la cara inferior de las vigas del techo.

9. La armazón de toda litera y la barandilla de protección, si hubiera alguna, deberían ser de un material autorizado, duro y liso, que no se corra fácilmente y que no sea susceptible de albergar parásitos.

10. En caso de que se utilicen armazones tubulares para construir las literas, los tubos deberían estar herméticamente cerrados y no tener ninguna perforación que pueda permitir la entrada de parásitos.

11. Cada litera debería tener un colchón cómodo de fondo mullido o un conjunto colchón-somier. Tanto el colchón como el relleno deberían estar confeccionados con materiales autorizados. No deberían utilizarse materiales de relleno susceptibles de albergar parásitos.

12. Cuando haya literas superpuestas, debajo del colchón o del colchón-somier de la litera superior se debería colocar un fondo que no deje pasar el polvo.

13. El mobiliario debería estar construido con un material liso y duro que no se deforme ni corra.

14. Los portillos de los dormitorios deberían estar provistos de cortinas o un dispositivo equivalente.

15. Los dormitorios deberían estar provistos de un espejo, de pequeñas alacenas para los artículos de aseo personal, de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos para colgar ropa.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### Pauta B3.1.6 – Comedores

1. Los comedores pueden ser comunes o separados. La decisión al respecto debería adoptarse previa consulta con los representantes de la gente de mar y de los armadores, a reserva de su aprobación por la autoridad competente. Deberían tomarse en consideración factores tales como el tamaño del buque y las diversas necesidades culturales, religiosas o sociales de la gente de mar.

2. Cuando deba disponerse de comedores separados para la gente de mar, debería disponerse de comedores separados para:

- a) el capitán y los oficiales, y
- b) el personal de maestranza y demás gente de mar.

3. En los buques que no sean de pasaje, la superficie disponible en los comedores para la gente de mar no debería ser inferior a 1,5 metros cuadrados por persona para el número de plazas previsto.

4. En todos los buques, los comedores deberían estar equipados con mesas y asientos apropiados, fijos o móviles, suficientes para acomodar al mayor número posible de gente de mar susceptible de utilizarlos al mismo tiempo.

5. Cuando la gente de mar esté a bordo, debería disponerse en todo momento de:

- a) un refrigerador de fácil acceso y con capacidad suficiente para el número de personas que utilicen el comedor o comedores;
- b) máquinas de bebidas calientes, y
- c) máquinas de agua fresca.

6. Cuando no sea posible acceder a las antecocinas desde los comedores, deberían proporcionarse armarios adecuados para guardar los utensilios de mesa e instalaciones apropiadas para lavarlos.

7. La superficie de las mesas y de los asientos debería ser de un material resistente a la humedad.

### Pauta B3.1.7 – Instalaciones sanitarias

1. Los lavabos y las bañeras deberían tener un tamaño adecuado y estar fabricados con un material autorizado, de superficie lisa, que no se agriete, descascarille ni corra.

2. Todos los retretes deberían seguir un modelo autorizado y estar provistos de una descarga potente de agua, o de algún otro método de descarga idóneo, por ejemplo, aire, que funcione en todo momento y se controle de forma independiente.

3. Las instalaciones sanitarias destinadas a ser utilizadas por más de una persona deberían cumplir con lo siguiente:

- a) los suelos deberían estar fabricados con un material duradero autorizado, impermeable a la humedad, y estar provistos de un sistema adecuado de desagüe;
- b) los mamparos deberían ser de acero o de cualquier otro material cuyo empleo haya sido autorizado y ser estancos hasta una altura de por lo menos 23 centímetros a partir del suelo;

- c) los locales deberían tener iluminación, calefacción y ventilación suficientes;
  - d) los retretes deberían estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos, y no tener comunicación directa ni con los dormitorios ni con un pasadizo entre los dormitorios y los retretes que carezca de otro acceso. Sin embargo, esta última disposición no se aplicará a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro, y
  - e) cuando haya varios retretes instalados en un mismo lugar, deberían estar separados por medio de tabiques que garanticen un aislamiento suficiente.
4. Las instalaciones de lavandería deberían disponer, entre otras cosas, de:
- a) máquinas de lavar;
  - b) secadoras o tendederos con calefacción y ventilación adecuadas, y
  - c) planchas y tablas de planchar o aparatos equivalentes.

#### Pauta B3.1.8 – Enfermería

1. La enfermería debería estar diseñada de manera que facilite las consultas y la prestación de primeros auxilios y ayude a impedir la propagación de enfermedades infecciosas.

2. La entrada, las literas, el alumbrado, la ventilación, la calefacción y el suministro de agua de la enfermería deberían disponerse de manera que aseguren la comodidad de sus ocupantes y faciliten sus tratamientos.

3. La autoridad competente debería fijar el número de literas en la enfermería.

4. Los ocupantes de la enfermería deberían disponer, para su uso exclusivo, de cuartos de aseo situados en las propias instalaciones o en un lugar cercano. Los cuartos de aseo deberían comprender como mínimo un retrete, un lavabo y una bañera o ducha.

#### Pauta B3.1.9 – Otras instalaciones

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

- a) situadas fuera de la sala de máquinas, pero con fácil acceso desde ésta, y
- b) equipadas con armarios individuales, bañeras y/o duchas y lavabos, con agua dulce corriente caliente y fría.

#### Pauta B3.1.10 – Suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos

1. Cada Miembro debería considerar la posibilidad de aplicar los principios siguientes:

- a) el armador debería proporcionar a la gente de mar ropa de cama y vajilla limpias, para que las utilice a bordo mientras esté al servicio del buque, y la gente de mar debería devolverlas cuando así lo disponga el capitán y cuando finalice su servicio a bordo;
- b) la ropa de cama debería ser de buena calidad, y los platos, vasos y demás artículos de vajilla deberían estar fabricados con un material autorizado y ser fáciles de limpiar, y
- c) el armador debería proporcionar toallas, jabón y papel higiénico a toda la gente de mar.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Pauta B3.1.11 – Instalaciones de esparcimiento, y disposiciones relativas al correo y a las visitas a los buques

1. Las instalaciones y servicios de esparcimiento se revisarán con frecuencia a fin de asegurar que son apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de avances técnicos, funcionales o de otra índole que sobrevengan en la industria del transporte marítimo.

2. El mobiliario de las instalaciones de esparcimiento debería incluir, por lo menos, un estante para libros y lugares para leer y escribir y, cuando sea factible, para juegos.

3. En cuanto a la planificación de las instalaciones de esparcimiento, la autoridad competente debería examinar la posibilidad de instalar una cafetería.

4. Debería tenerse en cuenta la posibilidad de incluir las siguientes instalaciones, cuando resulte factible, sin que ello represente costo alguno para la gente de mar:

- a) una sala para fumar;
- b) un lugar donde ver la televisión y escuchar la radio;
- c) la proyección de películas o vídeos, cuya oferta debería adecuarse a la duración del viaje y, en caso necesario, renovarse a intervalos razonables;
- d) equipos de deporte, incluidos aparatos de ejercicios físicos, juegos de mesa y juegos de cubierta;
- e) cuando sea posible, instalaciones para practicar la natación;
- f) una biblioteca con obras de contenido profesional y de otra índole, en cantidad suficiente para la duración del viaje y renovadas a intervalos razonables;
- g) medios para realizar trabajos manuales de tipo recreativo;
- h) aparatos electrónicos tales como radios, televisores, vídeos, lectores de DVD/CD, computadoras personales y programas informáticos, y grabadoras/lectores de casetes;
- i) cuando sea apropiado, bares para la gente de mar a bordo de los buques, a menos que ello sea contrario a las costumbres nacionales, religiosas o sociales, y
- j) un acceso razonable a las comunicaciones telefónicas entre el buque y tierra, así como a los servicios de correo electrónico e Internet, cuando los haya, a precio razonable.

5. Deberían hacerse todos los esfuerzos necesarios para que el correo de la gente de mar llegue del modo más rápido y seguro posible. También habría que estudiar la forma de conseguir que la gente de mar no tenga que pagar un franqueo suplementario cuando haya que reexpedir su correo por causas ajenas a su voluntad.

6. A reserva de lo que dispongan la legislación nacional o internacional en la materia, debería considerarse la posibilidad de adoptar medidas para que, cuando sea posible y razonable, se conceda rápidamente a los marinos autorización para recibir a bordo la visita de sus parejas, parientes y amigos, mientras el buque se halle en puerto. Tales medidas deberían estar supeditadas a que se cumplan satisfactoriamente los requisitos de seguridad.

7. Debería tomarse en consideración la posibilidad de autorizar a los marinos para que sus parejas los acompañen en viajes ocasionales, siempre que ello sea

factible y razonable. Las parejas deberían estar adecuadamente aseguradas contra accidentes y enfermedades; los armadores deberían brindar toda la asistencia necesaria a la gente de mar para suscribir tal seguro.

Pauta B3.1.12 – Prevención del ruido y las vibraciones

1. Los dormitorios, instalaciones de esparcimiento y de servicios de fonda deberían estar situados lo más lejos posible de la sala de máquinas, la sala de aparatos de gobierno, los chigres de cubierta, los equipos de ventilación, calefacción y aire acondicionado y cualquier otra maquinaria o aparatos ruidosos.

2. Deberían utilizarse materiales de insonorización u otros aislantes acústicos adecuados en la construcción y el acabado de mamparos, techos y cubiertas, en los espacios ruidosos, y puertas de cerradura automática aislantes del ruido, en la sala de máquinas.

3. La sala de máquinas y otros locales de maquinaria deberían estar provistos, cuando sea factible, de salas insonorizadas de control centralizado de máquinas para el personal que trabaja en ellas. Los lugares de trabajo, tales como el taller de máquinas, deberían estar insonorizados, en la medida en que sea factible, del ruido general procedente de la sala de máquinas, y deberían adoptarse medidas para reducir el ruido del funcionamiento de la maquinaria.

4. Los límites del nivel de ruido en los espacios de trabajo y alojamiento deberían estar en conformidad con las directrices internacionales de la OIT relativas a los niveles de exposición, incluidas las del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre *Factores ambientales en el lugar de trabajo*, 2001, y, cuando proceda, con la protección específica recomendada por la Organización Marítima Internacional, y con todo instrumento de enmienda ulterior y complementario relativo a los niveles aceptables de ruido a bordo de buques. Debería llevarse a bordo y poner a disposición de la gente de mar una copia del instrumento aplicable en inglés o en el idioma de trabajo del buque.

5. Los dormitorios, instalaciones de esparcimiento y de servicios de fonda no deberían estar expuestos a vibraciones excesivas.

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

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

1. Todo Miembro deberá asegurar que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo y sirvan alimentos y agua potable de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados que cubran adecuadamente las necesidades del buque y tomen en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos.

2. La comida de la gente de mar embarcada deberá proporcionarse gratuitamente durante su período de contratación.

3. Todo marino empleado como cocinero del buque y encargado de la preparación de las comidas deberá tener la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esta función a bordo de buques.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Norma A3.2 – Alimentación y servicio de fonda*

1. Los Miembros deberán adoptar una legislación u otras medidas que prevean normas mínimas respecto de la cantidad y calidad de los alimentos y el agua potable, así como en relación con el servicio de fonda, aplicables a las comidas que se sirven a la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, y llevarán a cabo actividades educativas para promover el conocimiento y la aplicación de las normas a que se refiere el presente párrafo.

2. Los Miembros deberán velar por que los buques cumplan las normas mínimas siguientes:

- a) habida cuenta del número de marinos a bordo, de sus exigencias religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos, y de la duración y naturaleza de la travesía, el abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad;
- b) la organización y el equipo del servicio de fonda permitirán suministrar a la gente de mar comidas adecuadas, variadas y nutritivas, preparadas y servidas en condiciones higiénicas, y
- c) el personal del servicio de fonda deberá estar debidamente formado o haber recibido instrucciones adecuadas para el ejercicio de sus funciones.

3. Los armadores deberán garantizar que todo marino contratado como cocinero a bordo de un buque esté formado para ello y posea las cualificaciones y competencias exigidas para ejercer esta función, de conformidad con lo dispuesto por la legislación del Miembro de que se trate.

4. Los requisitos del párrafo 3 de la presente norma deberán incluir el haber completado un curso de formación aprobado o reconocido por la autoridad competente, que comprenda conocimientos prácticos de cocina, higiene alimentaria y personal, almacenamiento de los alimentos, gestión de las reservas, y la protección del medio ambiente y la seguridad y la salud del servicio de fonda.

5. En los buques que operen con una dotación prescrita de menos de diez tripulantes, que por razón del número de miembros de la tripulación o del área de navegación pudieran no estar obligados por la autoridad competente a llevar un cocinero plenamente calificado, se deberá impartir formación o instrucción a toda persona que prepare alimentos en cocinas en las áreas relacionadas con los alimentos y la higiene personal, así como con la manipulación y el almacenaje de alimentos a bordo de un buque.

6. En circunstancias de extrema necesidad, la autoridad competente podrá conceder una dispensa para permitir que un cocinero no plenamente calificado preste servicio en un buque específico durante un período determinado, hasta el próximo puerto de escala apropiado o durante un período no superior a un mes, a condición de que la persona beneficiaria de dicha exención haya recibido formación e instrucción en materias que incluyan la higiene alimentaria y la higiene personal, así como la manipulación y almacenamiento de víveres a bordo.

7. Con arreglo a los procedimientos de cumplimiento continuo que se rigen en el Título 5 del presente Convenio, la autoridad competente deberá exigir que se realicen con frecuencia inspecciones documentadas a bordo de los buques, ya sea por el capitán o bajo sus órdenes, en relación con:

- a) las provisiones de víveres y agua potable;



- b) todos los locales y equipos utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua potable, y
  - c) la cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir comidas.
8. Ningún marino menor de 18 años podrá ser empleado o contratado o trabajar como cocinero a bordo de un buque.

### Pauta B3.2 – Alimentación y servicio de fonda

#### Pauta B3.2.1 – Inspecciones, educación, investigaciones y publicaciones

1. La autoridad competente, en cooperación con otros organismos y organizaciones pertinentes, debería reunir información reciente sobre la alimentación y los métodos para comprar, almacenar, conservar, cocinar y servir los alimentos, teniendo especialmente en cuenta los requisitos del servicio de fonda a bordo. Esta información debería facilitarse gratuitamente o a un precio razonable a los fabricantes y comerciantes especializados en el suministro de víveres y material para el servicio de fonda, a los capitanes, camareros y cocineros de buque, y a las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. A estos efectos, se deberían utilizar medios apropiados de divulgación, como manuales, folletos, carteles, gráficos o anuncios en revistas profesionales.

2. La autoridad competente debería formular recomendaciones para evitar el desperdicio de víveres, facilitar el mantenimiento de un nivel adecuado de higiene y dar las mayores facilidades posibles en la organización del trabajo.

3. La autoridad competente debería cooperar con las organizaciones y organismos pertinentes para elaborar material didáctico e informaciones que se difundirán a bordo acerca de los métodos adecuados para garantizar un suministro de alimentos y unos servicios de fonda apropiados.

4. La autoridad competente debería colaborar estrechamente con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas y con las autoridades nacionales o locales encargadas de las cuestiones relativas a la alimentación y la salud y, de ser necesario, podrá utilizar los servicios de dichas autoridades.

#### Pauta B3.2.2 – Cocinero del buque

1. La función de cocinero del buque debería asignarse únicamente a un marino que:

- a) haya prestado servicio en el mar durante el período mínimo que prescriba la autoridad competente, que podría variar en función de las calificaciones o experiencia pertinentes que posea el interesado, y
- b) haya aprobado el examen que prescriba la autoridad competente o un examen equivalente en un curso reconocido de formación de cocineros.

2. La aplicación del examen prescrito y la extensión de los certificados correspondientes podrán ser asumidas directamente por la autoridad competente o bien, bajo control suyo, por una escuela reconocida de cocineros.

3. La autoridad competente debería prever, cuando procediere, el reconocimiento de los certificados de aptitud de cocinero extendidos por otros Miembros que hayan ratificado el presente Convenio o el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), o por otra institución reconocida.

## TÍTULO 4. PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA, BIENESTAR Y PROTECCIÓN SOCIAL

### **Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra**

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

1. Todo Miembro deberá velar por que toda la gente de mar que trabaje en buques que enarboles su pabellón esté cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y de que tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica mientras estén trabajando a bordo.

2. La protección y la atención previstas en el párrafo 1 de la presente regla serán suministradas, en principio, sin costo alguno para la gente de mar.

3. Todos los Miembros deberán asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata, tenga acceso a las instalaciones médicas del Miembro en tierra.

4. Los requisitos sobre la protección de la salud y la atención médica a bordo establecidos en el Código incluyen normas sobre medidas destinadas a proporcionar a la gente de mar una protección de la salud y una atención médica comparables en lo posible con las que se ofrece en general a los trabajadores en tierra.

#### *Norma A4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra*

1. Los Miembros deberán velar por que se adopten medidas que proporcionen protección de la salud y atención médica a la gente de mar (incluida la atención dental esencial) que trabaje a bordo de buques que enarboles su pabellón, que:

- a) garanticen la aplicación a la gente de mar de todas las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y atención médica pertinentes para las tareas que realice, así como de las disposiciones especiales relativas al trabajo a bordo de buques;
- b) garanticen que se brinde a la gente de mar una protección de la salud y una atención médica comparables, lo más posible, con las que gozan generalmente los trabajadores en tierra, incluido el rápido acceso a los medicamentos necesarios, así como al equipo y los servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento y a información y asesoramiento médicos;
- c) garanticen a la gente de mar el derecho de visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible;
- d) garanticen que, en la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales del Miembro, los servicios de atención médica y protección sanitaria se presten gratuitamente a la gente de mar a bordo de buques o cuando desembarque en un puerto extranjero, y

e) que no se limiten al tratamiento de la gente de mar enferma o accidentada, sino que abarquen también medidas de carácter preventivo tales como programas de promoción de la salud y de educación sanitaria.

2. La autoridad competente deberá adoptar un formulario normalizado de informe médico para uso de los capitanes de buque y del personal médico pertinente en tierra y a bordo. Una vez rellenado, el formulario y su contenido deberán tener carácter confidencial y sólo deberán utilizarse para facilitar el tratamiento de la gente de mar.

3. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que establezca los requisitos aplicables a las instalaciones, el equipo y la formación de enfermería y atención médica a bordo de los buques que enarboleden su pabellón.

4. Las legislaciones nacionales deberán como mínimo prever los siguientes requisitos:

a) todos los buques deberán llevar un botiquín, equipo médico y una guía médica, cuyas especificaciones deberá prescribir y someter a inspecciones periódicas la autoridad competente. En los requisitos nacionales deberán tenerse en cuenta el tipo de buque, el número de personas a bordo y la naturaleza, el destino y la duración de las travesías y las normas médicas pertinentes recomendadas a nivel nacional e internacional;

b) todos los buques que lleven 100 o más personas a bordo y que habitualmente hagan travesías internacionales de más de tres días deberán llevar un médico calificado encargado de prestar atención médica. En la legislación nacional también deberá 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;

c) todos los buques que no lleven ningún médico deberán llevar a bordo al menos un marino 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 proporcionar primeros auxilios; las personas que estén a cargo de la atención médica a bordo y que no sean médicos deberán haber completado satisfactoriamente una formación en atención médica que esté en conformidad con los requisitos del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación); la gente de mar designada para proporcionar primeros auxilios deberá haber completado satisfactoriamente una formación en primeros auxilios que reúna los requisitos del Convenio de Formación; las legislaciones nacionales deberán especificar el nivel de formación aprobada exigido teniendo en cuenta, entre otras cosas, factores tales como la duración, la naturaleza y las condiciones de la travesía y el número de marinos a bordo, y

d) la autoridad competente deberá garantizar, mediante un sistema preestablecido, que en cualquier hora del día o de la noche los buques en alta mar puedan efectuar consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas; las consultas médicas, incluida la transmisión de mensajes médicos por radio o por satélite entre un buque y las personas que desde tierra brindan el asesoramiento, deberán ser gratuitas para todos los buques, independientemente del pabellón que enarboleden.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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

#### Pauta B4.1.1 – Prestación de atención médica

1. Al determinar el nivel de formación médica que se deberá proporcionar a bordo de los buques a los que no exige que lleven un médico, la autoridad competente debería exigir que:

- a) los buques que habitualmente puedan tener acceso en un plazo de ocho horas a una atención médica calificada y servicios médicos deberían designar al menos a un marino que haya seguido la formación en primeros auxilios autorizada exigida en el Convenio de Formación, que lo capacite para adoptar medidas inmediatas y eficaces en caso de accidentes o de enfermedades susceptibles de ocurrir a bordo y para seguir instrucciones médicas recibidas por radio o por satélite, y
- b) todos los demás buques deberían designar al menos a un marino que haya seguido la formación en atención médica autorizada, exigida en el Convenio de Formación, que abarque una formación práctica y una formación en técnicas de socorro, como la terapia intravenosa, que le permita participar eficazmente en programas coordinados de asistencia médica en buques que se encuentran navegando y proporcionar a los enfermos o lesionados un nivel satisfactorio de atención médica durante el período en que probablemente tengan que permanecer a bordo.

2. La formación a que se refiere el párrafo 1 de la presente pauta debería basarse en el contenido de las ediciones más recientes de la *Guía médica internacional de a bordo*, de la *Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas*, del *Documento que ha de servir de guía - Guía internacional para la formación de la gente de mar* y de la sección médica del *Código internacional de señales*, así como de guías nacionales análogas.

3. Las personas a que se hace referencia en el párrafo 1 de la presente pauta y otra gente de mar que pueda designar la autoridad competente deberían seguir, a intervalos de cinco años aproximadamente, cursos de perfeccionamiento que les permitan repasar e incrementar sus conocimientos y competencias, así como mantenerse al corriente de los nuevos progresos.

4. El mantenimiento apropiado del botiquín y de su contenido, del equipo médico y de la guía médica a bordo, así como su inspección periódica a intervalos regulares no superiores a doce meses, deberían estar a cargo de personas responsables designadas por la autoridad competente, que deberían velar por el control del etiquetado, la fecha de caducidad y las condiciones de conservación de los medicamentos y de los prospectos correspondientes, así como por el funcionamiento adecuado del equipo. Al adoptar o revisar la guía médica de a bordo utilizada a nivel nacional y al determinar el contenido del botiquín y el equipo médico, la autoridad competente debería tener en cuenta las recomendaciones internacionales en la materia, incluida la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo* y otras guías mencionadas en el párrafo 2 de la presente pauta.

5. Cuando un cargamento clasificado como peligroso no haya sido incluido en la edición más reciente de la *Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas*, debería suministrarse a la

gente de mar la información necesaria sobre la índole de las sustancias, los riesgos que entrañan, los equipos de protección personal necesarios, los procedimientos médicos pertinentes y los antídotos específicos. Estos antídotos y los equipos de protección personal deberían llevarse a bordo cada vez que se transporten mercancías peligrosas. Esta información debería incluirse en políticas y programas sobre seguridad y salud en el trabajo a bordo, descritos en la regla 4.3 y en las disposiciones conexas del Código.

6. Todos los buques deberían llevar a bordo una lista completa y actualizada de las estaciones de radio a través de las cuales puedan hacerse consultas médicas; y, si están dotados de un sistema de comunicación por satélite, deberían llevar a bordo una lista completa y actualizada de las estaciones terrestres costeras a través de las cuales puedan hacerse consultas médicas. La gente de mar responsable de prestar atención médica o primeros auxilios a bordo debería recibir instrucciones sobre el uso de la guía médica de a bordo y de la sección médica de la edición más reciente del *Código internacional de señales*, a fin de que pueda comprender qué tipo de información necesita el médico consultado, y los consejos que éste le dé.

#### Pauta B4.1.2 – Formulario de informe médico

1. El formulario normalizado de informe médico para la gente de mar previsto en la parte A del presente Código debería estar diseñado para facilitar el intercambio de informaciones médicas e informaciones conexas relativas a marinos particulares entre el buque y tierra en casos de enfermedad o lesiones.

#### Pauta B4.1.3 – Atención médica en tierra

1. Los servicios médicos en tierra para la atención de la gente de mar deberían ser adecuados y contar con médicos, dentistas y otro personal sanitario debidamente calificado.

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

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

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

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

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

- a) desarrollar y coordinar los esfuerzos de búsqueda y salvamento y organizar una pronta asistencia médica y evacuación en el mar de personas gravemente

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

enfermas o lesionadas a bordo de buques, utilizando medios tales como sistemas de señalización periódica de la posición de los buques, centros de coordinación de las operaciones de salvamento y servicios de helicópteros para casos de urgencia, de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimos y con el *Manual Internacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo (IAM-SAR)*;

- b) aprovechar al máximo todos los buques con médico a bordo y los buques preposicionados en el mar que puedan ofrecer servicios hospitalarios y medios de salvamento;
- c) compilar y mantener al día una lista internacional de médicos y de centros de asistencia médica disponibles en todo el mundo para prestar atención médica de urgencia a la gente de mar;
- d) desembarcar a la gente de mar en tierra para que reciba un tratamiento de urgencia;
- e) repatriar, tan pronto como sea posible, a la gente de mar hospitalizada en el extranjero, de acuerdo con la opinión de los médicos responsables del caso y tomando debidamente en cuenta los deseos y necesidades de la gente de mar;
- f) tomar las disposiciones necesarias para aportar una asistencia personal a la gente de mar durante su repatriación, de acuerdo con la opinión de los médicos responsables del caso y tomando debidamente en cuenta los deseos y necesidades de la gente de mar;
- g) promover la creación de centros de salud para la gente de mar que:
  - i) efectúen investigaciones sobre el estado de salud, el tratamiento médico y la atención sanitaria preventiva de la gente de mar, y
  - ii) impartan formación sobre medicina marítima al personal médico y sanitario;
- b) compilar y evaluar estadísticas relativas a accidentes, enfermedades y muertes de origen profesional de la gente de mar, integrarlas y armonizarlas con los sistemas nacionales existentes de estadísticas de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales de otras categorías de trabajadores;
- i) organizar intercambios internacionales de información técnica, material de formación y personal docente, así como cursos, seminarios y grupos de trabajo internacionales en materia de formación;
- j) proporcionar a toda la gente de mar servicios de salud y servicios médicos especiales, de carácter curativo y preventivo, en los puertos, o poner a su disposición servicios generales de salud, médicos y de rehabilitación, y
- k) adoptar disposiciones oportunas para repatriar lo antes posible los cuerpos o las cenizas de la gente de mar fallecida, de conformidad con los deseos que manifiesten sus parientes más próximos.

2. La cooperación internacional en la esfera de la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar debería basarse en acuerdos bilaterales o multilaterales o en consultas entre Estados Miembros.

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

1. Los Miembros deberían adoptar medidas para garantizar a las personas a cargo de la gente de mar domiciliadas en su territorio una asistencia médica apropiada y suficiente, en espera de que se cree un servicio de atención médica cuando no existan dichos servicios que incluya en su ámbito de acción a los trabajadores en general y a las personas a su cargo; además, deberían informar a la Oficina Internacional del Trabajo sobre las medidas adoptadas a estos efectos.

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

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

1. Todo Miembro deberá asegurar que en los buques que enarbolen su pabellón se adopten medidas, en conformidad con el Código, que concedan a la gente de mar empleada en los buques el derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo.

2. La presente regla no irá en perjuicio de ningún otro recurso legal al alcance de la gente de mar.

#### ***Norma A4.2 – Responsabilidad del armador***

1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que exija que los armadores de los buques que enarbolen su pabellón sean responsables de la protección de la salud y de la atención médica de toda la gente de mar que preste servicio a bordo de buques de conformidad con las siguientes normas mínimas:

- a) los armadores deberán sufragar los gastos por 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 o que se deriven del empleo que desempeñaron entre esas fechas;
- b) los armadores deberán constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo 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;
- c) los armadores deberán sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad, y
- d) los armadores deberán sufragar los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación.



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2. La legislación nacional podrá limitar la responsabilidad del armador por lo que se refiere a los gastos de asistencia médica, alojamiento y alimentación a un período que no podrá ser inferior a 16 semanas a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad.

3. Cuando la enfermedad o la lesión ocasionen una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar:

- a) la totalidad del salario mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo hasta que la gente de mar haya sido repatriada de conformidad con el presente Convenio, y
- b) la totalidad o una parte del salario, conforme a 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 en virtud de la legislación del Miembro competente (si esto ocurre antes).

4. La legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador en cuanto al pago de la totalidad o parte del salario de la gente de mar desembarcada a un período que no podrá ser inferior a 16 semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad.

5. La legislación nacional podrá eximir de responsabilidad a un armador 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.

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

7. Los armadores o sus representantes deberán adoptar medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida y devolvérselos a sus parientes más próximos.

### Pauta B4.2 – Responsabilidad del armador

1. Del pago de la totalidad del salario previsto en el párrafo 3, a), de la norma A4.2 podrán excluirse las bonificaciones.

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

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



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

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

1. Todo Miembro deberá asegurarse de que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón tenga protección de la salud en el trabajo y viva, trabaje y reciba formación a bordo del buque en un entorno seguro e higiénico.
2. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, y teniendo en cuenta los códigos aplicables, junto con las pautas y normas recomendadas por las organizaciones internacionales, las administraciones nacionales y las organizaciones del sector marítimo, deberá elaborar y promulgar orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolen el pabellón del Estado Miembro.
3. Todo Miembro deberá adoptar una legislación y otras medidas que aborden las cuestiones especificadas en el Código, teniendo en cuenta instrumentos internacionales pertinentes, y estableciendo normas sobre protección de la seguridad y la salud y sobre la prevención de accidentes a bordo de buques que enarbolen su pabellón.

*Norma A4.3 – Protección de la seguridad y la salud  
y prevención de accidentes*

1. La legislación u otras medidas que se han de adoptar de conformidad con el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán incluir lo siguiente:
  - a) la adopción y la aplicación y promoción efectivas de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques que enarbolen el pabellón del Miembro, incluida una evaluación de los riesgos, así como la formación e instrucción de la gente de mar;
  - b) precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, con inclusión de medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como al riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques;
  - c) programas a bordo para la prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales y para lograr una mejora continua de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, en la que participen representantes de la gente de mar y todas las demás personas interesadas en su aplicación, tomando en cuenta las medidas preventivas, que incluyen el control de ingeniería y de diseño, la sustitución de las tareas colectivas tanto como las individuales por procesos y procedimientos, y la utilización del equipo de protección personal, y
  - d) requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar y notificar los accidentes del trabajo a bordo.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma deberán:

- a) tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes que tratan sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo en general y sobre riesgos específicos y deberán abordar todas las cuestiones relativas a la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales que sean aplicables al trabajo de la gente de mar y, en particular, los relacionados con el empleo marítimo;
- b) especificar claramente la obligación de los armadores, la gente de mar y otras personas interesadas de cumplir las normas aplicables y los programas y políticas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques prestando especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años;
- c) especificar los deberes del capitán y/o de la persona designada por el capitán para asumir la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, y
- d) especificar las atribuciones de los miembros de la tripulación del buque que han sido designados o elegidos representantes encargados de las cuestiones de seguridad a efectos de su participación en las reuniones del comité de seguridad del buque. Deberán crearse comités de esta índole en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos.

3. Las normas mencionadas en el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán ser examinadas periódicamente en consulta con los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar y, de ser necesario, revisadas para tener en cuenta la evolución de la tecnología y de las investigaciones a fin de facilitar una mejora continua de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo y de proporcionar un entorno de trabajo seguro a la gente de mar en los buques que enarbolan el pabellón del Miembro.

4. El cumplimiento de los requisitos de los instrumentos internacionales aplicables sobre los niveles aceptables de exposición a riesgos en el lugar de trabajo a bordo de buques y sobre la elaboración y aplicación de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques será considerada conforme con los requisitos del presente Convenio.

5. La autoridad competente deberá asegurar que:

- a) los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales sean notificados de manera adecuada teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo respecto de la notificación y registro de los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales;
- b) se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas de tales accidentes y enfermedades y, cuando sea necesario, de que se les dé seguimiento mediante investigaciones sobre las tendencias generales y sobre los riesgos señalados, y
- c) se investiguen los accidentes del trabajo.

6. La notificación e investigación de las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo deberán estar diseñadas para asegurar la protección de los datos personales

de la gente de mar, y deberán tener en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo sobre este tema.

7. La autoridad competente deberá colaborar con las organizaciones de armadores y de gente de mar para adoptar medidas destinadas a señalar a la atención de la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques información acerca de riesgos particulares a bordo, por ejemplo, por medios tales como avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes.

8. La autoridad competente deberá exigir que los armadores que procedan a una evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo consulten la información estadística apropiada de sus buques y de las estadísticas generales proporcionadas por la autoridad competente.

Pauta B4.3 – Protección de la seguridad y la salud  
y prevención de accidentes

Pauta B4.3.1 – Disposiciones sobre accidentes del trabajo y lesiones  
y enfermedades profesionales

1. Las disposiciones exigidas en virtud de la norma A4.3 deberían tener en cuenta el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, 1996, y las versiones ulteriores y otras normas, pautas y repertorios de recomendaciones prácticas conexos de la OIT e internacionales relativos a la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, incluidos los niveles de exposición que puedan indicar.

2. La autoridad competente debería velar por que, en las orientaciones nacionales relativas a la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, se aborden las cuestiones siguientes, en particular:

- a) disposiciones generales y disposiciones básicas;
- b) características estructurales del buque, incluidos los medios de acceso y los riesgos derivados del amianto;
- c) máquinas;
- d) los efectos de la temperatura extremadamente baja o extremadamente alta de toda superficie con la que los marinos puedan estar en contacto;
- e) los efectos del ruido en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
- f) los efectos de las vibraciones en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
- g) los efectos de factores ambientales distintos de los previstos en los apartados e) y f) en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo, incluido el humo del tabaco;
- h) medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;
- i) equipos de carga y descarga;
- j) prevención y lucha contra incendios;
- k) anclas, cadenas y cables;
- l) cargas peligrosas y lastres;
- m) equipo de protección personal para la gente de mar;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- n)* trabajo en espacios confinados;
- o)* los efectos físicos y mentales del cansancio;
- p)* los efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol;
- q)* protección y prevención contra el VIH/SIDA, y
- r)* respuesta ante emergencias y accidentes.

3. En la evaluación de los riesgos y la reducción de la exposición respecto de las cuestiones a que se refiere el párrafo 2 de la presente pauta se deberían tener en cuenta los efectos de los factores físicos sobre la salud en el trabajo (con inclusión de la manipulación manual de cargas, el ruido y las vibraciones), los efectos de los factores químicos y biológicos en la salud en el trabajo, los efectos de los factores mentales en la salud en el trabajo, así como los efectos en la salud física y mental del cansancio y los accidentes del trabajo. Al adoptarse las medidas necesarias deberían tomarse debidamente en cuenta los principios de prevención, según los cuales se dispone, entre otras cosas, que la prevención del riesgo en su origen, la adaptación del trabajo al individuo, especialmente en lo que respecta al diseño de los lugares de trabajo y a la sustitución de elementos peligrosos por otros que no lo sean o que sean menos peligrosos, deben primar sobre los equipos de protección personal para la gente de mar.

4. Además, la autoridad competente debería asegurarse de que se tengan en cuenta las implicaciones para la seguridad y la salud en relación con las cuestiones siguientes, en particular:

- a)* respuesta ante emergencias y accidentes;
- b)* efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol, y
- c)* protección y prevención contra el VIH/SIDA.

### Pauta B4.3.2 – Exposición al ruido

1. La autoridad competente de cada Miembro, junto con los organismos internacionales competentes y representantes de organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, deberían examinar sobre una base permanente los problemas del ruido a bordo a fin de mejorar la protección de la gente de mar, en la medida en que sea factible, de los efectos nocivos del ruido.

2. En el examen a que se refiere el párrafo 1 de la presente pauta se deberían tener en cuenta los efectos nocivos que la exposición al ruido excesivo ejerce sobre la audición, la salud y la comodidad de la gente de mar que vive y trabaja a bordo de buques, así como las medidas que se han de prescribir o recomendar para reducir el ruido a bordo a fin de proteger a la gente de mar. Entre las medidas para reducir la exposición al ruido que han de considerarse deberían incluirse las siguientes:

- a)* instruir a la gente de mar sobre los peligros para la audición y la salud de una exposición prolongada a ruidos muy intensos y sobre la forma de usar adecuadamente los equipos y aparatos de protección acústica;
- b)* proporcionar equipo de protección auditiva a la gente de mar, cuando sea necesario, y
- c)* evaluar los riesgos y reducir la exposición al ruido en los espacios de alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y de fonda, así como en la sala de máquinas y otros locales de maquinaria.

Pauta B4.3.3 – Exposición a las vibraciones

1. La autoridad competente de cada Miembro, junto con los organismos internacionales pertinentes y representantes de organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, y teniendo en cuenta, cuando proceda, las normas internacionales pertinentes, deberían examinar de manera permanente el problema de las vibraciones a bordo de los buques con objeto de mejorar la protección de la gente de mar, en la medida en que sea factible, de los efectos nocivos de las vibraciones.

2. El examen a que se refiere el párrafo 1 de la presente pauta debería abarcar los efectos de la exposición excesiva a las vibraciones sobre la salud y la comodidad de la gente de mar y las medidas que se han de prescribir o recomendar para reducir las vibraciones a bordo a fin de proteger a la gente de mar. Entre las medidas que se han de tomar en consideración para reducir las vibraciones deberían incluirse las siguientes:

- a) dar instrucciones a la gente de mar sobre los peligros que representa para su salud la exposición prolongada a las vibraciones;
- b) proporcionar a la gente de mar equipo de protección personal aprobado cuando sea necesario, y
- c) evaluar los riesgos y reducir la exposición de los espacios de alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y de fonda mediante la adopción de medidas en conformidad con las orientaciones proporcionadas por el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre *Factores ambientales en el lugar del trabajo*, 2001, y las versiones revisadas ulteriores, teniendo en cuenta la diferencia entre la exposición en los espacios de trabajo y en los espacios de alojamiento.

Pauta B4.3.4 – Obligaciones de los armadores

1. Toda obligación que incumba al armador de suministrar equipo de protección u otros dispositivos de prevención de accidentes debería ir acompañada, en general, de normas para la utilización de dicho equipo o de dichos dispositivos de protección por la gente de mar, así como de la obligación de ésta de acatar las medidas pertinentes en materia de prevención de accidentes y de protección de la salud.

2. Deberían tenerse en cuenta también los artículos 7 y 11 del Convenio sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 119), y las disposiciones correspondientes de la Recomendación sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 118), en virtud de los cuales, por una parte, incumbe al empleador la obligación de velar por que las máquinas utilizadas estén adecuadamente protegidas y por que se prohíba la utilización de máquinas desprovistas de dispositivos de protección adecuados, y, por otra parte, incumbe al trabajador la obligación de no utilizar una máquina sin que estén colocados en su lugar los dispositivos de protección de que vaya provista y de no inutilizar dichos dispositivos.

Pauta B4.3.5 – Notificación y compilación de estadísticas

1. Todos los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales deberían notificarse a fin de que sean investigados y de que se compilen, ana-

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

licen y publiquen estadísticas detalladas sobre los mismos teniendo en cuenta la protección de los datos personales de la gente de mar interesada. Los informes no deberían limitarse a los casos de muerte o a los accidentes que afecten al buque.

2. En las estadísticas a que se hace referencia en el párrafo 1 de la presente pauta deberían registrarse el número, la naturaleza, las causas y los efectos de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, indicándose claramente en qué parte del buque se han producido, el tipo de cada accidente, y si han ocurrido en el mar o en puerto.

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

### Pauta B4.3.6 – Investigaciones

1. La autoridad competente debería emprender investigaciones 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.

2. Debería tenerse en cuenta la inclusión de los siguientes temas de investigación:

- a) medio en que se realiza el trabajo (por ejemplo, superficie de trabajo, disposición de las máquinas, medios de acceso y alumbrado) y métodos de trabajo;
- b) incidencia de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales por grupo de edad;
- c) problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo;
- d) problemas resultantes del estrés físico a bordo de los buques, en particular como consecuencia del aumento del volumen de trabajo;
- e) problemas y efectos de la evolución técnica y su influencia en la composición de la tripulación, y
- f) problemas derivados de fallos humanos.

### Pauta B4.3.7 – Programas nacionales de protección y de prevención

1. A fin de disponer de una base sólida para adoptar medidas destinadas a promover la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales imputables a riesgos propios del empleo marítimo, deberían emprenderse estudios sobre las tendencias generales y los riesgos que pongan de manifiesto las estadísticas.

2. La puesta en práctica de programas para promover la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de los accidentes de trabajo debería organizarse de modo tal que puedan participar en ellos las autoridades competentes, los armadores, la gente de mar o sus representantes y otros organismos interesados inclusive por medios tales como avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes y reuniones de información, pautas sobre los niveles máximos de exposición a factores ambientales potencialmente peligrosos en el lugar de trabajo u otros peligros, o los resultados de un proceso sistemático de evaluación de

los riesgos. En particular, en el plano nacional o local se deberían crear comisiones o grupos de trabajo especiales y comités de a bordo, de carácter mixto, encargados de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, en que estén representadas las organizaciones de armadores y de la gente de mar.

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

#### Pauta B4.3.8 – Contenido de los programas de protección y de prevención

1. Debería tenerse en cuenta la posibilidad de incluir entre las funciones de las comisiones y otros órganos mencionados en el párrafo 2 de la pauta B4.3.7 las siguientes:

- a) la preparación de pautas y políticas nacionales para los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo y para las disposiciones, normas y manuales sobre prevención de accidentes;
- b) la organización de cursos y programas de formación en materia de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes;
- c) la organización de publicidad sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, lo cual incluye películas, carteles, avisos y folletos, y
- d) la distribución de publicaciones e información sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, de manera que lleguen a la gente de mar a bordo de los buques.

2. Quienes tengan a su cargo la preparación de textos sobre medidas de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevención de accidentes o la elaboración de recomendaciones prácticas deberían tomar en consideración las disposiciones o recomendaciones pertinentes adoptadas por las autoridades u organizaciones nacionales interesadas o por las organizaciones marítimas internacionales competentes.

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

#### Pauta B4.3.9 – Formación para la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes de trabajo

1. Los programas de formación a que se refiere el párrafo 1, a), de la norma A4.3 deberían revisarse periódicamente y ponerse al día según la evolución del tipo, las dimensiones y el equipamiento de los buques, así como en función de los cambios en la organización de la dotación, en las nacionalidades e idiomas y en la organización del trabajo a bordo.

2. La publicidad sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes debería organizarse de forma permanente, y podría revestir las formas siguientes:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- a) material educativo audiovisual, como películas, para su utilización en los centros de formación profesional de la gente de mar y, cuando sea factible, proyección de películas a bordo de los buques;
- b) colocación de carteles a bordo de los buques;
- c) inclusión de artículos sobre los riesgos del trabajo marítimo y las medidas de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes en las revistas destinadas a la gente de mar, y
- d) campañas especiales en diversos medios de publicidad para instruir a la gente de mar, inclusive sobre las prácticas de trabajo seguras.

3. En la publicidad a que se refiere el párrafo 2 de la presente pauta se deberían tener en cuenta las diferencias de nacionalidad, idioma y costumbres entre la gente de mar a bordo de los buques.

### Pauta B4.3.10 – Educación de los jóvenes marinos en materia de seguridad y salud

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

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

- a) elevación, desplazamiento o transporte de cargas u objetos pesados;
- b) entrada en calderas, tanques y coferdanes;
- c) exposición a niveles nocivos de ruido y de vibraciones;
- d) manipulación de dispositivos de izada y de otras máquinas o herramientas motrices, o trabajos como señalero para los operadores de dicho equipo;
- e) manipulación de las estachas de amarre o de cabos de remolque o de equipo de anclaje;
- f) aparejamiento;
- g) trabajo en la arboladura o en el puente con mar gruesa;
- h) guardías de noche;
- i) mantenimiento del equipo eléctrico;
- j) exposición a materiales potencialmente nocivos o a agentes físicos nocivos, tales como sustancias peligrosas o tóxicas y radiaciones ionizantes;
- k) limpieza de los aparatos de cocina, y
- l) manipulación o la responsabilidad de las lanchas.



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

4. La educación y la formación profesional impartidas a los jóvenes marinos, tanto en tierra como a bordo, deberían incluir orientaciones sobre los efectos nocivos para su salud y bienestar del consumo abusivo de alcohol, drogas y otras sustancias potencialmente nocivas, y sobre los riesgos y preocupaciones relacionados con el VIH/SIDA y otras actividades que implican riesgos para la salud.

#### Pauta B4.3.11 – Cooperación internacional

1. Los Miembros, con la asistencia, cuando proceda, de organizaciones intergubernamentales y otras organizaciones internacionales, deberían esforzarse por cooperar entre sí a fin de lograr la mayor uniformidad posible de las acciones para promover la protección y la prevención de la seguridad y la salud y los accidentes de trabajo.

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

3. Los Miembros deberían tener en cuenta también la necesidad de mantener una cooperación internacional para la promoción continua de actividades relacionadas con la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de los accidentes de trabajo; esta cooperación podría revestir las formas siguientes:

- a)* acuerdos bilaterales o multilaterales para lograr la uniformidad de las normas y los dispositivos de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevención de accidentes de trabajo;
- b)* intercambio de información sobre determinados riesgos a que está expuesta la gente de mar y sobre los medios de promover la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevenir los accidentes;
- c)* asistencia en la experimentación del equipo y en las actividades de inspección, de conformidad con la reglamentación nacional del país cuyo pabellón enarbole el buque;
- d)* colaboración en la elaboración y difusión de disposiciones, reglas o manuales de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y prevención de accidentes;
- e)* colaboración en la producción y utilización de materiales didácticos, y
- f)* servicios comunes o asistencia mutua para impartir a la gente de mar formación en materia de protección de la seguridad y la salud en el trabajo, prevención de accidentes y prácticas de trabajo seguras.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### ***Regla 4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra***

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

1. Los Miembros deberán velar por que las instalaciones de bienestar en tierra, si las hay, sean de fácil acceso. Los Miembros también deberán promover la construcción en determinados puertos de instalaciones de bienestar como las enumeradas en el Código, a fin de que la gente de mar a bordo de los buques que se encuentren en sus puertos tenga acceso a instalaciones y servicios de bienestar apropiados.

2. Las responsabilidades que incumben a los Miembros en relación con las instalaciones en tierra, tales como las instalaciones y servicios de bienestar, culturales, de esparcimiento e información, se enuncian en el Código.

#### *Norma A4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra*

1. Todo Miembro deberá exigir que, cuando haya instalaciones de bienestar en su territorio, éstas puedan ser utilizadas por toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en que la gente de mar trabaje o esté empleada o contratada.

2. Todo Miembro deberá impulsar el desarrollo de instalaciones de bienestar en puertos apropiados del país y determinar, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, qué puertos deben considerarse apropiados.

3. Todo Miembro deberá alentar el establecimiento de comisiones de bienestar encargadas de examinar regularmente las instalaciones y servicios de bienestar a fin de cerciorarse de que sean apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de los avances técnicos, operacionales o de otra índole que se registren en el sector del transporte marítimo.

#### *Pauta B4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra*

##### *Pauta B4.4.1 – Responsabilidades de los Miembros*

1. Todo Miembro debería:

- a) adoptar medidas para asegurar que se faciliten instalaciones y servicios de bienestar adecuados a la gente de mar en puertos de escala seleccionados y que se les dispense una protección adecuada en el ejercicio de su profesión, y
- b) en la aplicación de estas medidas, tener en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar por lo que se refiere a su seguridad, salud y esparcimiento, particularmente cuando se encuentre en el extranjero o en zonas de guerra.

2. Entre las medidas de control de las instalaciones y servicios de bienestar debería figurar la participación de organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar.

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

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

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

#### Pauta B4.4.2 – Instalaciones y servicios de bienestar en los puertos

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

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

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

3. Deberían crearse o ampliarse las instalaciones de bienestar y de esparcimiento necesarias en los puertos. Entre dichas instalaciones deberían figurar:

- 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.

4. Estas instalaciones pueden proporcionarse poniendo a disposición de la gente de mar, en función de sus necesidades, instalaciones previstas para un uso más general.

5. Cuando un gran número de marinos de diferentes nacionalidades necesiten disponer en puerto de determinadas instalaciones, tales como hoteles, clubes o locales deportivos, las autoridades u organismos competentes de los países de origen de la gente de mar y de los Estados del pabellón, así como las asociaciones

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

internacionales interesadas, deberían celebrar consultas y cooperar entre sí y con las autoridades y organismos competentes del país donde está situado el puerto, al objeto de aunar recursos y evitar la duplicación inútil de esfuerzos.

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

7. Estas instalaciones de alojamiento deberían ponerse a disposición de toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en que la gente de mar trabaje o esté empleada o contratada. Sin infringir en modo alguno este principio, tal vez sea necesario que en determinados puertos se prevean diversos tipos de servicios, de nivel comparable pero adaptados a las costumbres y necesidades de diferentes grupos de gente de mar.

8. Deberían adoptarse medidas para asegurar que, según sea necesario, en la gestión de las instalaciones y los servicios de bienestar para la gente de mar se emplee a tiempo completo a personal técnicamente competente, además de los eventuales colaboradores voluntarios.

### Pauta B4.4.3 – Comisiones de bienestar

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

- a) verificar que las instalaciones de bienestar existentes sigan siendo adecuadas y determinar si conviene crear otras o suprimir las que son subutilizadas, y
- b) ayudar y asesorar a los encargados de proporcionar instalaciones de bienestar y asegurar la coordinación entre ellos.

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

3. Cuando corresponda, se debería invitar a los cónsules de los Estados marítimos y a los representantes locales de organizaciones de bienestar extranjeras a que participen en la labor de las comisiones de bienestar en los puertos y a nivel regional y nacional, de conformidad con la legislación nacional.

### Pauta B4.4.4 – Financiación de las instalaciones de bienestar

1. De acuerdo con las condiciones y la práctica nacionales, 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.

2. Cuando se establezcan impuestos, gravámenes o contribuciones especiales para financiar las instalaciones de bienestar, estos recursos sólo deberían utilizarse para los fines con que se recaudaron.

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

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

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

3. Las autoridades competentes deberían adoptar todas las medidas adecuadas para informar a los armadores y a la gente de mar que llegue a un puerto sobre todas las leyes y costumbres especiales cuya infracción podría poner en peligro su libertad.

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

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

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

- a) el acceso a los cónsules del Estado de su nacionalidad o el Estado de residencia, y
- b) una cooperación eficaz entre dichos cónsules y las autoridades locales o nacionales.

2. La situación de la gente de mar detenida en un puerto extranjero debería ser tramitada sin demora con arreglo a las normas en materia de garantías procesales y con la protección consular apropiada.

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

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

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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

### ***Regla 4.5 – Seguridad social***

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

1. Los Miembros deberán asegurar que toda la gente de mar y, en la medida en que lo prevea la legislación nacional, las personas a su cargo tengan acceso a una protección en materia de seguridad social de conformidad con el Código, sin que ello menoscabe cualquier condición más favorable a que se hace referencia en el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución.

2. Los Miembros se comprometen a adoptar medidas, acordes con sus circunstancias nacionales, individualmente y por medio de una cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección en materia de seguridad social completa para la gente de mar.

3. Los Miembros deberán asegurarse de que la gente de mar, sujeta a su legislación en materia de seguridad social, y, en la medida en que esté previsto en la legislación nacional, las personas a su cargo tengan derecho a beneficiarse de una protección en materia de seguridad social no menos favorable que la que gozan los trabajadores en tierra.

### *Norma A4.5 – Seguridad social*

1. Las ramas que habrán de considerarse para lograr progresivamente una cobertura completa en materia de seguridad social de conformidad con la regla 4.5 son: la atención médica, las prestaciones de enfermedad, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones por lesiones profesionales, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez, y las prestaciones de supervivencia, que complementen la protección proporcionada de conformidad con las reglas 4.1, sobre atención médica, y 4.2, sobre la responsabilidad del armador, y con otros títulos del presente Convenio.

2. En el momento de la ratificación, la protección que ha de proporcionar cada Miembro de conformidad con el párrafo 1 de la regla 4.5 deberá incluir por lo menos tres de las nueve ramas enumeradas en el párrafo 1 de la presente norma.

3. Los Miembros deberán adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección complementaria en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1 de la presente norma a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio. Esta responsabilidad podría cumplirse, por ejemplo, mediante la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales o de sistemas basados en cotizaciones. La protección resultante no deberá ser menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio.

4. No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo al párrafo 3 de la presente norma, los Miembros podrán determinar, mediante acuerdos bilate-

rales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que esté sujeta la gente de mar.

5. Las responsabilidades de los Miembros respecto de la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan su pabellón deberá incluir las previstas en las reglas 4.1 y 4.2 y en las disposiciones conexas del Código, así como las inherentes a sus obligaciones generales en virtud de la legislación internacional.

6. Los Miembros deberán tomar en consideración las distintas maneras en que, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se proporcionarán a la gente de mar prestaciones comparables en los casos en que no exista una cobertura suficiente en las ramas mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma.

7. La protección en virtud del párrafo 1 de la regla 4.5 podrá estar contenida, cuando proceda, en una ley o reglamento, en regímenes privados o en convenios de negociación colectiva o en una combinación de éstos.

8. En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, los Miembros deberán cooperar, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales o mediante otros acuerdos, para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social, otorgados mediante regímenes contributivos o no contributivos, adquiridos o en curso de adquisición de toda la gente de mar, independientemente de su lugar de residencia.

9. Los Miembros deberán establecer procedimientos justos y eficaces para la resolución de conflictos.

10. En el momento de la ratificación, todo Miembro deberá especificar en qué ramas se brinda protección de conformidad con el párrafo 2 de la presente norma. Ulteriormente deberá notificar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo cuándo proporciona protección en materia de seguridad social respecto de una o más ramas adicionales de las enumeradas en el párrafo 1 de la presente norma. El Director General deberá conservar un registro de esta información y deberá ponerlo a disposición de todas las partes interesadas.

11. Las memorias presentadas a la Oficina Internacional del Trabajo en virtud del artículo 22 de la Constitución también deberán incluir información acerca de las medidas adoptadas de conformidad con el párrafo 2 de la regla 4.5 para hacer extensiva la protección a otras ramas.

#### Pauta B4.5 – Seguridad social

1. La protección que se ha de brindar en el momento de la ratificación de conformidad con el párrafo 2 de la norma A4.5 debería incluir al menos las ramas de atención médica, prestaciones de enfermedad y prestaciones por lesiones profesionales.

2. En las circunstancias mencionadas en el párrafo 6 de la norma A4.5, pueden proporcionarse prestaciones comparables a través de seguros, acuerdos bilaterales y multilaterales u otros medios eficaces, teniendo en cuenta las disposiciones de los convenios de negociación colectiva pertinentes. En los casos en que se adopten esas medidas, debería informarse a la gente de mar cubierta por tales medidas por qué medios se proporcionará protección de las distintas ramas de la seguridad social.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

3. En los casos en que la gente de mar esté sujeta a más de una legislación nacional sobre seguridad social, los Miembros interesados deberían cooperar para determinar por mutuo acuerdo cuál legislación se ha de aplicar, teniendo en cuenta factores tales como el tipo y el nivel de protección previstos por las legislaciones respectivas que sean más favorables a la gente de mar interesada, así como las preferencias de la gente de mar.

4. Los procedimientos que se han de establecer en virtud del párrafo 9 de la norma A4.5 deberían estar diseñados para abarcar todos los conflictos relacionados con las quejas de la gente de mar interesada, independientemente de la manera en que se proporcione esa cobertura.

5. Todo Miembro cuyo pabellón enarbole el buque a bordo del cual presta servicio la gente de mar (nacionales, extranjeros o ambas categorías) debería proporcionar a la misma la protección en materia de seguridad social prevista en el Convenio, según proceda. Dicho Estado debería examinar periódicamente las ramas contempladas en el párrafo 1 de la norma A4.5 con miras a identificar toda rama adicional que redunde en beneficio de la gente de mar.

6. En el acuerdo de empleo de la gente de mar deberían indicarse los medios por los cuales el armador proporcionará a la gente de mar protección en las distintas ramas de la seguridad social, así como cualquier otra información pertinente a disposición del armador, por ejemplo las deducciones reglamentarias de los salarios de la gente de mar y las contribuciones de los armadores que puedan deducirse de conformidad con los requisitos establecidos por órganos autorizados identificados en aplicación de los regímenes de seguridad social nacionales pertinentes.

7. Al ejercer efectivamente su jurisdicción sobre las cuestiones sociales, el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque debería comprobar que se cumplen las responsabilidades de los armadores en lo que atañe a la protección en materia de seguridad social, con inclusión del pago de las cotizaciones a los regímenes de seguridad social.



## **TÍTULO 5. CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN**

1. 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.

2. Los párrafos 3 y 4 del artículo VI, que permiten la aplicación de la parte A del Código a través de disposiciones sustancialmente equivalentes, no se aplican al presente Título de la parte A del Código.

3. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del presente Convenio, todo Miembro deberá cumplir sus responsabilidades en virtud de las reglas y en la manera prevista en las normas correspondientes de la parte A del Código, prestando la debida consideración a las pautas correspondientes de la parte B del Código.

4. Las disposiciones del presente Título deberán aplicarse teniendo presente que los marinos y los armadores, al igual que todas las demás personas, son iguales ante la ley, tienen derecho a la misma protección jurídica y no deben ser objeto de discriminación por lo que respecta al acceso a los juzgados, tribunales u otros mecanismos de resolución de litigios. Las disposiciones del presente Título no determinan jurisdicción legal ni competencia territorial alguna.

### ***Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón***

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

#### ***Regla 5.1.1 – Principios generales***

1. Todo Miembro es responsable de velar por el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Convenio a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

2. Los Miembros deberán establecer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo, de conformidad con las reglas 5.1.3 y 5.1.4, velando por 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 presente Convenio.

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

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

haya ratificado el presente Convenio, si éste 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.

4. El certificado de trabajo marítimo, complementado por una declaración de conformidad laboral marítima, tendrá valor de presunción, salvo prueba en contrario, de que el buque ha sido debidamente inspeccionado por el Miembro cuyo pabellón enarbola y de que cumple los requisitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar previstas en el presente Convenio en la medida que se especifica.

5. En las memorias presentadas por el Miembro a la Oficina Internacional del Trabajo en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo deberá incluirse información sobre el sistema mencionado en el párrafo 2 de la presente regla, incluido el método utilizado para evaluar su eficacia.

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

1. Todo Miembro deberá establecer normas y objetivos claros respecto a la administración de sus sistemas de inspección y de certificación, así como procedimientos generales adecuados para evaluar el grado de realización de dichos objetivos y de dichas normas.

2. Todo Miembro deberá exigir que todos los buques que enarbolan su pabellón tengan a bordo una copia disponible del presente Convenio.

### *Pauta B5.1.1 – Principios generales*

1. La autoridad competente de cada Miembro debería adoptar medidas adecuadas para fomentar una cooperación efectiva entre las instituciones públicas y otras organizaciones que se ocupen de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo.

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

### ***Regla 5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas***

1. Las instituciones públicas y otras organizaciones a que se refiere el párrafo 3 de la regla 5.1.1 (designadas como «organizaciones reconocidas») deberán contar con el reconocimiento de la autoridad competente en el sentido de que reúnen los requisitos contenidos en el Código en lo que respecta a la competencia e independencia. Las funciones de inspección y de certificación que las organizaciones reconocidas pueden estar autorizadas a realizar quedarán comprendidas en el

ámbito de las actividades que en el Código se indica expresamente que llevan a cabo la autoridad competente o una organización reconocida.

2. Las memorias mencionadas en el párrafo 5 de la regla 5.1.1 deberán contener información sobre la organización u organizaciones de que se trate, el alcance de las autorizaciones concedidas y las disposiciones adoptadas por el Miembro para garantizar que las actividades autorizadas se llevan a cabo de forma íntegra y eficaz.

*Norma A5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas*

1. A los efectos del reconocimiento de conformidad con el párrafo 1 de la regla 5.1.2, la autoridad competente deberá examinar la competencia e independencia de la organización interesada y determinar si dicha organización ha demostrado, en el grado necesario para llevar a cabo las actividades comprendidas en las facultades que se le hayan conferido, que:

- a) posee las competencias técnicas necesarias en los aspectos relevantes del presente Convenio y los conocimientos adecuados sobre el funcionamiento del buque, incluidos los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques, las condiciones de empleo, el alojamiento, las instalaciones de esparcimiento, la alimentación y el servicio de fonda, y la prevención de accidentes, la protección de la salud, la atención médica, el bienestar y la protección de la seguridad social;
- b) tiene la capacidad para mantener y actualizar las competencias profesionales de su personal;
- c) posee los conocimientos necesarios acerca de las disposiciones del Convenio así como de la legislación nacional aplicable y de los instrumentos internacionales pertinentes, y
- d) su tamaño, estructura, experiencia y capacidad están en consonancia con el tipo y grado de autorización.

2. Cualquier autorización que se conceda en relación con las inspecciones facultará a la organización para que, como mínimo, pueda exigir que se corrijan las deficiencias que se señalen en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y se realicen inspecciones a ese respecto cuando lo solicite un Estado del puerto.

3. Todo Miembro deberá establecer:

- a) un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones reconocidas, que incluya información sobre toda la legislación nacional y los instrumentos internacionales aplicables, y
- b) procedimientos para la comunicación con dichas organizaciones y el control de las mismas.

4. Todo Miembro deberá proporcionar a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las organizaciones reconocidas que haya autorizado a actuar en su nombre y deberá mantener esta lista al día. En la lista han de indicarse las funciones que las organizaciones reconocidas han sido autorizadas a desempeñar. La Oficina pondrá esta lista a disposición del público.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### Pauta B5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas

1. La organización que solicite el reconocimiento debería demostrar su competencia y capacidad técnica, administrativa y directiva para garantizar una prestación de servicios oportuna y de calidad satisfactoria.

2. Al evaluar la capacidad de una organización, la autoridad competente debería determinar si la organización:

- a) tiene suficiente personal técnico, directivo y de apoyo;
- b) dispone de suficiente personal profesional calificado para prestar el servicio requerido, y tiene una cobertura geográfica adecuada;
- c) ha demostrado su capacidad para prestar puntualmente servicios de calidad, y
- d) es independiente y responsable en sus actividades.

3. La autoridad competente debería concertar un acuerdo escrito con toda organización que reconozca a los efectos de una autorización. El acuerdo debería contener los elementos siguientes:

- a) ámbito de aplicación;
- b) finalidad;
- c) condiciones generales;
- d) desempeño de las funciones objeto de la autorización;
- e) base jurídica de las funciones objeto de la autorización;
- f) presentación de informes a la autoridad competente;
- g) especificación de la autorización de la autoridad competente a la organización reconocida, y
- h) la supervisión de las actividades delegadas a la organización reconocida por la autoridad competente.

4. Todo Miembro debería exigir que las organizaciones reconocidas establezcan un sistema de calificación del personal que la organización emplee como inspectores para garantizar la actualización oportuna de sus conocimientos teóricos y prácticos.

5. Todo Miembro debería exigir que las organizaciones reconocidas lleven un registro de los servicios que prestan, a fin de que puedan demostrar que cumplen las normas exigidas en los ámbitos abarcados por los servicios.

6. Al establecer los procedimientos de control mencionados en el párrafo 3, apartado b), de la norma A5.1.2, el Miembro debería tener en cuenta las *Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la administración*, adoptadas en el marco de la Organización Marítima Internacional.

### **Regla 5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima**

1. Esta regla se aplica a los buques:

- a) de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales, y
- b) 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, el término «viaje internacional» designa un viaje desde un país hasta un puerto situado fuera de dicho país.

2. Esta regla también se aplicará a todo buque que enarbole el pabellón de un Miembro y no esté sujeto a lo dispuesto en el párrafo 1 de esta regla, si el armador lo solicita al Miembro de que se trate.

3. Todo Miembro deberá exigir que en los buques que enarbolen su pabellón se lleve y se mantenga al día un certificado de trabajo marítimo que acredite que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque, incluidas las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones adoptadas, que se han de indicar en la declaración de conformidad laboral marítima mencionada en el párrafo 4 *infra*, han sido inspeccionadas y satisfacen los requisitos previstos en la legislación nacional o en otras disposiciones relativas a la aplicación del presente Convenio.

4. Todo Miembro deberá exigir que en los buques que enarbolen su pabellón también se lleve y se mantenga al día una declaración de conformidad laboral marítima que indique las disposiciones nacionales por las que se aplica el presente Convenio en lo que atañe a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, y describa las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento de dichas disposiciones a bordo del buque o de los buques de que se trate.

5. El certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima deberán ajustarse al modelo prescrito en el Código.

6. Cuando la autoridad competente del Miembro o un organismo reconocido debidamente autorizado a tal efecto hayan verificado mediante inspección que un buque que enarbola el pabellón del Miembro cumple o sigue cumpliendo las normas del presente Convenio, deberá expedir o renovar el certificado de trabajo marítimo correspondiente, y anotarlo en un registro accesible al público.

7. En la parte A del Código se enuncian de manera detallada los requisitos relativos al certificado de trabajo marítimo y a la declaración de conformidad laboral marítima, incluida una lista de las materias que deben ser objeto de inspección y aprobación.

#### *Norma A5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima*

1. La autoridad competente, o una organización debidamente autorizada a tal efecto, expedirá al buque el certificado de trabajo marítimo por un período no superior a cinco años. 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.

2. 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, para garantizar que se siguen cumpliendo las disposiciones nacionales por las que se aplica el presente Convenio. Si se realiza una sola inspección intermedia y el período de validez del certificado de trabajo marítimo es de cinco años, dicha inspección deberá efectuarse entre la segunda y tercera fechas de vencimiento anuales del certificado de trabajo marítimo. Por fecha

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

de vencimiento anual se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo. El alcance y la profundidad de la inspección serán equivalentes a los de una inspección para la renovación de un certificado. El certificado de trabajo marítimo será refrendado si los resultados de la inspección intermedia son satisfactorios.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente norma, cuando la inspección para la renovación haya concluido dentro de los tres meses que preceden a la fecha de expiración del certificado en vigor, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido a partir de la fecha de finalización de la inspección por un período no superior a cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo en vigor.

4. Cuando la inspección para la renovación haya concluido más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado en vigor, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido por un período no superior a cinco años contado a partir de la fecha de finalización de la inspección.

5. Se podrá expedir un certificado de trabajo marítimo a título provisional:

- 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.

6. Este certificado provisional de trabajo marítimo podrá ser expedido para un período no superior a seis meses por la autoridad competente o una organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto.

7. Sólo se podrá expedir un certificado provisional de trabajo marítimo si se ha verificado previamente que:

- a) el buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias que figuran en el anexo A5-I, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados en los apartados b), c) y d) del presente párrafo;
- 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.

8. De conformidad con el párrafo 1 de la presente norma, se realizará una inspección completa antes de la expiración del certificado provisional para poder expedir el certificado de trabajo marítimo para todo el período. No se podrá expedir ningún certificado marítimo provisional después de los seis meses iniciales a los que se hace referencia en el párrafo 6 de esta norma. No es necesario expedir una declaración de conformidad laboral marítima durante el período de validez del certificado provisional.

9. El certificado de trabajo marítimo, el certificado provisional de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima se redactarán conforme a los modelos facilitados en el anexo A5-II.

10. La declaración de conformidad laboral marítima deberá adjuntarse al certificado de trabajo marítimo. Constará de dos partes:

- a) la parte I deberá redactarla la autoridad competente, la cual deberá: i) señalar la lista de cuestiones que deberán inspeccionarse de conformidad con el párrafo 1 de la presente norma; ii) indicar los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del presente 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 en virtud del párrafo 3 del artículo VI, y v) indicar con claridad toda exención acordada por la autoridad competente de conformidad con lo previsto en el Título 3, y
- b) la parte II deberá redactarla el armador y en ella deberán indicarse las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento permanente de los requisitos nacionales durante los períodos comprendidos entre las inspecciones, así como las medidas propuestas para garantizar una mejora continua.

La autoridad competente o la organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto deberá certificar la parte II y expedir la declaración de conformidad laboral marítima.

11. Los resultados de todas las inspecciones u otras verificaciones ulteriores que se realicen respecto del buque de que se trate y toda deficiencia importante que se detecte durante cualquiera de esas verificaciones deberán asentarse en un registro, así como la fecha en que se determinó que las deficiencias fueron subsanadas. De conformidad con la legislación nacional, este registro deberá incluirse, acompañado de una traducción al inglés en los casos en que no esté redactado en este idioma, dentro de la declaración de conformidad laboral marítima o figurar como anexo a la misma o ponerse de cualquier otra forma a disposición de la gente de mar, de los inspectores del Estado del pabellón, de los funcionarios habilitados del Estado del puerto y de los representantes de los armadores y la gente de mar.

12. 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, junto con una traducción al inglés cuando el idioma de la documentación sea otro. De conformidad con la legislación nacional, cuando se solicite, se pondrá a disposición de la gente de mar, de los inspectores del Estado del pabellón, de los funcionarios habilitados del Estado del puerto y de los representantes de los armadores y de la gente de mar una copia de dichos documentos.

13. El requisito relativo a la traducción al inglés, mencionado en los párrafos 11 y 12 de la presente norma, no se aplicará en el caso de los buques que no efectúan viajes internacionales.

14. Un certificado expedido de conformidad con el párrafo 1 o 5 de la presente norma dejará de tener validez en cualquiera de los siguientes casos:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- a) si las inspecciones pertinentes no se concluyen dentro de los períodos que se especifican en el párrafo 2 de la presente norma;
- b) si no se refrenda el certificado de conformidad con el párrafo 2 de la presente norma;
- c) cuando un buque cambie de pabellón;
- d) cuando un armador deje de asumir la responsabilidad de la explotación de un buque, y
- e) cuando se hayan incorporado modificaciones sustanciales a la estructura o el equipo a que se refiere el Título 3.

15. En los casos mencionados en el párrafo 14, apartados c), d) o e), de la presente norma, sólo se expedirá un nuevo certificado cuando la autoridad competente o la organización reconocida encargada de expedir el nuevo certificado esté totalmente convencida de que el buque cumple con los requisitos de esta norma.

16. La autoridad competente o las organizaciones acreditadas por el Estado del pabellón a tales efectos procederán a retirar el certificado de trabajo marítimo si se comprueba que un determinado buque no cumple con los requisitos previstos en el presente Convenio y no se ha adoptado ninguna de las medidas correctivas prescritas.

17. Cuando se considere la posibilidad de retirar algún certificado de trabajo marítimo en virtud del párrafo 16 de la presente norma, la autoridad competente o la organización facultada para ello debería tener en cuenta la gravedad de las deficiencias o la frecuencia de las mismas.

### Pauta B5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

1. El enunciado de los requisitos nacionales que figuran en la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima debería incluir o ir acompañado de referencias a las disposiciones legislativas relativas a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar sobre cada una de las cuestiones que se enumeran en el anexo A5-I. Cuando la legislación nacional se ajuste exactamente a los requisitos indicados en el presente Convenio, bastará una referencia. Cuando una disposición del Convenio se aplique a través de equivalencias sustanciales según lo previsto en el párrafo 3 del artículo VI, dicha disposición debería identificarse y proporcionarse una explicación concisa. Cuando la autoridad competente conceda una exención según lo previsto en el Título 3, deberían indicarse con claridad la o las disposiciones de que se trate.

2. Las medidas mencionadas en la parte II de la declaración de conformidad laboral marítima redactada por el armador deberían indicar, en particular, en qué ocasiones se verificará el cumplimiento continuo con disposiciones nacionales específicas, las personas responsables de la verificación, los datos que se han de indicar en un registro, así como los procedimientos que se han de seguir si se indica que hay incumplimiento. La parte II podría revestir distintas formas. Podría hacer referencia a otra documentación más amplia que abarque políticas y procedimientos relativos a otros aspectos del sector marítimo, como, por ejemplo, los documentos requeridos por el *Código internacional de gestión de la seguridad* (Código IGS) o la información requerida por la Regla 5 del Convenio SOLAS, Capítulo XI-1 sobre el Registro de Sinopsis Continuo del buque.



3. Entre las medidas encaminadas a asegurar el cumplimiento continuo se deberían incluir disposiciones internacionales generales que obliguen al armador y al capitán a mantenerse informados de los últimos avances tecnológicos y hallazgos científicos relacionados con el diseño de los lugares de trabajo, teniendo en cuenta los peligros inherentes al trabajo marítimo, e informar al respecto a los representantes de la gente de mar que ejercen sus derechos de participación, de forma que puedan garantizar un mayor nivel de protección de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo.

4. 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.

5. En el anexo B5-I se proporciona un ejemplo del tipo de información que podría figurar en una declaración de conformidad laboral marítima.

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

#### ***Regla 5.1.4 – Inspección y control de la aplicación***

1. Todo Miembro deberá verificar, mediante un sistema eficaz y coordinado de inspecciones periódicas, seguimiento y otras medidas de control, que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del presente Convenio tal como quedan recogidas en la legislación nacional.

2. En la parte A del Código se establecen de manera detallada los requisitos relativos al sistema de inspección y control de la aplicación mencionado en el párrafo 1 de la presente regla.

#### ***Norma A5.1.4 – Inspección y control de la aplicación***

1. Todo Miembro deberá mantener un sistema de inspección de las condiciones de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón que permitirá comprobar, entre otras cosas, que se cumplen, cuando corresponda, las medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida establecidas en la declaración de conformidad laboral marítima y las disposiciones del presente Convenio.

2. La autoridad competente del Estado Miembro deberá nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del párrafo 1 de la presente norma. Cuando se haya autorizado a organizaciones reconocidas a que efectúen esas inspecciones, el Miembro deberá exigir que el personal que realice la inspección esté calificado para cumplir estas funciones y les otorgará la autoridad jurídica necesaria para el desempeño de sus funciones.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

3. Se adoptarán medidas adecuadas a fin de asegurar que los inspectores tengan la formación, competencia, mandato, atribuciones, condición jurídica e independencia necesarios o convenientes para que puedan llevar a cabo la verificación y asegurar el cumplimiento a que se refiere el párrafo anterior.

4. Cuando proceda, las inspecciones deberán efectuarse en los intervalos que se indican en la norma A5.1.3. El intervalo no deberá exceder en ningún caso de tres años.

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

6. Todo Miembro deberá establecer normas adecuadas y controlar que se aplican eficazmente para velar por que los inspectores gocen de una condición jurídica y unas condiciones de servicio tales que garanticen su independencia respecto de los cambios de gobierno y de cualquier influencia exterior indebida.

7. Los inspectores, que dispondrán de directrices claras en cuanto a sus tareas y estarán debidamente acreditados, deberán estar facultados para:

- a) subir a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Miembro;
- b) llevar a cabo cualquier examen, prueba o investigación que puedan considerar necesarios para cerciorarse del estricto cumplimiento de las normas, y
- c) exigir que todas las deficiencias del buque sean corregidas, y prohibir que éste abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias cuando tengan motivos para considerar que dichas deficiencias constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el presente Convenio (e incluso de los derechos de la gente de mar), o representan un gran peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar.

8. Toda medida adoptada en virtud del párrafo 7, c), de la presente norma deberá estar sujeta a cualquier derecho de apelación ante una autoridad judicial o administrativa.

9. Los inspectores deberán tener la facultad discrecional de aconsejar en lugar de incoar o recomendar un procedimiento cuando no haya un incumplimiento claro de los requisitos del presente Convenio que ponga en peligro la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar interesada y cuando no exista un historial de infracciones parecidas.

10. Los inspectores deberán considerar confidencial el origen de cualquier reclamación o queja acerca de la existencia presunta de un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, o de una infracción de la legislación, y abstenerse de dar a entender al armador, a su representante, o al operador del buque que se procedió a una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja.

11. No deberá encomendarse a los inspectores funciones que, por su número o sus características, puedan interferir con una inspección eficaz o perjudicar

de alguna manera la autoridad o imparcialidad de los mismos en sus relaciones con los armadores, la gente de mar u otras partes interesadas. En particular, los inspectores deberán:

- a) tener prohibido cualquier interés directo o indirecto en las actividades que hayan de inspeccionar, y
- b) estar obligados a no revelar, aun después de haber abandonado el servicio, cualquier secreto comercial, proceso de trabajo confidencial o información de carácter personal que pueda llegar a su conocimiento durante el desempeño de sus funciones, so pena de sufrir las sanciones o medidas disciplinarias correspondientes.

12. Los inspectores deberán presentar un informe de cada inspección a la autoridad competente. Se deberá facilitar al capitán del buque una copia del citado informe en inglés o en el idioma de trabajo del buque y otra copia deberá quedar expuesta en el tablón de anuncios del buque para información de la gente de mar y, cuando se solicite, deberá remitirse a sus representantes.

13. La autoridad competente de cada Miembro deberá llevar registros de las inspecciones sobre las condiciones de la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su pabellón. Deberá publicar un informe anual sobre las actividades de inspección, en un plazo razonable, que no deberá exceder de seis meses, contado a partir del final del año.

14. Cuando se realice una investigación a raíz de un incidente grave, el informe deberá presentarse a la autoridad competente lo antes posible y, en cualquier caso, en el plazo máximo de un mes una vez finalizada la investigación.

15. Cuando se lleve a cabo una inspección o se adopten medidas en virtud de lo dispuesto en la presente norma, deberá hacerse todo lo posible por evitar cualquier inmovilización o demora injustificada del buque.

16. Se deberá pagar una indemnización de conformidad con la legislación nacional por toda pérdida o daño sufridos como consecuencia del ejercicio abusivo de las atribuciones de los inspectores. En cada caso, la carga de la prueba deberá recaer en el querellante.

17. Todo Miembro deberá prever y aplicar de forma efectiva sanciones adecuadas y otras medidas correctivas en caso de infracción de los requisitos del presente Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar) y de obstrucción al ejercicio de las funciones de los inspectores.

#### Pauta B5.1.4 – Inspección y control de la aplicación

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

- a) todo Miembro debería adoptar las medidas oportunas para que pueda recurrirse a expertos y especialistas técnicos debidamente calificados con el fin de que, cuando sea necesario, presten ayuda a los inspectores en el desempeño de su trabajo, y

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

b) los inspectores deberían disponer de locales convenientemente ubicados, así como de equipos y medios de transporte adecuados que les permitan desempeñar con eficacia sus funciones.

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

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

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

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

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

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

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

7. Todos los inspectores deberían tener una visión clara de las circunstancias en las que se debería llevar a cabo la inspección, el alcance que ésta debería tener en las diversas circunstancias mencionadas y el método general que debería aplicarse.

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

- a) subir a bordo de un buque libremente y sin previa notificación. Sin embargo, al iniciar la inspección de un buque, los inspectores deberían notificar su presencia al capitán o a la persona que se encuentre a cargo y, cuando corresponda, a la gente de mar o a sus representantes;
- b) interrogar al capitán, a la gente de mar o a cualquier otra persona, incluidos el armador o su representante, acerca de cualquier cuestión relativa a la aplicación de las disposiciones según lo prescrito en la legislación, y ello en presencia de un testigo si así lo solicita la persona interrogada;
- c) exigir la presentación de cualquier libro, diario de navegación, registro, certificado u otro documento o información relacionados de manera directa con los asuntos sometidos a inspección, con el fin de verificar su conformidad con la legislación nacional en la que se recojan las disposiciones del presente Convenio;
- d) exigir la colocación de los avisos que requiera la legislación nacional en la que se recojan las disposiciones del presente Convenio;
- e) tomar o extraer muestras para el análisis de los productos, de la carga, del agua potable, de las provisiones y de los materiales y sustancias empleados o manipulados;
- f) una vez realizada la inspección, señalar directamente a la atención del armador, del operador del buque o del capitán las deficiencias que pueden afectar a la seguridad y la salud de quienes se encuentran a bordo;
- g) alertar a la autoridad competente y, si procede, a la organización reconocida acerca de cualquier deficiencia o abuso que no esté específicamente previsto en la legislación existente, y someter propuestas a la misma con miras a mejorar la legislación, y
- h) notificar a la autoridad competente cualquier accidente de trabajo o enfermedad profesional que afecte a la gente de mar, en los casos y de la forma prevista en la legislación.

9. Cuando se tome o extraiga una muestra, como se menciona en el párrafo 8, e), de la presente pauta, se debería notificar de ello al armador o a su representante y, en su caso, a la gente de mar o solicitar su presencia durante la toma o extracción. La cantidad de la muestra debería ser debidamente registrada por el inspector.

10. En el informe anual publicado por la autoridad competente de cada Miembro respecto de los buques que enarbolen su pabellón también debería incluirse:

- a) una lista de la legislación vigente relativa a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como de las enmiendas que hayan entrado en vigor durante el año;
- b) los detalles relativos a la organización del sistema de inspección;
- c) estadísticas de los buques u otros locales que podrían ser inspeccionados, y de los buques y otros locales ya inspeccionados;
- d) estadísticas relativas a toda la gente de mar que esté sujeta a la legislación nacional;

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

- e) estadísticas e información acerca de las infracciones a la legislación, las sanciones impuestas y los casos de inmovilización de buques, y
- f) estadísticas sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales notificados que afectan a la gente de mar.

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

1. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolen su pabellón 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 contenidas en el presente Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar).
2. Todo Miembro deberá prohibir y sancionar toda forma de hostigamiento en contra de los marinos que hayan presentado una queja.
3. Las disposiciones de la presente regla y de las secciones conexas del Código no irán en detrimento alguno del derecho de la gente de mar a reclamar reparación a través de los medios legales que estime apropiados.

### ***Norma A5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo***

1. Sin perjuicio de que en la legislación nacional o en los convenios colectivos pudiera preverse un ámbito de aplicación más amplio, la gente de mar podrá recurrir a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo para presentar reclamaciones con respecto a cualquier asunto que se alegue constituye una violación de las disposiciones del presente Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar).

2. Todo Miembro deberá asegurar que en su legislación nacional se establezcan procedimientos apropiados de tramitación de quejas a bordo que cumplan los requisitos contenidos en la regla 5.1.5. Con dichos procedimientos se procurará resolver las quejas en el nivel más bajo posible. No obstante, la gente de mar tendrá en todos los casos derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y, de ser necesario, a las autoridades competentes ajenas al buque.

3. El procedimiento de tramitación de quejas a bordo deberá incluir el derecho de los marinos a hacerse acompañar o representar durante el proceso de tramitación de la queja, así como la protección frente a todo posible hostigamiento de la gente de mar que presente quejas. El término «hostigamiento» designa toda acción lesiva que cualquier persona emprenda contra un marino por haber presentado éste una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada.

4. Junto con una copia del acuerdo de empleo de la gente de mar, deberá proporcionarse a todos los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque. Se incluirán informaciones sobre cómo tomar contacto con la autoridad competente del Estado del pabellón y del país de residencia de la gente de mar, cuando no sea el mismo Estado, así como el nombre de una o varias personas embarcadas en el buque que puedan, a título confidencial, proporcionar asesoramiento imparcial a la gente de mar sobre sus quejas, así como asistencia respecto de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque.

Pauta B5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

1. A reserva de lo previsto en otras disposiciones pertinentes de un convenio colectivo aplicable, la autoridad competente, en estrecha consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, debería establecer un modelo de procedimiento justo, rápido y bien documentado de tramitación de las quejas que se presenten a bordo de los buques que enarbolan el pabellón del Miembro. Cuando se establezcan estos procedimientos, deberían considerarse los siguientes aspectos:

- a) muchas quejas pueden referirse específicamente a las personas a quienes deban presentarse dichas quejas o incluso al capitán del buque; en todos los casos, la gente de mar debería poder quejarse directamente al capitán y formular quejas ante autoridades externas, y
- b) para evitar problemas de hostigamiento de la gente de mar que presente una queja sobre cualquiera de las materias objeto del presente Convenio, los procedimientos deberían alentar la designación de una persona a bordo que aconseje a la gente de mar sobre los recursos que tiene a su disposición y, si lo solicita el marino que presente la queja, que asista también a las reuniones o audiencias de examen del objeto de la queja.

2. Los procedimientos que se discutan durante el proceso de consultas a que se refiere el párrafo 1 de la presente pauta deberían abarcar, como mínimo, los siguientes extremos:

- a) las quejas deberían remitirse en primer lugar al jefe del servicio del marino que presente la queja o a su oficial superior;
- b) el jefe del servicio o el oficial superior deberían tratar de resolver el asunto en los plazos prescritos, conforme a la gravedad de las cuestiones planteadas;
- c) si el jefe del servicio o el oficial superior no pueden resolver la queja a satisfacción del marino, este último debería poder remitirla al capitán, quien debería ocuparse personalmente del asunto;
- d) los marineros deberían tener derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo del buque de que se trate;
- e) deberían registrarse todas las quejas y decisiones que se adopten al respecto y proporcionarse una copia a la gente de mar interesada;
- f) si una queja no puede resolverse a bordo, debería remitirse en tierra al armador, quien debería contar con un plazo adecuado para resolver el asunto, cuando corresponda, en consulta con la gente de mar interesada o con cualquier otra persona que la gente de mar designe como representante, y
- g) en todos los casos, la gente de mar debería tener derecho a presentar una queja directamente al capitán y al armador, así como a las autoridades competentes.

**Regla 5.1.6 – Siniestros marítimos**

1. Todo Miembro deberá llevar a cabo una investigación oficial de cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o la muerte, en el que esté implicado un buque que enarbole su pabellón. El informe final de la investigación deberá normalmente hacerse público.

2. Todos los Miembros deberán cooperar entre sí para facilitar la investigación de los siniestros marítimos graves mencionados en el párrafo 1 de la presente regla.



## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

### *Norma A5.1.6 – Siniestros marítimos*

(No contiene disposiciones)

### *Pauta B5.1.6 – Siniestros marítimos*

(No contiene disposiciones)

## ***Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto***

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

### ***Regla 5.2.1 – Inspecciones en los puertos***

1. Todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en el puerto de un Miembro puede ser objeto de una inspección de conformidad con el párrafo 4 del artículo V, para comprobar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar) en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque.

2. Todo Miembro deberá aceptar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima exigidos en virtud de la regla 5.1.3 como presunción, salvo prueba en contrario, del cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar). Por consiguiente, salvo en las circunstancias especificadas en el Código, las inspecciones que se realicen en sus puertos deberán limitarse a examinar el certificado y la declaración.

3. 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. Dichas inspecciones deberán limitarse a comprobar que los aspectos examinados están en conformidad con las disposiciones pertinentes contenidas en los artículos y reglas del presente Convenio y en la parte A del Código.

4. Las inspecciones que se lleven a cabo de conformidad con la presente regla deberán basarse en un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto que contribuya a garantizar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que hagan escala en un puerto del Miembro de que se trate se ajusten a los requisitos del presente Convenio (inclusive en lo que atañe al respeto de los derechos de la gente de mar).

5. En las memorias que presenten en virtud del artículo 22 de la Constitución, los Miembros deberán incluir información sobre el sistema mencionado en el párrafo 4 de la presente regla, con inclusión del método utilizado para evaluar su eficacia.



*Norma A5.2.1 – Inspecciones en los puertos*

1. Cuando, tras subir a bordo para efectuar una inspección y solicitar, si procede, el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima, un funcionario habilitado compruebe que:

- a) los documentos requeridos no se presentan, no están en regla o su contenido es falso, o los documentos presentados no incluyen la información exigida en el presente Convenio, o dichos documentos no son válidos por otros motivos; o
- b) hay motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del presente Convenio; o
- c) hay motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio, o
- d) hay una queja en la que se alega que ciertas condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo del buque no están en conformidad con las disposiciones del presente Convenio,

podrá llevarse a cabo una inspección más detallada a fin de verificar cuáles son las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque. En todo caso, tal inspección se llevará a cabo cuando las condiciones de trabajo y de vida que se consideren deficientes o se alegue que lo son puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando el funcionario habilitado tenga motivos para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye una infracción grave de los requisitos del presente Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar).

2. Cuando funcionarios habilitados efectúen una inspección más detallada a bordo de un buque extranjero en el puerto de un Miembro en las circunstancias establecidas en los apartados *a)*, *b)* o *c)* del párrafo 1 de la presente norma, dicha inspección abarcará, en principio, las cuestiones enumeradas en el anexo A5-III.

3. Cuando se presente una queja en virtud de lo dispuesto en el apartado *d)* del párrafo 1 de la presente norma, la inspección deberá limitarse en general a las cuestiones objeto de la queja, a menos que de la queja misma, o de su investigación, se desprendan motivos razonables que justifiquen una inspección detallada, de conformidad con el apartado *b)* del párrafo 1 de la presente norma. A los efectos del apartado *d)* del párrafo 1 de la presente norma, se entenderá por «queja» la información presentada por un marino, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los riesgos para la seguridad o la salud de la gente de mar que trabaja a bordo.

4. Cuando tras realizarse una inspección más detallada se constate que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a lo previsto en el presente Convenio, el funcionario autorizado señalará de inmediato las deficiencias al capitán del buque, indicando un plazo para su rectificación. En el caso en que el funcionario autorizado considere que dichas deficiencias son importantes o están relacionadas con una queja presentada de conformidad con el párrafo 3 de esta norma, señalará las deficiencias a la atención de las organizaciones apropiadas de la gente de mar y de los armadores en el Miembro en el que se realice la inspección, y podrá proceder a:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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

5. El Miembro en cuyo territorio se lleve a cabo la inspección tendrá derecho a remitir al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia del informe del funcionario habilitado, la que deberá ir acompañada de las respuestas recibidas de las autoridades competentes del Estado del pabellón en el plazo prescrito, a fin de que se adopten las medidas que se consideren apropiadas y oportunas para asegurar que se lleve un registro de dicha información y que ésta sea comunicada a las partes a quienes pudiera interesar acogerse a los procedimientos de recurso correspondientes.

6. Cuando, tras una inspección más detallada por un funcionario habilitado, se establezca que en el buque no se cumplen los requisitos del presente Convenio 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 estos requisitos constituye una infracción grave o recurrente de los mismos (inclusive de los derechos de la gente de mar),

el funcionario habilitado deberá adoptar medidas para asegurar que el buque no navegará hasta que no se hayan corregido las deficiencias que determinaron la no conformidad, en virtud de lo dispuesto en los apartados *a)* o *b)* del presente párrafo, o hasta que el citado funcionario haya aceptado un plan de acción destinado a rectificar las faltas de conformidad y esté convencido de que dicho plan se llevará a la práctica con prontitud. Si se impide que el buque zarpe, el funcionario habilitado notificará de inmediato al Estado del pabellón a ese respecto, invitará a un representante de dicho Estado a estar presente, en la medida de lo posible y solicitará a ese Estado que responda a la notificación dentro de un plazo determinado. El funcionario habilitado informará además a las organizaciones pertinentes de la gente de mar y de los armadores del Estado del puerto donde se haya realizado la inspección.

7. 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.

8. Cuando cumplan con sus responsabilidades en virtud de la presente norma, los Miembros harán todo lo posible para evitar que el buque sea inmovilizado o demorado indebidamente. Si se demuestra que un buque ha sido indebidamente inmovilizado o demorado, deberá pagarse una indemnización por toda pérdida o daño sufridos. La carga de la prueba recaerá en el querellante.

### Pauta B5.2.1 – Inspecciones en los puertos

1. La autoridad competente debería elaborar una política de inspección para los funcionarios habilitados que lleven a cabo las inspecciones en virtud de la regla 5.2.1. Esta política debería estar destinada a garantizar la coherencia en la puesta en práctica, y servir de orientación para las actividades de inspección y control de la aplicación relacionadas con los requisitos del presente Convenio (e inclu-

sive con los derechos de la gente de mar). Deberían facilitarse ejemplares de esta política a los funcionarios habilitados y deberían ponerse también a disposición del público en general, de los armadores y de la gente de mar.

2. Al establecer una política en relación con las circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, de conformidad con el párrafo 6 de la norma A5.2.1, la autoridad competente debería considerar que, en lo que respecta a las infracciones a que se hace referencia en el apartado *b)* del párrafo 6 de la norma A5.2.1, la gravedad puede deberse a la naturaleza de la deficiencia de que se trate. Esto sería especialmente pertinente en caso de violación de los principios y derechos fundamentales o de los derechos en el empleo y sociales de la gente de mar en virtud de los artículos III y IV. Por ejemplo, el empleo de una persona menor de edad debería considerarse una infracción grave, incluso cuando sólo haya una persona a bordo en esta situación. En otros casos, se debería tener en cuenta el número de deficiencias diferentes detectadas durante una determinada inspección: por ejemplo, podría requerirse que se presentaran varias anomalías en relación con el alojamiento o la alimentación y el servicio de fonda que no supongan una amenaza para la seguridad o la salud para que se considere que constituyen una infracción grave.

3. 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.

#### ***Regla 5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra***

1. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar embarcada en buques que hagan escala en puertos situados en su territorio que denuncien infracciones a los requisitos del presente Convenio (inclusive infracciones de los derechos de la gente de mar) tenga derecho a notificar sus quejas a fin de obtener medios que permitan solucionarlas de forma rápida y práctica.

#### ***Norma A5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra***

1. 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) pueden notificarse al funcionario habilitado a tal efecto, en el puerto en que haya hecho escala la gente de mar. En esos casos, dicho funcionario deberá emprender la investigación inicial.

2. Según proceda, y teniendo en cuenta la naturaleza de la queja, en el marco de la investigación inicial deberá determinarse si los procedimientos de tramitación de quejas a bordo establecidos en la regla 5.1.5 se han invocado y agotado. El funcionario habilitado también puede llevar a cabo una inspección más detallada de conformidad con la norma A5.2.1.

3. Según proceda, el funcionario habilitado deberá procurar que la queja se solucione a bordo del buque.

4. En el caso de que la investigación o la inspección previstas en la presente norma pongan de relieve que no hay conformidad con el párrafo 6 de la norma A5.2.1, se aplicarán las disposiciones de dicho párrafo.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

5. En el caso de no aplicarse las disposiciones del párrafo 4 de esta norma, y de no solucionarse las quejas a bordo del buque, el funcionario habilitado notificará inmediatamente al Estado del pabellón, solicitando asesoramiento al mismo y la elaboración de un plan de acción correctivo en un plazo determinado.

6. Cuando la queja no se haya solucionado tras haber procedido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la presente norma, el Estado del puerto transmitirá al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia del informe del funcionario habilitado. Dicha copia deberá ir acompañada de toda respuesta que se haya recibido de las autoridades competentes del Estado del pabellón dentro del plazo establecido. Se informará también al respecto a las organizaciones de armadores y de gente de mar correspondientes del Estado del puerto. Asimismo, el Estado del puerto deberá presentar periódicamente al Director General estadísticas e información relativas a las quejas que se hayan resuelto. Con ello se pretende que se tomen medidas apropiadas y oportunas para asegurar el registro de dicha información, y señalarlo a la atención de las partes, incluidas las organizaciones de armadores y de gente de mar que puedan estar interesadas en aprovechar los procedimientos de recurso pertinentes.

7. Deberán tomarse medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar.

### Pauta B5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra

1. Cuando el funcionario habilitado tramite una queja respecto de las disposiciones previstas en la norma A5.2.2, éste debería comprobar primero si la queja es de carácter general y se refiere a toda la gente de mar a bordo, o bien a una determinada categoría, o a casos individuales.

2. Si se trata de una queja de carácter general, debería contemplarse la posibilidad de efectuar una inspección más detallada, de conformidad con lo dispuesto en la norma A5.2.1.

3. Si la queja se refiere a un caso individual, se deberían examinar los resultados de cualquier procedimiento al que se haya recurrido a bordo para solucionarla. Si no se hubiere invocado dicho procedimiento o si éste todavía no se hubiere agotado, el funcionario habilitado debería proponer al querellante que recurra a los procedimientos disponibles a bordo. La deficiencia o la demora excesiva de los procedimientos internos, o el miedo legítimo del querellante a ser objeto de represalias por presentar una reclamación, constituirían razones de peso para que dicho funcionario atienda la queja.

4. Siempre que examine una queja, el funcionario habilitado debería proporcionar al capitán, al armador o cualquier otra persona implicada en la misma, la oportunidad de dar a conocer su posición.

5. El funcionario habilitado podría abstenerse de intervenir en mayor medida en la queja si el Estado del pabellón, en respuesta a la notificación que haya recibido del Estado del puerto, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la norma A5.2.2, demuestra que se ocupará del asunto, que cuenta con procedimientos eficaces para ello, y que ha presentado un plan de acción aceptable.

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

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

1. Sin perjuicio del principio de responsabilidad de un Miembro respecto de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, todo Miembro también tiene la responsabilidad de velar por la aplicación de las disposiciones del presente Convenio relativas a la contratación y colocación de la gente de mar, y a la protección de la seguridad social de la gente de mar que tenga su nacionalidad, sea residente o esté domiciliada de otro modo en su territorio, en la medida en que esa responsabilidad esté prevista en el presente Convenio.

2. En el Código se establecen de forma detallada los requisitos relativos a la aplicación del párrafo 1 de la presente regla.

3. Todo Miembro deberá establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar la aplicación de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra en virtud del presente Convenio.

4. En las memorias que presenten los Miembros en virtud del artículo 22 de la Constitución deberá incluirse información sobre el sistema mencionado en el párrafo 3 de la presente regla, incluido el método utilizado para evaluar su eficacia.

***Norma A5.3 – Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra***

1. Todo Miembro deberá controlar la aplicación de las disposiciones del presente Convenio aplicables a la operación y las prácticas de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar establecidos en su territorio mediante un sistema de inspección y control y procedimientos judiciales por infracciones en materia de licencias y de otros requisitos operacionales previstos en la norma A1.4.

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

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

## **ANEXO A5-I**

Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado, de conformidad con el párrafo 1 de la norma A5.1.3, son las siguientes:

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

## ANEXO A5-II

### Certificado de Trabajo Marítimo

(Nota: Al presente Certificado deberá adjuntarse una Declaración de Conformidad Laboral Marítima)

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y el Título 5 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006  
(en adelante, «el Convenio»)  
y en virtud de la autoridad del Gobierno de:

.....  
(designación completa del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar)

por: .....

(designación completa y dirección de la autoridad competente u organización reconocida debidamente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

#### Datos del buque

Nombre del buque: .....

Letras o número distintivos: .....

Puerto de matrícula: .....

Fecha en que se matriculó el buque: .....

Arqueo bruto<sup>1</sup>: .....

Número OMI: .....

Tipo de buque: .....

Nombre y dirección del armador<sup>2</sup>: .....

.....

.....

---

<sup>1</sup> El arqueo bruto para los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la OMI será el que figura en la columna «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969). Véase el artículo II, párrafo 1, c), del Convenio.

<sup>2</sup> El término *armador* designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, j), del Convenio.

Se certifica que:

1. Este buque ha sido inspeccionado y se ha verificado su conformidad con los requisitos del Convenio y con las disposiciones de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima adjunta.

2. Se consideró que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que se especifican en el anexo A5-I del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país arriba indicado por las que se aplica el Convenio. En la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, parte I, figura un resumen de estas disposiciones nacionales.

El presente Certificado es válido hasta ..... a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4 del Convenio.

Este Certificado sólo es válido cuando se le adjunta la Declaración de Conformidad Laboral Marítima expedida

en ..... el.....

Fecha de finalización de la inspección en la que se basó el presente Certificado .....

Expedido en ..... el.....

Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el Certificado

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

*Endosos del certificado de la inspección intermedia obligatoria y, si procede, de otras inspecciones adicionales*

Se certifica que el buque fue inspeccionado de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4 del Convenio y que se determinó que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que se especifican en el anexo A5-I del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país arriba indicado por las que se aplica el Convenio.

*Inspección intermedia:*  
(se efectuará entre el segundo y el tercer año a partir de la fecha de expedición del certificado)

Firmado .....  
(Firma del funcionario habilitado)

Lugar .....

Fecha .....  
(Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

*Endosos adicionales (si procede)*

Se certifica que el buque fue objeto de una inspección adicional a fin de comprobar si seguía cumpliendo con las disposiciones nacionales por las que se aplica el Convenio, con arreglo a lo previsto en el párrafo 3 de la norma A3.1 del Convenio (nueva matrícula del buque o modificación importante del alojamiento) o por otros motivos.



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

*Inspección intermedia:*  
(si procede)

Firmado .....  
(Firma del funcionario habilitado)

Lugar .....

Fecha .....  
(Sello o estampilla de la autoridad,  
cuando proceda)

*Inspección intermedia:*  
(si procede)

Firmado .....  
(Firma del funcionario habilitado)

Lugar .....

Fecha .....  
(Sello o estampilla de la autoridad,  
cuando proceda)

*Inspección intermedia:*  
(si procede)

Firmado .....  
(Firma del funcionario habilitado)

Lugar .....

Fecha .....  
(Sello o estampilla de la autoridad,  
cuando proceda)

**Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I

*(Nota: la presente Declaración deberá adjuntarse al Certificado de Trabajo Marítimo del buque)*

Expedida en virtud de la autoridad de: ..... *(insertar el nombre de la autoridad competente definida en el párrafo 1, a), del artículo II del Convenio)*

En lo que respecta a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el buque cuyas referencias se indican a continuación:

Nombre del buque	Número OMI	Arqueo bruto

se mantiene en conformidad con la norma A5.1.3 del Convenio.

El/la que suscribe declara, en nombre de la autoridad competente antes mencionada, que:

- a) las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
  - b) estos requisitos nacionales están recogidos en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo; se facilitan explicaciones relativas al contenido de dichos requisitos cuando es necesario;
  - c) los detalles de toda disposición de equivalencia sustancial adoptada en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo VI se indican <frente a los epígrafes pertinentes de los requisitos nacionales enumerados a continuación> <más adelante, en el párrafo previsto a tal efecto> *(sírvese tachar la descripción que no corresponde)*;
  - d) toda exención concedida por la autoridad competente de conformidad con el Título 3 se indicará con claridad en la sección que aparece más abajo a estos efectos, y
  - e) en el marco de dichos requisitos nacionales, también se hace referencia a todo requisito previsto en la legislación nacional para una categoría específica de buques.
1. Edad mínima (regla 1.1) .....
  2. Certificado médico (regla 1.2) .....
  3. Calificaciones de la gente de mar (regla 1.3) .....
  4. Acuerdos de empleo de la gente de mar (regla 2.1) .....
  5. Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4) .....
  6. Horas de trabajo y de descanso (regla 2.3) .....
  7. Niveles de dotación del buque (regla 2.7) .....
  8. Alojamiento (regla 3.1) .....
  9. Servicios de esparcimiento a bordo (regla 3.1) .....
  10. Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2) .....

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

11. Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3) .....
12. Atención médica a bordo (regla 4.1) .....
13. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5) .....
14. Pago de los salarios (regla 2.2) .....

Nombre: .....

Cargo: .....

Firma: .....

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, cuando proceda)

### Equivalencias sustanciales

*(Nota: táchese el párrafo que no proceda)*

Conforme a lo previsto en los párrafos 3 y 4 del artículo VI del Convenio, se indican las siguientes disposiciones de equivalencia sustancial, con excepción de las que ya se han señalado en la lista que antecede *(incluir una descripción, según proceda)*:

.....  
.....

No se aplica ninguna disposición de equivalencia sustancial.

Nombre: .....

Cargo: .....

Firma: .....

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, cuando proceda)

### Exenciones de conformidad con el Título 3

*(Nota: táchese el párrafo que no proceda)*

Conforme a lo previsto en el Título 3 del Convenio, se indican las siguientes exenciones aplicadas por la autoridad competente:

.....  
.....

No se aplica ninguna disposición de equivalencia sustancial

Nombre: .....

Cargo: .....

Firma: .....

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad  
expedidora, cuando proceda)

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

#### *Medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo entre las inspecciones*

El armador, cuyo nombre figura en el Certificado de Trabajo Marítimo al que se adjunta la presente Declaración, ha adoptado las siguientes medidas para asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones del Convenio entre las inspecciones:

*(Indique a continuación las medidas redactadas para asegurar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la parte I.)*

1. Edad mínima (regla 1.1)   
.....
2. Certificado médico (regla 1.2)   
.....
3. Calificaciones de la gente de mar (regla 1.3)   
.....
4. Acuerdos de empleo de la gente de mar (regla 2.1)   
.....
5. Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4)   
.....
6. Horas de trabajo y de descanso (regla 2.3)   
.....
7. Niveles de dotación del buque (regla 2.7)   
.....
8. Alojamiento (regla 3.1)   
.....
9. Servicios de esparcimiento a bordo (regla 3.1)   
.....
10. Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2)   
.....
11. Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3)   
.....
12. Atención médica a bordo (regla 4.1)   
.....
13. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5)   
.....
14. Pago de los salarios (regla 2.2)   
.....

Por la presente certifico que las medidas arriba mencionadas fueron redactadas para garantizar entre las inspecciones el cumplimiento continuo, de conformidad con los requisitos enumerados en la parte I.

Nombre del armador <sup>1</sup>: .....

.....

Dirección de la empresa: .....

.....

Nombre de la autoridad competente: .....

.....

Cargo: .....

Firma de la autoridad competente:

.....

Fecha: .....

(Sello o estampilla del armador) <sup>1</sup>

Las medidas antes mencionadas han sido examinadas por (*insértese el nombre de la autoridad competente u organización debidamente reconocida*) y, tras haberse inspeccionado el buque, se ha considerado que satisfacen los objetivos establecidos en el apartado *b)* del párrafo 10 de la norma A5.1.3, en relación con las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento inicial y continuo de los requisitos estipulados en la parte I de la presente Declaración.

Nombre: .....

Cargo: .....

Dirección: .....

.....

.....

Firma: .....

Lugar: .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

---

<sup>1</sup> El término *armador* designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, *j)*, del Convenio.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### Certificado Provisional de Trabajo Marítimo

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y el Título 5 del  
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006  
(en adelante, «el Convenio»)  
en virtud de la autoridad del Gobierno de:

.....  
(designación completa del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar)

por .....

(designación completa y dirección de la autoridad competente o de la organización  
reconocida debidamente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

#### Datos del buque

Nombre del buque: .....

Letras o número distintivos: .....

Puerto de matrícula: .....

Fecha en que se matriculó el buque: .....

Arqueo bruto<sup>1</sup>: .....

Número OMI: .....

Tipo de buque: .....

Nombre y dirección del armador<sup>2</sup> .....

Se certifica que, a los efectos del párrafo 7 de la norma A5.1.3 del Convenio:

- a) este buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias que figuran en el anexo A5-I del Convenio, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados a continuación en *b)*, *c)* y *d)*;
- 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.

<sup>1</sup> El arqueo bruto para los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la OMI será el que figura en la columna «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969). Véase el artículo II, párrafo 1, *c)*, del Convenio.

<sup>2</sup> El término *armador* designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, *j)*, del Convenio.

El presente Certificado es válido hasta ....., a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4.

La fecha de finalización de la inspección mencionada en el apartado *a) supra*

fue el .....

Expedido en ..... el.....

Firma del funcionario debidamente habilitado  
que expide el Certificado Provisional .....

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)



### **ANEXO A5-III**

Los ámbitos generales que han de ser objeto de una inspección más detallada por el funcionario habilitado del Estado del puerto que realiza la inspección de conformidad con la norma A5.2.1 son los siguientes:

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Utilización de todo 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

## ANEXO B5-I – EJEMPLO DE DECLARACIÓN NACIONAL

Véase la pauta B5.1.3, párrafo 5

### Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I

(Nota: la presente Declaración deberá adjuntarse al Certificado de Trabajo Marítimo del buque)

Expedida en virtud de la autoridad de: **Ministerio de Transporte Marítimo de XXXXXX**

En lo que respecta a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el buque cuyas referencias se indican a continuación:

Nombre del buque	Número OMI	Arqueo bruto
M.S. EJEMPLO	12345	1.000

se mantiene en conformidad con la norma A5.1.3 del Convenio.

El/la que suscribe declara, en nombre de la autoridad competente antes mencionada, que:

- a) las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
- b) estos requisitos nacionales están recogidos en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo; se facilitan explicaciones relativas al contenido de dichos requisitos cuando es necesario;
- c) los detalles de toda disposición de equivalencia sustancial adoptada en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo VI se indican <frente a los epígrafes pertinentes de los requisitos nacionales enumerados a continuación> <más adelante, en el párrafo previsto a tal efecto> (*sírvase tachar la descripción que no corresponde*);
- d) toda exención concedida por la autoridad competente de conformidad con el Título 3 se indicará con claridad en la sección que aparece más abajo a estos efectos, y
- e) en el marco de dichos requisitos nacionales, también se hace referencia a todo requisito previsto en la legislación nacional para una categoría específica de buques.

1. Edad mínima (regla 1.1)

*Ley del Transporte Marítimo (Shipping Law) núm. 123 de 1905, en su forma modificada («Ley»), capítulo X; Reglamento de transporte marítimo (Shipping Regulations) («Reglamento»), 2006, normas 1111 a 1222.*

*Las edades mínimas son aquéllas a las que se hace referencia en el Convenio.*

*Por «noche» se entiende las horas comprendidas entre las 21 horas y las 6 horas, a menos que el Ministerio de Transporte Marítimo («Ministerio») apruebe un período diferente.*

*En el anexo A se enumeran ejemplos de trabajo peligroso restringidos a personas mayores de 18 años. En el caso de los buques de carga, ninguna persona menor de 18 años puede trabajar en las zonas señaladas en el plano del buque (debe adjuntarse a esta Declaración) como «zona peligrosa».*

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### 2. Certificado médico (regla 1.2)

*Ley, capítulo XI; Reglamento, normas 1223 a 1233*

*Los certificados médicos se ajustarán, cuando corresponda, a los requisitos establecidos en el Convenio de Formación; en los restantes casos, los requisitos fijados por dicho Convenio se aplicarán con los ajustes necesarios.*

*Los ópticos calificados incluidos en la lista aprobada por el Ministerio pueden expedir certificados de visión.*

*Los reconocimientos médicos siguen las Directrices OIT/OMI/OMS a que se hace referencia en la pauta B1.2.1.*

.....  
.....

EJEMPLO

## Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

### *Medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo entre las inspecciones*

El armador, cuyo nombre figura en el Certificado de Trabajo Marítimo al que se adjunta la presente Declaración, ha adoptado las siguientes medidas para asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones del Convenio entre las inspecciones:

*(Indique a continuación las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la parte I.)*

1. Edad mínima (regla 1.1) ☒

*La fecha de nacimiento de cada marino se indica junto a su nombre en el rol de tripulación.*

*El rol es comprobado al comienzo de cada viaje por el capitán o el oficial que actúe en su nombre («oficial competente»), quienes registran la fecha de dicha verificación.*

*Cada marino menor de 18 años recibe, en el momento de su contratación, una nota por la que se le prohíbe la realización de trabajo nocturno o de los trabajos que figuren en la lista específica de trabajos peligrosos (véase supra, parte I, sección 1), así como de cualquier otro trabajo peligroso, y por la que se le exige que consulte al oficial competente en caso de duda. El oficial competente conserva un ejemplar de dicha nota firmada por el marino bajo la frase «recibido y leído» y con la fecha de la firma.*

2. Certificado médico (regla 1.2) ☒

*Los certificados médicos son conservados por el oficial competente de forma estrictamente confidencial, junto con una lista establecida bajo su responsabilidad en la que se hacen constar por cada marino que se encuentre a bordo: las funciones del marino, la fecha del/de los certificado(s) médico(s) actual(es) y el estado de salud indicado en el/los certificado(s) en cuestión.*

*Cuando haya dudas en cuanto a si el marino es físicamente apto para desempeñar una función o funciones específicas, el oficial competente consulta al médico del marino o a otro profesional calificado y registra un resumen de sus observaciones, así como su nombre y número de teléfono y la fecha de la consulta.*

.....  
 .....

ENMIENDAS DE 2014 DEL CONVENIO  
SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006,  
adoptadas por la Conferencia en su 103.<sup>a</sup> reunión,  
Ginebra, 11 de junio de 2014

**Enmiendas al Código para aplicar las reglas 2.5 y 4.2  
y los anexos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006  
(MLC, 2006), adoptadas por el Comité Tripartito Especial  
el 11 de abril de 2014**

**I. Enmiendas al Código para aplicar la regla 2.5–  
Repatriación, del MLC, 2006 (y anexos)**

**A. Enmiendas relativas a la norma A2.5**

En el título actual de la «Norma A2.5 – Repatriación», sustitúyase «A2.5» por «A2.5.1».

Después del párrafo 9 de la actual norma A2.5, añádase el título y el texto siguientes:

*Norma A2.5.2 – Garantía financiera*

1. En aplicación de la regla 2.5, párrafo 2, la presente norma establece los requisitos necesarios para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono.

2. A los efectos de la presente norma, 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 período de dos meses.

3. Todo Miembro deberá velar por que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar. El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

4. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar abandonada a bordo de un buque que enarbola el pabellón del Miembro.

5. A los efectos del párrafo 2, *b)*, de la presente norma, 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.

6. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón, y a los que se apliquen los párrafos 1 o 2 de la regla 5.1.3, lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de la misma. 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.

7. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán contener la información requerida en el anexo A2-I. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

8. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y estar acompañada de la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación, de conformidad con el párrafo 2 *supra*.

9. Habida cuenta de las reglas 2.2 y 2.5, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:

- 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 y 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 mencionado en el párrafo 10;
- c)* las necesidades esenciales de la gente de mar incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.

10. 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.

11. La garantía financiera no deberá finalizar a menos que el proveedor lo haya notificado con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

12. Si el proveedor del seguro u otro mecanismo de garantía financiera ha efectuado algún pago a un marino de conformidad con la presente norma, dicho proveedor, de conformidad con la legislación aplicable, adquirirá por subrogación, cesión o por otros medios, por un monto equivalente como máximo a la suma pagada, los derechos de que hubiera gozado la gente de mar.

## Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

13. Ninguna disposición de la presente norma deberá menoscabar el derecho de recurso del asegurador o del proveedor de la garantía financiera contra terceros.

14. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que haya sido abandonada. La legislación nacional podrá disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.

### B. Enmiendas relativas a la pauta B2.5

Al final de la actual pauta B2.5, añádase el título y el texto siguientes:

#### *Pauta B2.5.3 – Garantía financiera*

1. En aplicación del párrafo 8 de la norma A2.5.2, si se requiere más tiempo para comprobar la validez de ciertos aspectos de la solicitud presentada por la gente de mar o su representante designado, ello no debería impedir que la gente de mar reciba inmediatamente la parte de la asistencia solicitada que se ha reconocido está justificada.

### C. Enmiendas para añadir un nuevo anexo

Antes del anexo A5-I, insértese el siguiente anexo:

#### **ANEXO A2-I**

##### **Pruebas de garantía financiera en virtud del párrafo 2 de la regla 2.5**

El certificado u otras pruebas documentales que se mencionan en el párrafo 7 de la norma A2.5.2 deberán incluir la siguiente información:

- a) el nombre del buque;
- b) el puerto de matrícula del buque;
- c) el distintivo de llamada del buque;
- d) el número OMI del buque;
- e) el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;
- f) datos de contacto de las personas o de la entidad responsables de tramitar las solicitudes de ayuda de la gente de mar;
- g) el nombre del armador;
- b) el período de validez de la garantía financiera, e
- i) una atestación del proveedor de la garantía financiera, que indique que esta garantía cumple los requisitos de la norma A2.5.2.

### D. Enmiendas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III

Al final del anexo A5-I, añádase el punto siguiente:

Garantía financiera para casos de repatriación

En el anexo A5-II, bajo el título Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I, añádase después del punto 14 el punto siguiente:

15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

En el anexo A5-II, bajo el título Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II, añádase después del punto 14 el punto siguiente:

15. Garantía financiera para casos de repatriación (regla 2.5)

Al final del anexo A5-III, añádase el elemento siguiente:

Garantía financiera para casos de repatriación

## II. Enmiendas al Código para aplicar la regla 4.2– Responsabilidad del armador, del MLC, 2006 (y anexos)

### A. Enmiendas relativas a la norma A4.2

En el título actual de la «Norma A4.2 – Responsabilidad del armador», sustitúyase «A4.2» por «A4.2.1».

Después del párrafo 7 de la actual norma A4.2, añádase el texto siguiente:

8. La legislación nacional deberá prever que el sistema de garantía financiera destinado a asegurar que el pago de la indemnización prevista en el párrafo 1, *b)*, de la presente norma resultante de reclamaciones contractuales, definidas en la norma A4.2.2, cumpla con los siguientes requisitos mínimos:

- a)* la indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado *c)* del presente párrafo, 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)* de conformidad con la regla 4.2, párrafo 2, 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.

9. La legislación nacional deberá velar por que la gente de mar reciba un preaviso para notificar que se va a anular o rescindir la garantía financiera del armador.

10. 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.

11. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarboles su pabellón lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de garantía financiera expedido por el proveedor de la misma. 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.



## Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

12. La garantía financiera no deberá finalizar a menos que el proveedor lo haya notificado con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.

13. La garantía financiera deberá prever el pago de todas las reclamaciones contractuales incluidas en su cobertura que se presenten durante el período de validez del documento.

14. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deben contener la información requerida en el anexo A4-I. Deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés.

Añádanse el título y texto siguientes después de la actual norma A4.2:

### *Norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales*

1. A los efectos de la norma A4.2.1, párrafo 8, y de la presente norma, 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.

2. El sistema de garantía financiera previsto en la norma A4.2.1, párrafo 1, *b)*, podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar. El Miembro determinará la modalidad del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas.

3. La legislación nacional deberá velar por que existan disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones previstas en la norma A4.2.1, párrafo 8, a través de procedimientos rápidos y equitativos.

## B. Enmiendas relativas a la pauta B4.2

En el título actual «Pauta B4.2 – Responsabilidad del armador», sustitúyase «B4.2» por «B4.2.1».

En el párrafo 1 de la actual pauta B4.2, sustitúyase «norma A4.2» por «norma A4.2.1».

Después del párrafo 3 de la actual pauta B4.2, añádanse el título y el texto siguientes:

### *Pauta B4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales*

1. La legislación nacional debería prever que las partes que participen en el pago de una reclamación contractual podrán utilizar el modelo de finiquito y de recibo liberatorio que figura en el anexo B4-I.

## C. Enmienda para añadir nuevos anexos

Después del anexo A2-I, añádase el siguiente anexo:

### **ANEXO A4-I**

#### **Pruebas de garantía financiera en virtud de la regla 4.2**

El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera exigidos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14 de la norma A4.2.1 deberán incluir la siguiente información:

**Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

- a) el nombre del buque;
- b) el puerto de matrícula del buque;
- c) el distintivo de llamada del buque;
- d) el número OMI del buque;
- e) el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;
- f) los datos de contacto de las personas o de la entidad responsable de tramitar las reclamaciones contractuales de la gente de mar;
- g) el nombre del armador;
- h) el período de validez de la garantía financiera, e
- i) una atestación del proveedor de la garantía financiera que indique que esta garantía financiera cumple los requisitos de la norma A4.2.1.

Después del anexo A4-I, añádase el siguiente anexo:

**ANEXO B4-I**

**Modelo de finiquito y de recibo liberatorio**  
mencionado en la pauta B4.2.2

Buque (nombre, puerto de matriculación y número OMI):.....  
Incidente (lugar y fecha):.....  
Marino/heredero legítimo/persona a cargo:.....  
Armador:.....

El abajo firmante [marino] [heredero legítimo y/o persona a cargo del marino]\*, reconoce por la presente haber recibido como finiquito la suma de [moneda e importe] en cumplimiento de la obligación del armador de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de las condiciones [de su empleo] [del empleo del marino]\* y por la presente hace constar que el armador queda eximido de sus obligaciones en virtud de dichas condiciones.

El pago se efectúa sin admisión de responsabilidad ante cualquier reclamación y se acepta sin perjuicio del derecho del abajo firmante [marino/heredero legítimo y/o persona a cargo del marino]\* a presentar una reclamación por vía legal, por negligencia, daño o violación de una obligación legal o cualquier otra reparación legal que pueda invocarse a consecuencia del incidente arriba mencionado.

Fecha:.....  
Marino/heredero legítimo/persona a cargo del marino: .....  
Firma:.....

*Aceptación:*

Armador/Representante del armador:  
Firma:.....  
Proveedor de la garantía financiera/Representante del armador:  
Firma:.....

\* Táchese según corresponda.

D. Enmiendas relativas a los anexos A5-I, A5-II y A5-III

Al final del anexo A5-I, añádase el punto siguiente:

Garantía financiera relacionada con la responsabilidad de los armadores

En el anexo A5-II, bajo el título Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I, añádase después del último punto el punto siguiente:

16. Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

En el anexo A5-II, bajo el título Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II, añádase después del último punto el punto siguiente:

16. Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador (regla 4.2)

Al final del anexo A5-III, añádase el siguiente elemento:

Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador.

RESOLUCIONES ADOPTADAS  
POR LA CONFERENCIA INTERNACIONAL  
DEL TRABAJO EN SU 94.<sup>a</sup> REUNION (MARITIMA)  
(Ginebra, febrero de 2006)

I

**Resolución relativa a la promoción del Convenio  
sobre el trabajo marítimo, 2006<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Consciente de que el éxito del Convenio dependerá de la amplia ratificación del mismo y de la aplicación efectiva de sus disposiciones;

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es el de promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Confirmando la resolución relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo, adoptada por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria de la Organización Internacional del Trabajo (Ginebra, 13-24 de septiembre de 2004),

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que, al determinar la asignación de recursos, conceda la debida prioridad a la realización de la excepcional labor tripartita necesaria para la aplicación efectiva del Convenio.

Invita además al Consejo de Administración a que solicite al Director General que, al determinar la asignación de los recursos del programa de cooperación técnica de la Organización, conceda la debida prioridad a la promoción de la ratificación del Convenio y a la prestación de asistencia a los países que la soliciten para su aplicación, en ámbitos como:

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

- la asistencia técnica a los Miembros, incluida la creación de capacidad de las administraciones nacionales y la elaboración de leyes nacionales para cumplir los requisitos del Convenio;
- el desarrollo de material de formación para los inspectores y otros miembros del personal;
- la formación de inspectores;
- el desarrollo de material de promoción y de herramientas de sensibilización sobre el Convenio, y
- la organización de seminarios nacionales y regionales, así como de talleres sobre el Convenio.

### **II**

#### **Resolución relativa a la promoción de oportunidades para las mujeres de mar<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:  
Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando la resolución relativa a las mujeres de mar, adoptada por la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima;

Tomando nota de las conclusiones del informe de la Oficina relativo a las políticas y prácticas mundiales en materia de empleo de las mujeres de mar;

Consciente del mandato que incumbe a la Organización de promover la igualdad de oportunidades para hombres y mujeres,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que, al determinar la asignación de recursos, conceda la debida prioridad al examen de medidas que puedan seguir promoviendo las oportunidades de carrera y unas condiciones de vida y de trabajo adecuadas para las mujeres de mar.

### **III**

#### **Resolución relativa al Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:  
Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

## **Resoluciones adoptadas por la Conferencia en su 94.ª reunión (marítima)**

Tomando nota y alabando la labor realizada por el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT, que tiene el potencial de aportar una contribución importante para garantizar el trabajo decente de la gente de mar;

Tomando nota asimismo de que el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT señaló que existía una laguna en el régimen jurídico internacional en relación con esta cuestión;

Considerando que el texto del Convenio no aborda muchas de las disposiciones establecidas en las directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar o en las directrices sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar, que han sido adoptadas tanto por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional como por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo,

Estima que el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT debería continuar su labor.

Recomienda a ambas organizaciones que, para seguir avanzando, el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT desarrolle una norma complementada por unas directrices, que podrían incluirse en el Convenio sobre el trabajo marítimo o en otro instrumento en vigor, en fecha posterior.

### **IV**

#### **Resolución relativa al desarrollo de pautas para el control por el Estado rector del puerto<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:  
Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

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

Consciente del cometido fundamental de la Organización de promover unas condiciones de vida y de trabajo decentes;

Tomando nota de los párrafos 4 y 7 del artículo V y de la regla 5.2.1, la norma A 5.2.1 y la pauta B 5.2.1 del citado Convenio, en los que se prevén las responsabilidades y el control por el Estado del puerto en el marco de la expresión «trato no más favorable»;

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

Considerando que, dada la naturaleza global de la industria del transporte marítimo, es importante que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto reciban pautas adecuadas para ejercer sus funciones;

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Reconociendo la labor realizada por la OMI en esta esfera, y la importancia que la comunidad internacional concede a la colaboración entre los organismos internacionales,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que convoque una reunión tripartita de expertos para elaborar orientaciones adecuadas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto y a que solicite a la Oficina que utilice los conocimientos técnicos de la OMI en esta esfera.

### V

#### **Resolución relativa a la elaboración de normas internacionales de aptitud física para los miembros de la tripulación y demás gente de mar<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:  
Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

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

Tomando nota de que en la Resolución 9 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, en su forma enmendada en 1995, se invita a la Organización Marítima Internacional, en cooperación con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud, a elaborar normas de aptitud física para la gente de mar;

Tomando nota también de las actuales Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos (ILO/WHO/D.2/1997);

Reconociendo la importancia de que la gente de mar esté físicamente apta a fin de no poner en peligro su salud y seguridad ni la de los demás;

Reconociendo también la importancia de disponer de normas de aptitud física para la gente de mar fácilmente comprensibles y de aplicación universal para garantizar una industria del transporte marítimo segura, ecológicamente racional y eficiente,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que, por una parte, en colaboración con la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de la Salud, considere si es necesario revisar las actuales Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos (ILO/WHO/D.2/1997), tomando en consideración si procede la adopción de diversas normas en función de las distintas labores que la gente de mar

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

## **Resoluciones adoptadas por la Conferencia en su 94.<sup>a</sup> reunión (marítima)**

debe desempeñar a bordo, y que, por otra parte, comunique sus recomendaciones a la Organización para que ésta las siga examinando y tome las medidas que considere apropiadas.

### **VI**

#### **Resolución relativa a la promoción del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185<sup>1</sup>)**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Habiendo adoptado asimismo el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), en la 91.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo;

Recordando que la 91.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó una resolución relativa al trabajo decente para la gente de mar en la que, entre otras cosas, se tomaba nota de que el acceso a las instalaciones en tierra, el permiso para bajar a tierra y la facilitación del tránsito eran elementos decisivos para el bienestar general de los marinos y, por tanto, para alcanzar la meta del trabajo decente para la gente de mar;

Consciente de que el mandato principal de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Tomando nota de las continuas dificultades que experimenta la gente de mar para poder disfrutar de permisos para bajar a tierra en ciertos países,

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que se ponga en contacto con todos los Estados Miembros y les recuerde la importancia de ratificar y aplicar con celeridad el Convenio núm. 185 de la OIT, y a que invite a los Estados Miembros a promover el trabajo decente para la gente de mar y, en ese sentido, a permitir a la gente de mar que disfrute de permisos para bajar a tierra en sus territorios.

Exhorta al Consejo de Administración a que siga ocupándose de esta cuestión.

### **VII**

#### **Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Observando que en muchos de los instrumentos marítimos refundidos en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se recogen definiciones distintas del término «gente de mar»;

Considerando necesario aclarar en el Convenio la cuestión de esta definición;

Reconociendo que pueden darse situaciones en las que un Miembro podría abrigar dudas acerca de si debe considerarse o no como gente de mar a efectos del Convenio a ciertas categorías de personas que realizan períodos de trabajo a bordo de buques;

Reconociendo asimismo que es necesario aclarar esta cuestión a fin de lograr uniformidad en la aplicación de los derechos y obligaciones recogidos en el Convenio;

Tomando nota de que en el apartado *f*) del párrafo 1 del artículo II del Convenio se dispone que:

los términos *gente de mar* o *marino* designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio;

Tomando nota asimismo de que en el párrafo 3 del artículo II se establece que:

Cuando, a los efectos del presente Convenio, haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

Decide que la Organización Internacional del Trabajo debería esforzarse por asegurar la aplicación uniforme del Convenio e invita a los Estados Miembros a que respeten la intención del apartado *f*) del párrafo 1 del artículo II mediante la aplicación del anexo 1.

### Anexo

#### CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006

#### INFORMACIÓN SOBRE LOS GRUPOS PROFESIONALES

##### *Generalidades*

En el párrafo 3 del artículo II del Convenio se reconoce que pudieran plantearse dudas acerca de si, a efectos del Convenio, debe considerarse o no como gente de mar a alguna o algunas categorías de personas que trabajen a bordo de buques abarcados en el ámbito de aplicación del Convenio.

En consecuencia, la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo ha adoptado el presente anexo a fin de ayudar a las administraciones a resolver cualquier dificultad que pudiera plantearse al respecto.

Hay personas que trabajan principalmente en tierra, pero que pasan ocasionalmente cortos períodos trabajando a bordo de un buque. Es posible que no se trate de gente de mar. Hay asimismo personas que pasan periódicamente un corto lapso de tiempo a bordo de un buque. Puede que se trate de gente de mar. En ambos casos, su labor puede estar o no directamente relacionada con la actividad cotidiana a bordo del buque.

## Resoluciones adoptadas por la Conferencia en su 94.<sup>a</sup> reunión (marítima)

Las personas a las que podría no definirse como gente de mar incluyen a los pilotos de puerto y los trabajadores portuarios, así como a cierto personal especializado, como los animadores de pasajeros, los inspectores de buques, los superintendentes y los técnicos de reparaciones.

También es posible considerar como gente de mar, a efectos del presente Convenio, a las personas que pasan regularmente más que cortos períodos a bordo, aun cuando no cumplan tareas que se consideren normalmente como tareas marítimas, cualquiera que sea su cargo a bordo. Por ejemplo, las cuadrillas de reparaciones y mantenimiento y el personal especializado contratado para trabajar en el mar a bordo de buques determinados bien podrían considerarse como gente de mar, con los derechos y obligaciones previstos en el presente Convenio.

El Convenio otorga a la gente de mar importantes derechos y prestaciones referentes a sus condiciones de vida y de trabajo, a los cuales es posible que no siempre tengan acceso en sus países de origen. En consecuencia, al resolver las dudas acerca de si personas concretas se consideran o no gente de mar, también debería tomarse en consideración la medida en que su régimen jurídico y social nacional ofrece, desde el punto de vista de las normas laborales, una protección comparable con la prevista por el Convenio.

### *Categorías*

Una administración puede tener dudas a la hora de designar como gente de mar, en virtud del apartado *f* del párrafo 1 del artículo II, a una categoría concreta de personas que trabajan a bordo, debido a que:

- i) la naturaleza de su trabajo no se inscribe en la actividad cotidiana del buque (por ejemplo, los científicos, los investigadores, los submarinistas, los técnicos especializados en plataformas, etcétera);
- ii) aunque formadas y calificadas en términos de conocimientos técnicos marítimos, las personas interesadas cumplen funciones especializadas que, a pesar de ser fundamentales, no forman parte de la actividad cotidiana de un buque (por ejemplo, los pilotos portuarios, los inspectores o los superintendentes);
- iii) la labor que realizan tiene carácter ocasional y se desarrolla a corto plazo, y su lugar de trabajo principal se encuentra en tierra (por ejemplo, los animadores de pasajeros, los técnicos de reparaciones, los inspectores marítimos o los trabajadores portuarios).

Ninguna persona o categoría de personas debería quedar automáticamente excluida de la definición de gente de mar sólo por corresponder con una o más de las categorías enumeradas más arriba. Se trata de meras listas de ejemplos de situaciones en que pudieran plantearse dudas.

En cada situación concreta, factores específicos pueden llevar a la administración a determinar en qué casos puede considerarse o no a una persona como gente de mar.

### *Criterios*

Al estudiar la manera de resolver tales dudas, deberían considerarse los aspectos siguientes:

- i) la duración de la estancia a bordo del personal de que se trate;
- ii) la frecuencia de los períodos de trabajo pasados a bordo;
- iii) la ubicación del lugar de trabajo principal de la persona;
- iv) el objeto de la labor de la persona a bordo;
- v) la protección de que gozarían normalmente las personas interesadas en lo que atañe a sus condiciones laborales y sociales, para asegurarse de que sea comparable a la que se ofrece en virtud del Convenio.

## VIII

### **Resolución relativa al bienestar de la gente de mar<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:  
Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando la resolución relativa al bienestar de la gente de mar adoptada por la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima;

Consciente de que el mandato fundamental de la Organización es el de promover condiciones de trabajo y de vida decentes, y de la importancia que revisten a este respecto las disposiciones en materia de bienestar de la gente de mar;

Teniendo presente que, dado el carácter mundial del sector marítimo, la gente de mar requiere una protección especial, y que la prestación de servicios de bienestar a la gente de mar y su acceso a los mismos resulta importante a este respecto;

Observando que, debido a los cambios estructurales del sector, la gente de mar dispone de menos oportunidades para descender a tierra y que, como consecuencia de ello, las instalaciones y los servicios de bienestar resultan hoy más necesarios que nunca;

Reconociendo la función clave de las organizaciones benéficas y sus conocimientos especializados en el ámbito de los servicios de bienestar;

Observando también que el nuevo régimen de seguridad y la denegación de permisos para bajar a tierra implican que la gente de mar tal vez no pueda aprovechar los servicios de bienestar previstos para ella en los puertos;

Observando además que los servicios portuarios de ciertos países están imponiendo el pago de tasas excesivas o procedimientos exagerados para permitir que la gente de mar desembarque de los buques y haga uso de las instalaciones de bienestar previstas para ella en los puertos;

Reconociendo asimismo que, en lo que atañe a la oferta de instalaciones y servicios de bienestar para la gente de mar, muchos gobiernos recurren exclusivamente a organizaciones voluntarias o caritativas y que, en muchos casos, delegan sus responsabilidades en esta materia a los órganos gubernamentales regionales o locales,

Pide al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo que invite al Director General a que adopte todas las medidas necesarias para alentar de manera decidida a los Estados Miembros a que garanticen que la gente de mar a bordo de buques fondeados en sus puertos pueda acceder de manera segura a los servicios de bienestar previstos para ella.

Solicita asimismo que el Director General proponga al Consejo de Administración la convocación de una reunión tripartita de expertos para examinar la puesta a disposición de instalaciones y servicios de bienestar para la gente de mar y las dificultades que pueda suponer el acceso a los mismos.

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

IX

**Resolución relativa al mantenimiento de la Comisión Paritaria Marítima<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Tomando nota de la larga trayectoria de la Comisión Paritaria Marítima (CPM) y de la importante función que ésta ha desempeñado al abordar cuestiones clave de la industria del transporte marítimo y garantizar así que las actividades de la OIT siguieran siendo pertinentes con respecto a las realidades de esta industria;

Tomando nota asimismo de que el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo reconoció en su 280.<sup>a</sup> reunión la importante contribución de la CPM al acordar el establecimiento de una Subcomisión de la CPM sobre los salarios de la gente de mar, la cual habría de reunirse cada dos años, sin que esto tuviese implicaciones presupuestarias para la Oficina, con el fin de examinar el salario básico mínimo fijado por la OIT para los marineros preferentes;

Reconociendo el papel único que ha desempeñado la CPM en la promoción del diálogo social en la industria del transporte marítimo y que el diálogo social es uno de los cuatro pilares del trabajo decente;

Reconociendo asimismo que la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo reviste gran importancia por lo que atañe a la reglamentación de las normas relativas al trabajo marítimo y que será necesario también, en el futuro, que la OIT aborde otros aspectos del trabajo decente en la industria del transporte marítimo;

Considerando que, dada la índole mundial de la industria del transporte marítimo, la gente de mar necesita una protección especial y que la CPM desempeña un importante papel en ese sentido,

Pide al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo que vele por que este importante órgano cuente con fondos y recursos suficientes.

Invita al Director General a que se asegure de que se proporcionen recursos suficientes para las actividades relativas al sector marítimo en el marco de la Organización Internacional del Trabajo, a fin de que en el futuro pueda mantenerse la continua pertinencia de la OIT para ese sector.

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

X

**Resolución relativa a la consideración del elemento humano a través de la colaboración internacional entre los organismos especializados de las Naciones Unidas <sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Tomando nota de la importancia que tienen las cuestiones relacionadas con el elemento humano en la industria del transporte marítimo;

Consciente de que el mandato principal de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Recordando la resolución relativa a esta cuestión adoptada por la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima;

Recordando el acuerdo de colaboración entre la Oficina Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional, así como lo bien que dicho acuerdo ha funcionado con el tiempo y los resultados beneficiosos que han dado lugar al establecimiento de órganos mixtos;

Considerando que el elemento humano es multifacético y por ende sólo puede abordarse de forma integral, y que los esfuerzos en este sentido quedarían comprendidos entre las competencias fundamentales de la Oficina Internacional del Trabajo y de la Organización Marítima Internacional,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que, al determinar la utilización de los recursos de la OIT, conceda la debida prioridad a la promoción de la función del elemento humano en la industria del transporte marítimo y a que colabore con la Organización Marítima Internacional para establecer un Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT sobre el elemento humano.

XI

**Resolución relativa a la contratación y retención de la gente de mar <sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Teniendo presente que el cometido fundamental de la Organización es promover el trabajo decente;

Consciente de que el sector del transporte marítimo es el motor de la economía globalizada y transporta alrededor del 90 por ciento del comercio mundial en términos de volumen, y de que la industria marítima y el transporte sin obstáculos de mercancías son esenciales para el comercio mundial, todo lo cual requerirá que se disponga de un número suficiente de marinos debidamente calificados;

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

## **Resoluciones adoptadas por la Conferencia en su 94.<sup>a</sup> reunión (marítima)**

Consciente asimismo de que los buques están dotados de marinos con una formación adecuada que tienen un papel crucial que desempeñar para lograr una navegación segura, sin riesgos y eficiente en océanos limpios, y de que es fundamental para la explotación sostenible de este sector estratégico que pueda seguir atrayendo un número suficiente de nuevos marinos con una formación de calidad;

Teniendo en cuenta que está prevista una escasez de marinos debidamente calificados, y que muchos puestos esenciales del sector marítimo basados en tierra requieren marinos capacitados, así como el hecho de que es fundamental para la seguridad marítima en general poder cubrir esos puestos con marinos debidamente calificados;

Reconociendo además que los países tradicionalmente marítimos están atravesando un proceso de transformación industrial y han perdido una parte considerable de su base de competencias marítimas;

Teniendo en cuenta asimismo que es necesario que haya oportunidades adecuadas de carrera tanto para los oficiales como para los marineros,

Considera que, si bien es necesario mejorar la imagen de la industria marítima, también es necesario mejorar las condiciones de empleo y de trabajo y las oportunidades para muchos marinos.

Considera también que es necesario abordar cuestiones tales como el acceso al permiso para bajar a tierra y la seguridad contra los ataques a mano armada y de piratas.

Considera asimismo que todos los Estados del pabellón deberían alentar a los operadores de buques que enarbolan su pabellón a que ofrezcan plazas de formación a bordo destinadas a los nuevos marinos y cadetes.

Reconoce que la contratación y retención de marinos en un mercado de trabajo globalizado es una cuestión compleja, que implica una dimensión social, política y económica y, en su caso, la adopción de políticas adecuadas tanto por parte de los gobiernos como de la industria.

Considera que la Oficina Internacional del Trabajo está en condiciones idóneas para emprender la labor en este ámbito e invita al Director General a que solicite al Consejo de Administración que convoque una reunión tripartita de expertos para examinar estas cuestiones y proponer una serie de recomendaciones de política apropiadas.

## **XII**

### **Resolución relativa a las repercusiones de la piratería y el robo a mano armada en el sector marítimo<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es el de promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Tomando nota de la incidencia continua de casos de piratería y de robo a mano armada en muchas partes del mundo y de la violencia creciente de que es víctima la gente de mar durante tales ataques, así como de la tendencia a tomar rehenes entre la gente de mar para obtener el pago de rescates;

Tomando nota asimismo de las repercusiones que ello tiene sobre la gente de mar, y de que se ha acordado que, habida cuenta del carácter mundial del sector marítimo, la gente de mar requiere una protección especial;

Consciente de la labor emprendida en este ámbito por la Organización Internacional del Trabajo;

Consciente también de la preocupación expresada en los últimos años por la Asamblea General de las Naciones Unidas en diversas resoluciones sobre el derecho del mar en relación con la persistencia del problema del crimen organizado transnacional y de las amenazas que pesan sobre la seguridad y la protección marítimas, como la piratería, el robo a mano armada en el mar y el contrabando, y tomando nota de la deplorable pérdida de vidas, las lesiones a la gente de mar y las repercusiones negativas que tales actividades tienen para el comercio internacional,

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que colabore estrechamente con la Organización Marítima Internacional y las Naciones Unidas para alentar a todos los Estados Miembros a que adopten las medidas adecuadas para impedir tales ataques y para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar tanto en sus aguas como frente a su litoral, y

Pide al Consejo de Administración que siga ocupándose de esta cuestión.

### XIII

#### **Resolución relativa al desarrollo de pautas para la inspección por el Estado del pabellón<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

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

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

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

## **Resoluciones adoptadas por la Conferencia en su 94.<sup>a</sup> reunión (marítima)**

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

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

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

### **XIV**

#### **Resolución relativa a la seguridad y salud en el trabajo<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Teniendo presente que el cometido fundamental de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes y una estrategia global sobre seguridad y salud en el trabajo;

Reconociendo que la seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar y los riesgos a que ésta se enfrenta a bordo de los buques están indisolublemente relacionados con la aplicación efectiva del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) de la Organización Marítima Internacional, cuya finalidad es garantizar la gestión segura de los buques;

Teniendo en cuenta la importancia de una cultura de la seguridad a bordo de los buques, a la cual se refieren las disposiciones contenidas en el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos;

Haciendo hincapié en la necesidad de promover el establecimiento de comités de seguridad a bordo de los buques y de designar representantes de la tripulación para las cuestiones relativas a la seguridad,

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que asigne recursos para promover la sensibilización acerca de las disposiciones relativas a la salud, la seguridad y la prevención de accidentes contenidas en el Título 4 del Convenio sobre el trabajo marítimo.

Solicita al Director General que invite al Consejo de Administración a que constituya un grupo de trabajo tripartito de expertos sobre la seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar, con el fin de analizar la mejor manera de llevar a cabo esta labor.

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.



XV

**Resolución relativa a la capacidad de búsqueda y salvamento<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Reconociendo la necesidad de contar con un servicio de búsqueda y salvamento completo, rápido y eficaz para ayudar a la gente de mar en peligro;

Reconociendo además el problema al que han de enfrentarse los gobiernos de los países en desarrollo para poder cumplir con los requisitos del Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, así como la necesidad de que los gobiernos del mundo desarrollado contribuyan al Fondo internacional de búsqueda y salvamento marítimos de la OMI,

Insta a los gobiernos a que presten asistencia a los países en desarrollo compartiendo la tecnología, los conocimientos técnicos especializados y los recursos a fin de propiciar una formación adecuada, tanto en tierra como a bordo de los buques, y de desarrollar la infraestructura necesaria que permita actuar con rapidez y eficacia cuando se produzcan accidentes en el mar.

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida a esta última que colabore estrechamente con la OMI a fin de reducir al mínimo los riesgos para la salud en el trabajo de la gente de mar mediante la promoción del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos.

XVI

**Resolución relativa a la seguridad social<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando que la Declaración de Filadelfia de 1944, relativa a los fines y objetivos de la Organización Internacional del Trabajo, preconiza la extensión de las medidas de seguridad social para garantizar ingresos básicos a quienes los necesiten y prestar asistencia médica completa;

Observando que el principal objetivo de la Organización es el logro del trabajo decente para todos, y que la protección social constituye uno de los cuatro pilares del Programa de Trabajo Decente de la OIT;

Observando también que los dispositivos de protección social y los demás pilares del trabajo decente se refuerzan mutuamente para abordar la reducción de la pobreza, que es una de las metas principales de los Objetivos de Desarrollo del Milenio;

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

## **Resoluciones adoptadas por la Conferencia en su 94.<sup>a</sup> reunión (marítima)**

Consciente de la considerable labor realizada por la Organización para mejorar la cobertura y eficacia de la protección social para todos;

Observando que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, requiere que los Estados Miembros proporcionen a la gente de mar una protección de seguridad social que no sea menos favorable que aquella de la que disfrutaban los trabajadores en tierra residentes en su territorio;

Recordando que el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), establece el marco para la promoción de la protección social por parte de la Organización;

Considerando que, aunque el artículo 77 del Convenio núm. 102 de la OIT excluye expresamente a la gente de mar y a los pescadores de alta mar de la aplicación de dicho Convenio, la OIT no debería excluir a estos sectores de la labor que la Organización despliega de manera continua para garantizar la protección social efectiva para todos;

Considerando además que, dado el carácter mundial de la industria del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

Invita al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo a que promueva el establecimiento de dispositivos eficaces de protección social y seguridad social para la gente de mar.

Sugiere que para facilitar dicha labor podría levantarse un inventario de los dispositivos de seguridad social y protección social para la gente de mar.

Invita además al Director General a que proponga al Consejo de Administración que la Oficina prepare un documento sobre dicho inventario para su examen por una futura reunión tripartita de expertos.

## **XVII**

### **Resolución relativa a la aplicación en la práctica de la cuestión de los certificados después de la entrada en vigor<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Recordando el párrafo 3 del artículo VIII, concerniente a la entrada en vigor, doce meses después de la fecha en que se haya registrado el número exigido de ratificaciones;

Tomando nota de que los Estados del pabellón y las organizaciones reconocidas podrían no estar en condiciones de contratar, brindar formación y disponer de un número suficiente de inspectores hasta alcanzar un grado de confianza adecuado respecto de la fecha probable de entrada en vigor,

Tomando nota de que incluso si se dispusiese de un número suficiente de inspectores para garantizar un nivel constante de inspección y control de

---

<sup>1</sup> Adoptada el 22 de febrero de 2006.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

la aplicación, no será posible proceder a la revisión, inspección y certificación de todos los buques (posiblemente 40.000) que deben cumplir con los requisitos relativos al certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima en un plazo de doce meses antes de la entrada en vigor;

Tomando nota asimismo de que si, pese a lo expuesto, se lograra cumplir con esta labor de certificación, los inspectores permanecerían en gran medida inactivos hasta el siguiente período en que se realice el mayor número de inspecciones, dos años después de la entrada en vigor;

Reconociendo las dificultades prácticas que supone entregar un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima a todos los buques inmediatamente después de la entrada en vigor,

Solicita a los gobiernos que elaboren planes, a fin de asegurar la aplicación progresiva de los requisitos en materia de certificación, comenzando con los buques de carga a granel y los buques de pasaje, en un plazo que no exceda los 12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueado bruto de la flota mercante mundial.

Solicita asimismo que, durante un período de un año después de la entrada en vigor del Convenio, los Miembros (tanto los Estados del pabellón como los Estados del puerto) tengan debidamente en cuenta la posibilidad de permitir que los buques sigan operando sin el certificado y la declaración antes mencionados, siempre y cuando sus inspectores no tengan pruebas de que los buques no cumplen con los requisitos del Convenio.

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006  
PREGUNTAS MÁS FRECUENTES  
Cuarta edición, 2015

## Índice

	Página
<b>Cómo utilizar este manual</b> .....	<b>169</b>
<b>Otras fuentes útiles de información</b> .....	<b>170</b>
<b>A. Preguntas generales sobre el MLC, 2006</b> .....	<b>172</b>
A1. ¿Qué es el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)?.....	172
A2. ¿Cuáles son los dos principales objetivos del MLC, 2006?.....	174
A3. ¿Cómo protegerá el MLC, 2006, a una mayor proporción de gente de mar en todo el mundo?.....	174
A4. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?.....	175
A5. ¿Qué novedades presenta el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)?.....	176
A6. ¿Cuáles son los temas abordados en los «Títulos»?.....	176
A7. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, a los buques y a la gente de mar?.....	177
A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?.....	177
A9. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?.....	178
A10. ¿En qué se distinguen entre sí los artículos, las reglas, las normas y las pautas?.....	178
A11. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?.....	179
A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?.....	179
A13. ¿Por qué se introdujeron las pautas de la parte B?.....	180
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?.....	180
A15. ¿Exige el MLC, 2006, que los países den cumplimiento a los «convenios fundamentales» de la OIT?.....	181
A16. ¿De qué modo facilita el MLC, 2006, a los países la ratificación del Convenio y la aplicación de sus requisitos?.....	181
A17. ¿Es aplicable desde ya el MLC, 2006?.....	183
A18. ¿Por qué es probable que el MLC, 2006, logre el objetivo de una ratificación casi universal?.....	183
A19. ¿Qué sucederá con los convenios sobre el trabajo marítimo adoptados antes de 2006?.....	184
A20. ¿Qué convenios de la OIT se han refundido en el MLC, 2006?....	184
A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?.....	185

**Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial? .....	185
A23. ¿Cuál es el estatus jurídico del Preámbulo y de la Nota explicativa del MLC, 2006?.....	186
A24. ¿Qué se entiende por «Miembro»? .....	186
A25. ¿Quién es la autoridad competente?.....	186
A26. ¿Dónde puede obtenerse la lista de los países que han ratificado el MLC, 2006? .....	187
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?.....	187
A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?.....	188
A29. ¿Qué papel desempeña la OIT en la aplicación del MLC, 2006?...	188
A30. ¿Tiene el MLC, 2006, repercusiones para los armadores registrados en países que no han ratificado el Convenio?.....	188
A31. ¿Tiene el MLC, 2006, repercusiones para la gente de mar basada en países que no han ratificado el Convenio? .....	189
A32. ¿Dónde se imparte formación sobre las inspecciones en virtud del MLC, 2006? .....	189
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?.....	190
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? .....	190
A35. ¿Tiene la OIT una base de datos sobre la legislación nacional o sobre otras normas o medidas de aplicación del MLC, 2006?...	191
A36. ¿Puede la OIT prestar ayuda a quienes consideren que sus condiciones de trabajo y de vida a bordo de un buque no son adecuadas?.....	191
A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques? ...	192
A38. ¿Se aborda en el MLC, 2006, el problema de la piratería? .....	192
A39. ¿Presta ayuda el MLC, 2006, a la gente de mar abandonada? .....	192
A40. ¿Tiene un país que adoptar leyes nacionales para poder ratificar el MLC, 2006? .....	193
A41. ¿Dónde se puede obtener el formulario de memoria sobre el MLC, 2006, que cada país ratificante tiene que presentar a la OIT?...	193
A42. ¿Qué debe hacer un país para ratificar el MLC, 2006? ¿Qué documentos hay que cumplimentar? .....	193
A43. ¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006, y cuál es su estatus jurídico? ¿Se aplican ya?.....	194

A44. El sitio web de la OIT tiene una dirección de correo electrónico MLC, 2006, «MLC@ilo.org». ¿Quién responde a este correo electrónico? ¿Se pueden considerar las respuestas como opiniones jurídicas?.....	194
A45. ¿Cuál es el estatus jurídico de las respuestas del presente manual? ¿Se pueden considerar las respuestas como opiniones jurídicas?.....	194
<b>B. Preguntas sobre los trabajadores y los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006 .....</b>	<b>195</b>
B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006? .....	195
B2. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los animadores y al personal de hostelería a bordo? .....	196
B3. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los cadetes?.....	196
B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006? .....	196
B5. ¿Cuándo se considera que un buque se dedica «habitualmente a actividades comerciales»? .....	197
B6. ¿Qué son «aguas abrigadas»? .....	197
B7. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006, establecer exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo? .....	198
B8. ¿Existe una limitación general de la aplicación del MLC, 2006, en función del arqueo?.....	198
B9. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los buques que no realizan viajes internacionales? .....	199
B10. ¿Quedan excluidos del ámbito de aplicación del MLC, 2006, los buques ya existentes en el momento de la ratificación?.....	199
B11. ¿Se aplica el MLC, 2006, a buques más pequeños, como los de arqueo bruto inferior a 200?.....	199
B12. ¿Se aplica el MLC, 2006, a las embarcaciones de extracción de recursos en alta mar o similares? .....	199
B13. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los yates?.....	200
B14. ¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006? .....	200
B15. ¿Cómo puede tomar una determinación una autoridad nacional si no existen organizaciones de armadores o de gente de mar?..	200
<b>C. Preguntas relativas a los Títulos del MLC, 2006 .....</b>	<b>201</b>
C1. Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques ...	201
C1.1. Edad mínima.....	201
C1.1.a. Si la edad mínima en un país es superior a los 16 años, ¿debe ésta reducirse? .....	201
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? .....	201

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

C1.1.c.	¿Existe una norma internacional en la que se determine qué horas constituyen la «noche», o esto depende de cada país?.....	201
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?.....	202
C1.1.e.	¿Puede pretenderse que un marino menor de 18 años efectúe trabajos nocturnos?.....	202
C1.2.	Certificado médico.....	202
C1.2.a.	¿Puede considerarse que un examen médico con arreglo al Convenio STCW de la OMI cumple los requisitos del MLC, 2006?.....	202
C1.2.b.	¿Cuál es el período de validez de un certificado médico?.....	203
C1.2.c.	¿Puede en algún caso la gente de mar trabajar sin certificado médico?.....	203
C1.2.d.	¿Qué sucede si un certificado médico expira durante una travesía?.....	203
C1.2.e.	¿Quién puede expedir un certificado médico a la gente de mar?.....	203
C1.2.f.	¿Puede el médico de un buque expedir un certificado médico?.....	204
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?.....	204
C1.2.h.	¿Existe un formulario estándar de certificado médico con arreglo al MLC, 2006?.....	204
C1.2.i.	¿Existe alguna orientación internacional con respecto a los exámenes médicos?.....	204
C1.2.j.	¿Qué sucede si un certificado médico se expidió antes de entrar en vigor el MLC, 2006? ¿Significa esto que un marino debe someterse a otro reconocimiento médico?.....	205
C1.3.	Formación y calificaciones.....	205
C1.3.a.	¿Satisface el Convenio STCW de la OMI los requisitos de formación del MLC, 2006?.....	205
C1.3.b.	¿Se aplica este requisito de formación a la gente de mar que no esté amparada por el Convenio STCW?.....	205
C1.3.c.	¿Siguen estando los países obligados por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)?.....	206
C1.3.d.	¿Por qué no hay disposiciones del Código con respecto a la regla 1.3?.....	206



C1.3.e.	¿Debe impartirse una capacitación específica para los cocineros de los buques? .....	206
C1.3.f.	¿A qué se refiere la formación sobre seguridad personal a bordo de los buques? ¿Existen programas específicos de formación sobre esta materia? .....	207
C1.3.g.	¿La entrada en vigor del MLC, 2006, para un país afecta a la validez de cualquier certificado expedido a la gente de mar (por ejemplo: certificado de formación de los cocineros o certificado médico)?.....	207
C1.4.	Contratación y colocación.....	207
C1.4.a.	¿Deben crearse servicios de contratación y colocación de la gente de mar? .....	207
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?.....	207
C1.4.c.	¿Se considera que un departamento de contratación administrado por un armador es un servicio privado de contratación y colocación?.....	208
C1.4.d.	¿Quién tiene obligaciones en virtud de la regla 1.4? .....	208
C1.4.e.	¿Cuáles son las responsabilidades de los armadores en virtud de la regla 1.4?.....	208
C1.4.f.	¿Qué sucede si la gente de mar es contratada en un país que no ha ratificado el MLC, 2006? ..	209
C1.4.g.	¿Pueden los servicios de contratación y colocación cobrar honorarios a la gente de mar?.....	209
C1.4.h.	¿Quién paga por los documentos que los marinos precisan para viajar a fin de incorporarse a su buque? .....	209
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? .....	210
C1.4.j.	¿Deben los servicios de contratación y colocación de gente de mar obtener una certificación de cumplimiento del MLC, 2006?.....	210
C1.4.k.	¿Satisface los requisitos del MLC, 2006, un certificado de cumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006, que sea extendido a un servicio de contratación y colocación por una organización reconocida?....	210
C1.4.l.	¿Se debe entender que según las disposiciones del MLC, 2006, a gente de mar basada en países	

**Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

que no han ratificado el MLC, 2006, no puede emplearse a bordo de buques que enarbolen el pabellón de un país que ha ratificado el Convenio? .....	211
C1.4.m. Un servicio de contratación y colocación que emplee ocasionalmente a gente de mar para trabajar a bordo, por ejemplo, de buques de cruceros de turismo, ¿tiene que dar cumplimiento a los requisitos del MLC, 2006? ....	211
C1.4.n. ¿Se puede considerar que una asociación o servicio profesional o de otra índole que difunde oportunidades de empleo entre sus miembros es un servicio de contratación y colocación según la definición de tal servicio propuesta en el MLC, 2006?.....	211
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 actúe con arreglo a las mismas normas que las establecidas por el MLC, 2006? .....	212
C1.4.p. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y firmaron mi contrato de empleo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006? .....	212
C2. Título 2. Condiciones de empleo .....	212
C2.1. Acuerdos de empleo de la gente de mar.....	212
C2.1.a. ¿Qué es un acuerdo de empleo de la gente de mar?.....	212
C2.1.b. ¿Exige el MLC, 2006, que cada marino lleve a bordo del buque un ejemplar original firmado de su acuerdo de empleo de la gente de mar? ...	213
C2.1.c. ¿Cómo puede un acuerdo de empleo de la gente de mar incluir un convenio colectivo? .....	213
C2.1.d. ¿Quién debe firmar un acuerdo de empleo de la gente de mar? .....	214
C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?.....	214
C2.1.f. ¿Deben los marineros independientes suscribir un acuerdo de empleo de la gente de mar? .....	215
C2.1.g. ¿Qué es la relación de servicios de la gente de mar?.....	215
C2.1.h. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia	

	de dotación y firmaron mi contrato de empleo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006? .....	215
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?.....	215
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 período superior a 12 meses?.....	216
C2.1.k.	¿Puedo firmar acuerdos de empleo de la gente de mar consecutivos que abarquen un período superior a 12 meses? .....	216
C2.1.l.	¿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? ...	217
C2.2.	Salarios.....	217
C2.2.a.	¿Se fija en el MLC, 2006, un salario mínimo para la gente de mar?.....	217
C2.2.b.	¿Con qué frecuencia se le debe pagar a la gente de mar? .....	217
C2.2.c.	¿Se le puede cobrar a la gente de mar por el envío de sus salarios a miembros de su familia (remesas)? .....	218
C2.3.	Horas de trabajo y de descanso.....	218
C2.3.a.	¿Deben reglamentarse tanto las horas de trabajo como las horas de descanso?.....	218
C2.3.b.	¿Qué normas rigen el número mínimo de horas de descanso y el número máximo de horas de trabajo? .....	218
C2.3.c.	¿Qué se entiende por «cada período de 24 horas»? .....	219
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?.....	219
C2.3.e.	¿Hay excepciones con respecto a las normas sobre horas de descanso o sobre horas de trabajo? .....	219
C2.3.f.	¿Cuál es la relación existente entre la regla 2.3 y los requisitos del Convenio STCW de la OMI? ..	219
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? .....	220

**Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

C2.3.h.	¿Siguen aplicándose las normas relativas a las horas de descanso y de trabajo en caso de emergencia? .....	220
C2.3.i.	¿Qué es una pausa breve? ¿Cuenta una pausa para la comida como un descanso? .....	220
C2.4.	Derecho a vacaciones .....	220
C2.4.a.	¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?.....	220
C2.4.b.	¿Puede un marino aceptar una remuneración en dinero en lugar del disfrute efectivo de vacaciones pagadas? .....	221
C2.4.c.	¿Significa lo anterior que el período máximo que un marino puede trabajar a bordo de un buque es de 11 meses antes de tomar el mes de vacaciones anuales pagadas?.....	221
C2.5.	Repatriación .....	221
C2.5.a.	¿En qué consiste el derecho a la repatriación?.....	221
C2.5.b.	¿Cómo se garantiza que la repatriación tendrá lugar y que habrá fondos para costearla?.....	221
C2.5.c.	¿Qué costos debe sufragar un armador cuando un marino es repatriado? .....	222
C2.5.d.	¿Puede cobrarse a la gente de mar sus gastos de repatriación?.....	222
C2.5.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?.....	222
C2.5.f.	¿Se incluye en esta disposición a la gente de mar abandonada? .....	222
C2.5.g.	¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?.....	223
C2.6.	Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio.....	223
C2.6.a.	¿Quién debe indemnizar a la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio?.....	223
C2.6.b.	El párrafo 1 de la pauta B2.6 indica que el monto de la indemnización puede limitarse a dos meses de salario. ¿Significa esto que puede ser inferior a dos meses de salario? .....	223
C2.7.	Niveles de dotación.....	223
C2.7.a.	¿Establece el MLC, 2006, un nivel mínimo de dotación para los buques? .....	223
C2.7.b.	¿Es este nivel de dotación el mismo que el requerido en el «documento sobre dotación mínima segura» de un buque? .....	224

C2.8. Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar .....	224
C2.8.a. ¿En quién recaen las obligaciones previstas en la regla 2.8? .....	224
C3. Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.....	224
C3.1. Alojamiento y servicios de esparcimiento .....	224
C3.1.a. ¿Se aplican a los buques ya existentes los requisitos sobre alojamiento contenidos en el Título 3?.....	224
C3.1.b. ¿Pueden situarse dormitorios por debajo de la línea de carga de un buque? .....	225
C3.1.c. ¿Qué son los «buques para fines especiales»?.....	225
C3.1.d. ¿Es siempre obligatorio asignar dormitorios individuales a la gente de mar? .....	226
C3.1.e. ¿Exige el MLC, 2006, que cada cadete tenga una cabina individual? .....	226
C3.1.f. ¿Es obligatorio prever dormitorios para la gente de mar en los buques dedicados a viajes de menos de un día? .....	226
C3.1.g. ¿Es obligatorio que cada marino tenga instalaciones sanitarias privadas? .....	226
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? .....	227
C3.1.i. ¿Por qué se necesitan inspecciones frecuentes de los espacios de alojamiento, y quiénes deben llevarlas a cabo?.....	228
C3.1.j. ¿Se ha previsto algún grado de flexibilidad con respecto a los requisitos sobre alojamiento e instalaciones de esparcimiento? .....	228
C3.1.k. El MLC, 2006, requiere que se proporcione una iluminación adecuada. ¿Hay normas al respecto?.....	228
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?.....	229
C3.2. Alimentación y servicio de fonda .....	229
C3.2.a. ¿Existe una norma mínima relativa a los alimentos que se sirven a la gente de mar a bordo de los buques? .....	229

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

C3.2.b.	¿Pueden cobrarse a la gente de mar los alimentos suministrados a bordo?.....	229
C3.2.c.	¿Deben ostentar certificado profesional los cocineros de los buques? .....	229
C3.2.d.	¿Es obligatorio que en todos los buques haya un cocinero a tiempo completo?.....	229
C3.2.e.	¿Se fijan en el MLC, 2006, algunos criterios sobre la calidad del agua potable a bordo?.....	230
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 tener un nuevo certificado?.....	230
C4.	Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social .....	230
C4.1.	Atención médica a bordo de buques y en tierra .....	230
C4.1.a.	¿Qué tipo de tratamiento puede ser considerado como atención médica?.....	230
C4.1.b.	¿Es obligatorio que todos los buques lleven un médico a bordo?.....	231
C4.1.c.	¿Cuál debe ser el contenido de un botiquín? .....	231
C4.1.d.	¿Existe una guía médica estándar de a bordo para los buques?.....	232
C4.1.e.	¿Contiene el MLC, 2006, un modelo de formulario normalizado para el informe médico que debe usarse en los buques?.....	232
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.¿Dónde se puede obtener un ejemplar, pues en principio la última edición está agotada?.....	232
C4.2.	Responsabilidad del armador.....	232
C4.2.a.	¿En qué consiste la responsabilidad del armador?....	232
C4.2.b.	¿Cuándo comienza y cuándo termina la responsabilidad del armador? .....	233
C4.2.c.	¿Qué gastos se incluyen en el ámbito de la responsabilidad del armador? .....	233
C4.2.d.	¿Está limitada la responsabilidad del armador? .....	234
C4.2.e.	¿Se establece en el MLC, 2006, una modalidad específica para las garantías financieras que deben aportar los armadores?.....	234
C4.2.f.	¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?.....	234

C4.2.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?.....	235
C4.2.h. ¿Cuál es la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada? ¿Qué cubre? .....	235
C4.3. Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes.....	235
C4.3.a. ¿En quién recae la responsabilidad de velar por el cumplimiento a bordo de las normas sobre protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes previstas en la regla 4.3? .....	235
C4.3.b. ¿Cuándo debe crearse un comité de seguridad del buque? .....	236
C4.3.c. ¿Dónde se pueden encontrar orientaciones sobre las normas internacionales en materia de seguridad y salud en el trabajo? .....	236
C4.4. Acceso a instalaciones de bienestar en tierra .....	237
C4.4.a. ¿Por qué se estipula en el MLC, 2006, que la gente de mar debe disponer de instalaciones de bienestar en tierra? .....	237
C4.4.b. ¿Cuáles son las obligaciones del Estado del puerto en relación con los servicios de bienestar en tierra?.....	237
C4.4.c. ¿Qué tipo de servicios e instalaciones deberían ofrecer los centros de bienestar? .....	237
C4.4.d. ¿Quién debe pagar por los servicios e instalaciones de bienestar?.....	237
C4.4.e. ¿Según el MLC, 2006, es obligatorio permitir que la gente de mar baje a tierra para disfrutar de los centros de bienestar?.....	238
C4.5. Seguridad social.....	238
C4.5.a. ¿En qué consiste la seguridad social y la protección social?.....	238
C4.5.b. ¿Qué exige el MLC, 2006, en materia de seguridad social? .....	239
C4.5.c. ¿Qué se entiende por «ramas de la seguridad social»? .....	240
C4.5.d. ¿Qué se entiende por protección complementaria de la seguridad social?.....	240

**Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

C4.5.e.	Antes de ratificar el MLC, 2006, ¿qué debería verificar un país que ya ha establecido un sistema nacional de seguridad social? .....	241
C4.5.f.	¿Cuáles son los distintos medios para proporcionar la seguridad social prevista en el MLC, 2006?.....	241
C4.5.g.	¿Dónde se puede obtener información sobre la protección de la seguridad social brindada en cada uno de los países que han ratificado el MLC, 2006?.....	242
C4.5.h.	¿Existe un formulario para la presentación de la información relativa a la seguridad social con arreglo al MLC, 2006?.....	242
C5.	Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación.....	242
C5.1.	Responsabilidades del Estado del pabellón .....	242
C5.1.a.	¿Qué es un Estado del pabellón? .....	242
C5.1.b.	¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades? .....	243
C5.1.c.	¿Existe un modelo de sistema de inspección y certificación por el Estado del pabellón?.....	243
C5.1.d.	¿Qué es una «organización reconocida» (OR)? .....	244
C5.1.e.	¿Cómo se designa a una organización reconocida (OR) por un Estado del pabellón? ....	244
C5.1.f.	¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida (OR)? .....	244
C5.1.g.	¿Deben inspeccionarse todos los buques?.....	245
C5.1.h.	¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación? .....	245
C5.1.i.	¿Se debe incluir en la inspección los requisitos del MLC, 2006, no comprendidos en la lista de 14 aspectos que figura en el anexo A5-I?.....	246
C5.1.j.	¿Debe aplicarse el requisito de certificación a todos los buques, de conformidad con la regla 5.1.3?....	246
C5.1.k.	¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?.....	246
C5.1.l.	¿Qué información debería facilitarse en la parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?.....	248
C5.1.m.	¿Puede facultarse a una organización reconocida (OR) para expedir la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM)?.....	248
C5.1.n.	¿Deben llevarse a bordo los originales del Certificado de Trabajo Marítimo y de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?.....	249



C5.1.o. ¿Cuál es el período de validez del Certificado de Trabajo Marítimo? .....	249
C5.1.p. ¿En qué circunstancias puede expedirse un Certificado de Trabajo Marítimo provisional?...	249
C5.1.q. ¿Es obligatorio adjuntar una Declaración de Conformidad Laboral Marítima a un certificado provisional de trabajo marítimo?..	250
C5.1.r. ¿Puede renovarse un certificado provisional de trabajo marítimo? .....	250
C5.1.s. ¿En qué circunstancias deja de ser válido un Certificado de Trabajo Marítimo? .....	250
C5.1.t. ¿Puede retirarse a un buque su Certificado de Trabajo Marítimo? .....	250
C5.1.u. ¿Se altera la validez de los certificados ya expedidos si cambia la organización reconocida? .	250
C5.1.v. ¿Existe algún modelo de pautas para los inspectores del Estado del pabellón? .....	251
C5.1.w. ¿Puede un inspector de un Estado del pabellón impedir que un buque se haga a la mar?.....	251
C5.1.x. ¿Qué es un procedimiento de tramitación de quejas a bordo?.....	252
C5.1.y. ¿En quién recae la responsabilidad de establecer los procedimientos de tramitación de quejas a bordo?.....	252
C5.1.z. ¿Existe algún modelo para los procedimientos de tramitación de quejas a bordo?.....	252
C5.1.z.a. ¿Cómo puede la gente de mar obtener una copia del procedimiento previsto en el buque para la tramitación de quejas a bordo?.....	253
C5.1.z.b. ¿Tiene la gente de mar la obligación de recurrir sistemáticamente al procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque? .....	253
C5.1.z.c. ¿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?.....	253
C5.1.z.d. En el caso de un siniestro marítimo, ¿debe llevarse a cabo una investigación oficial?.....	253
C5.1.z.e. ¿Dónde se puede encontrar la dirección de la autoridad competente ante	

**Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

	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? .....	253
C5.1.z.f.	¿Puede un país que no haya ratificado el MLC, 2006, expedir un Certificado de Trabajo Marítimo? .....	253
C5.1.z.g.	Si un Certificado de Trabajo Marítimo expira durante una travesía, ¿puede prolongarse por un período limitado? .....	254
C5.2.	Responsabilidades del Estado rector del puerto .....	254
C5.2.a.	¿Qué se entiende por «Estado rector del puerto»?..	254
C5.2.b.	¿Cuál es la finalidad de la inspección por el Estado del puerto? .....	254
C5.2.c.	¿Qué es el control por el Estado del puerto?.....	254
C5.2.d.	¿Tiene el Estado del puerto la obligación de inspeccionar todos los buques extranjeros?...	256
C5.2.e.	¿Quiénes son los «funcionarios habilitados» para efectuar el control por el Estado rector del puerto?.....	256
C5.2.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?.....	257
C5.2.g.	¿Qué aspectos son objeto de inspección durante el control por el Estado del puerto? .....	258
C5.2.h.	Si el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima de un buque parecen estar en orden, ¿cabe llevar proceder con la inspección? .....	258
C5.2.i.	¿En qué circunstancias puede un Estado del puerto someter a inspección a buques extranjeros de países que no han ratificado el MLC, 2006?.....	259
C5.2.j.	¿Qué se ha de hacer cuando se recibe una queja sobre una materia no comprendida en la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?.....	259
C5.2.k.	¿Quién puede presentar una queja en virtud de la norma A5.2.1? .....	260
C5.2.l.	¿En qué circunstancias puede un funcionario habilitado del Estado del puerto disponer que se inmovilice un buque? .....	260
C5.2.m.	¿Cuáles son los procedimientos para la tramitación de las quejas en tierra? .....	260

C5.2.n. ¿A quién le corresponde establecer estos procedimientos? .....	261
C5.2.o. ¿Quién puede presentar una queja en tierra?.....	261
C5.2.p. ¿Quiénes son los funcionarios habilitados a los efectos de la tramitación de quejas en tierra?.....	261
C5.2.q. ¿Tienen las quejas carácter confidencial?.....	261
C5.2.r. ¿Debería registrarse como una deficiencia en un informe de control por el Estado del puerto un buque que enarbola el pabellón de un Estado Miembro que tiene un Certificado de Trabajo Marítimo expirado o un Certificado de Trabajo Marítimo provisional, o que no lleva a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo, o una Declaración de Conformidad Laboral Marítima, o un Certificado de Trabajo Marítimo provisional?.....	261
C5.3. Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.....	261
C5.3.a. ¿Qué se entiende por responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra? .....	261

# CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO, 2006 (MLC, 2006) PREGUNTAS MÁS FRECUENTES Cuarta edición, 2015

## Cómo utilizar este manual

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)<sup>1</sup> fue adoptado en la 94.<sup>a</sup> 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 marzo de 2015, fue ratificado por 66 países que representan más del 80 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Desde el año 2006, el interés en el MLC, 2006, y la experiencia respecto al mismo han ido en aumento. En 2012, con el fin de propiciar que los mandantes de la OIT se apropien en mayor medida del Convenio y para 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 imprimió como una publicación de la OIT. Se ha elaborado en tres lenguas (español, francés e inglés), en una forma que permite a los lectores realizar búsquedas rápidamente al visualizarlas en un formato electrónico (ya sea en línea o descargándolas como documento en formato PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006<sup>2</sup>. Esta es la cuarta edición del manual (2015).

Se concibió como una fuente de información de fácil acceso que se actualizaría con regularidad. Este manual 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 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. Las respuestas contenidas en este manual tienen por objeto suministrar información en forma de explicaciones concisas

---

<sup>1</sup> El texto del MLC, 2006, puede consultarse (o descargarse en formato PDF) en varios idiomas en la página web (portal) de la OIT dedicada al Convenio ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), activando la opción «español» y el enlace «Texto e informes preparatorios».

<sup>2</sup> Véase el sitio web de la OIT dedicado al Convenio: [www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc).

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

referentes al Convenio y a otros materiales de referencia. No son opiniones jurídicas ni asesoramiento jurídico 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, previa solicitud, y en el entendido de que la Corte Internacional de Justicia es el único órgano competente para hacer una interpretación oficial de los convenios internacionales del trabajo.

Estas *Preguntas más frecuentes* están organizadas con preguntas y respuestas contenidas en tres secciones principales.

**La sección «A. Preguntas generales sobre el MLC, 2006» proporciona información sobre la OIT**, la historia del Convenio y las ideas subyacentes al mismo, 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, fundamentalmente de los artículos del Convenio, relativas a la definición y aplicación, por ejemplo, ¿qué es un buque o quién es la gente de mar o los marinos?

**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 (Títulos 1-5) 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 en el Manual. Para quienes lean las *Preguntas más frecuentes* en formato electrónico o en línea, estas referencias también están vinculadas electrónicamente (hipertexto) a otras preguntas contenidas en el manual o en documentos mencionados en el sitio web de la OIT.

El presente manual se actualizará con regularidad. A tal efecto, se invita a los gobiernos y a las organizaciones de armadores y de gente de mar a que formulen observaciones sobre las respuestas aportadas o a que las completen, en particular a la luz de los conocimientos adquiridos al participar en la preparación del Convenio y/o teniendo en cuenta su experiencia cotidiana en la aplicación de su legislación o de otras medidas para aplicar el MLC, 2006. Al actualizar las *Preguntas más frecuentes*, se tomarán en consideración todos los comentarios y sugerencias que se hayan recibido.

### 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 los registros oficiales de la OIT y los informes de las reuniones que allana-

ron el camino hacia la adopción del texto del Convenio. Dichos documentos pueden consultarse fácilmente en el sitio web de la OIT dedicado al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006<sup>3</sup>. 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 servir para entender diversas disposiciones y el razonamiento subyacente. Estos recursos también están disponibles en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006<sup>4</sup>.

Posteriormente, en 2008, dando curso a las resoluciones<sup>5</sup> 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 en relación con la inspección y certificación de los buques. Los textos resultantes, es decir, las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*<sup>6</sup>, 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*<sup>7</sup>, 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, 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 formato PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006<sup>8</sup>.

En septiembre de 2013, una reunión tripartita internacional de expertos adoptó las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*<sup>9</sup>. 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*<sup>10</sup>.

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

---

<sup>3</sup> En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), active la opción «español», y a continuación, el subtítulo «Texto e informes preparatorios».

<sup>4</sup> Ídem.

<sup>5</sup> Ídem.

<sup>6</sup> El texto está disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)); active la opción «Español», y a continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

<sup>7</sup> Ídem.

<sup>8</sup> Ídem.

<sup>9</sup> Ídem.

<sup>10</sup> Ídem.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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

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

Existen, asimismo, muchas otras fuentes de información que ayudan a comprender el texto del Convenio, como, por ejemplo, el *Manual para la redacción de instrumentos de la OIT*<sup>13</sup>, que puede ser de utilidad sobre todo porque incluye un glosario. Por cierto, dicho *Manual*, que se adoptó en el período de preparación del MLC, 2006, influyó en la redacción de diversas disposiciones de este último.

### 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 de amplio alcance 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. Este texto 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 Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (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, 1974, enmendado (Convenio SOLAS), el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW), 1978, enmendado, y el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). El MLC, 2006, contiene una extensa serie de normas de alcance global, 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. Concretamente, reúne todos los instrumentos vigentes (normas internacionales del trabajo) sobre el trabajo

---

<sup>11</sup> El texto está disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)); active la opción «Español», y a continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

<sup>12</sup> Ídem.

<sup>13</sup> OIT: *Manual para la redacción de instrumentos de la OIT*. Versión en línea revisada en 2011 (Ginebra, OIT), disponible en la dirección <http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/leg/>.

marítimo, a excepción de cuatro<sup>14</sup>, 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 consolida 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. En realidad, 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 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 garantizar la seguridad y protección de los buques y a proteger 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 de este nuevo e importante Convenio sobre el trabajo marítimo fue el resultado de una resolución conjunta adoptada en 2001 por 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

---

<sup>14</sup> En el MLC, 2006, no se han refundido ni el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), ni el Convenio núm. 108, de 1958, revisado por el Convenio núm. 185; tampoco se han refundido en el MLC, 2006, 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) (dejado de lado).



## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

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 adoptado en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI). Así pues, el nuevo Convenio fue concebido específicamente para abordar estos problemas. Su pronta ratificación y aplicación 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 «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, el Convenio ha sido diseñado para lograr un mayor nivel de ratificación que los convenios anteriores [véase la sección A18. ¿Por qué es probable que el MLC, 2006, logre el objetivo de una ratificación casi universal?] 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. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?]. El ámbito de aplicación del MLC, 2006, también englobará a todas las personas que trabajan en el mar (cuyo número se estima actualmente en más de 1,5 millones). De hecho, hasta la aprobación del Convenio no había quedado claro si todas estas personas, 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 parte del personal empleado a bordo de los buques de pasaje, se considerarían gente de mar [véase la sección B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?].

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 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. Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación]. 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, es 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 laborales de los 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 deben velar por que la legislación nacional que da efecto a las normas del Convenio se respete también en los buques más pequeños que no están cubiertos por el sistema de certificación, incluidos los buques que no efectúan viajes internacionales. Los Estados del pabellón tendrán que llevar a cabo evaluaciones periódicas de la calidad y 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<sup>15</sup>) 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 (basado en el Convenio núm. 178 de la OIT) 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. ¿Qué se entiende por responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra?], 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 C5.2.c. ¿Qué es el control por el Estado del puerto?].

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

En el párrafo 7 del artículo V del Convenio figura la 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

---

<sup>15</sup> En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), active la opción «español»; bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación», active el enlace «Obligación de envío de memorias – Formulario de memoria relativo al MLC, 2006».

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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.

### **A5. ¿Qué novedades presenta el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (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. De hecho, el MLC, 2006, consta de tres partes principales: los artículos, donde se establecen los principios y obligaciones generales, y, a continuación, el Reglamento y el Código (dividido en partes A y B), que contienen disposiciones más detalladas. El Reglamento y las normas (la parte A) y las pautas (parte B) del Código se organizan en torno a cinco Títulos, que abarcan esencialmente los mismos temas [véase la sección A6. ¿Cuáles son los temas abordados en los «Títulos»?] que los 37 convenios sobre el trabajo marítimo anteriores y las recomendaciones que los complementan, y los actualiza en caso de ser necesario. El Convenio incluye además algunos temas nuevos, especialmente en el ámbito de la seguridad y la 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 el mismo nivel de los instrumentos ya existentes, dejando a los países un mayor margen para la formulación de leyes nacionales que rijan el nivel de protección. 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), 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 C5.2.c. ¿Qué es el control por el Estado del puerto?] se basa en convenios sobre el trabajo marítimo ya existentes, en particular, el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y los convenios adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI), y en los acuerdos regionales de control por parte del Estado del puerto (PSC MOU).

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, a los buques y a la gente de mar?**

El MLC, 2006, es un instrumento jurídico internacional, por lo que su aplicación no atañe directamente a los armadores, los buques o la gente de mar. Como ocurre con toda legislación internacional, su cumplimiento depende de la aplicación que efectúen los países a través de leyes nacionales u otras medidas [véase la sección A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?]. Éstas son las que afectarían, pues, 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, que deben reflejarse en los requisitos o normas nacionales, están supeditadas a la supervisión general que realiza la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en el marco del sistema de control de la OIT (sistema establecido en virtud de la Constitución de la OIT) [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?]<sup>16</sup>.

**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 instrumentos de legislación subsidiaria, como las órdenes administrativas o las notificaciones 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 lega-

---

<sup>16</sup> La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes)).

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

les o de convenios colectivos, o bien a través de instrucciones administrativas internas, cuando en una disposición del Convenio se hace referencia a las medidas que deberán tomar los propios gobiernos. En algunos casos, un país puede considerar que no es necesario establecer nuevas disposiciones legislativas cuando, por ejemplo, los derechos de la gente de mar recogidos en el MLC, 2006, ya están convenientemente protegidos en la legislación general aplicada por los tribunales nacionales.

### 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, y en la parte B, las pautas. 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. ¿Cuáles son los temas abordados en los «Títulos»?] consta de varias reglas que tratan 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. 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 en consideración sus pautas [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?]. 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, enmiendas y la entrada en vigor, y el establecimiento de un Comité Tripartito Especial, de conformidad con el artículo XIII [véase la sección A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?]. El Reglamento se diferencia de las normas y pautas en que las reglas están casi siempre redactadas en términos muy 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 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 una total autonomía, pues corresponde a las autoridades encargadas de supervisar la aplicación a nivel nacional e internacional determinar no sólo si se ha realizado el procedimiento de verificación, sino también si éste 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) 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). 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 C5.1.k. ¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?]. Las disposiciones contenidas en el Título 5 no pueden aplicarse por medio de disposiciones sustancialmente equivalentes [véase la sección C5. ¿Es el concepto de equivalencia sustancial aplicable al Título 5?].

**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. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?]. A la hora de precisar el contenido de sus leyes u otras medidas de aplicación [véase la sección A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?], estos países deben seguir atentamente 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 explique a los órganos de control de la OIT por qué ha decidido no seguir las orientaciones

de la parte B del Código<sup>17</sup>. Los inspectores de los Estados del puerto no verifican si un país aplica o no las orientaciones de la parte B; sin embargo, la OIT se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?].

### **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. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?] 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 haberse constituido en verdaderos obstáculos para la ratificación.

### **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*<sup>18</sup>, 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*<sup>19</sup>, 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. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?].

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.

---

<sup>17</sup> La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes)).

<sup>18</sup> El texto está disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)); active la opción «español», y la continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

<sup>19</sup> Ídem.

**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». Éstos 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 legislación respetan los derechos fundamentales, en el contexto del Convenio. No obstante, el Convenio no exige 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. Los países que han ratificado los convenios fundamentales tienen evidentemente, en cualquier caso, la obligación de informar a 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.

**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<sup>20</sup> 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 un convenio, esto suele conllevar la celebración de consultas con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, y la adopción de decisiones que el gobierno en cuestión comunica a la OIT. 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. Un obstáculo importante para la ratifica-

---

<sup>20</sup> La Constitución se encuentra en el sitio web de la OIT ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)), bajo «Normas del trabajo», en la columna «Acceso rápido» (también se accede a este recurso desde la dirección [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes)).



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

ción de los convenios sobre el trabajo marítimo existentes es el exceso de detalle contenido en muchos de ellos. El nuevo Convenio establece claramente los derechos 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 disponga específicamente otra cosa, la aplicación por parte de los países puede llevarse a cabo de muy distintas maneras, y no necesariamente a través de la legislación [véase la sección A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?];
- muchos de los requisitos contenidos en los convenios existentes y que causaban dificultades para la ratificación del MLC, 2006, por parte de algunos gobiernos interesados, se han colocado en la parte B del Código [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?];
- 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. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?];
- 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 arqueado bruto igual o inferior a 200 — que no realicen viajes internacionales [véase la sección B7. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006, aplicar exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo?];
- 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 C5.1.g. ¿Deben inspeccionarse todos los buques?], las administraciones del Estado del pabellón no tienen la obligación de aplicar el requisito de certificación a los buques de arqueado bruto inferior a 500, a menos que el armador lo solicite [véase la sección C5.1.j. ¿Debe aplicarse el requisito de certificación a todos los buques, de conformidad con la regla 5.1.3?];
- 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 C5.1.b. ¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades?];
- 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 país en cuestión [véase la sección C3.1.a. ¿Se aplican a los buques ya existentes los requisitos sobre alojamiento contenidos en el Título 3?]. Los buques más pequeños (de arqueado bruto inferior a 200) pueden quedar exentos del cumplimiento de algunos requisitos específicos sobre alojamiento [véase la sección C3.1.j. ¿Se ha

previsto algún grado de flexibilidad con respecto a los requisitos sobre alojamiento e instalaciones de esparcimiento?];

- 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; 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. ¿Qué exige el MLC, 2006, en materia de seguridad social?].

#### **A17. ¿Es aplicable desde ya 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 contar 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 respectivo.

En marzo de 2015, el MLC, 2006, había sido ratificado por 66 países<sup>21</sup>, lo que representaba más del 80 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Un gran número de países y entidades del sector privado, en algunos casos adelantándose a la situación jurídica internacional, han comenzado a inspeccionar y a certificar buques, en caso necesario.

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

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. La Conferencia Internacional del Trabajo 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 1000 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 empleadores y de los trabajadores, que mancomunaron esfuerzos desde 2001 para elaborar el texto del Convenio. El MLC, 2006, ha sido concebido con miras a lograr una ratificación casi universal, dado que sus disposiciones son una combinación de firmeza por lo que respecta

---

<sup>21</sup> 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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Ratificación e información sobre la implementación», en el enlace «Base de datos del MLC».

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable?»]. 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 marzo de 2015, el MLC, 2006, había sido ratificado por 66 países<sup>22</sup>, lo que representaba más del 80 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial [véase la sección A17. ¿Es aplicable desde ya el MLC, 2006?].

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

Los instrumentos sobre el trabajo marítimo existentes (36 convenios y un protocolo) se irán retirando paulatinamente, a medida que los países que son parte en los mismos ratifiquen el MLC, 2006, aunque habrá un período de transición en el que algunos convenios seguirán vigentes paralelamente al MLC, 2006. Los países que ratifiquen el MLC, 2006, ya no estarán obligados por los convenios existentes una vez que el nuevo Convenio entre en vigor. Sin embargo, los países que no ratifiquen el MLC, 2006, seguirán obligados por los convenios existentes que hayan ratificado, pero éstos quedarán cerrados a nuevas ratificaciones [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?]. La entrada en vigor del MLC, 2006, no afectará a los cuatro convenios marítimos que no se han refundido en él [véase la sección A20. ¿Qué convenios de la OIT se han refundido en el MLC, 2006?]. 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](http://www.ilo.org/normlex)).

### **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 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 fogaoneros), 1921 (núm. 15) (dejado de lado).

---

<sup>22</sup> 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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Ratificación e información sobre la implementación», en el enlace «Base de datos del MLC».

### **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 sólo 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. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?], 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 Organización Marítima Internacional (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 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 período que normalmente será de dos años. En abril de 2014, el Comité Tripartito Especial, establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó enmiendas del Código del MLC, 2006 con miras a abordar más específicamente el problema del abandono de la gente de mar y de la responsabilidad de los armadores en caso de muerte o de discapacidad prolongada. Las Enmiendas de 2014, pueden consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006: [www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc), que se espera que entren en vigor en enero de 2017<sup>23</sup>.

### **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 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 desempeña una función importante con respecto a las enmiendas al Código [véase la sección A9. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?]. Si se detectan dificultades en el funcionamiento del Convenio, o si éste debe ser actualizado, el Comité Tripartito Especial podrá adoptar enmiendas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo XV del Convenio [véase la sección A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?]. Asimismo, en virtud del artículo VII, el Comité tendrá también un papel

---

<sup>23</sup> Las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014*, pueden consultarse en la página en español del sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el subtítulo «Comité Tripartito Especial».

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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. Este Comité ya se ha constituido<sup>24</sup>, y celebró su primera reunión en Ginebra del 7 al 11 de abril de 2014, durante la cual adoptó las enmiendas al Código del MLC, 2006, relativas a las cuestiones del abandono de la gente de mar y de la responsabilidad de los armadores con respecto a la gente de mar en caso de muerte o de discapacidad prolongada. La información relativa a este Comité puede consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006<sup>25</sup>.

### **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 el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se utilizan los términos «Miembro» o «todo Miembro». Estos términos son utilizados por la Organización Internacional del Trabajo para referirse a los países que son Miembros de la OIT. 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 o a los departamentos de un gobierno encargados 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,

---

<sup>24</sup> El Consejo de Administración de la OIT ya ha adoptado 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 en la página en español del sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el subtítulo «Comité Tripartito Especial».

<sup>25</sup> Véase la página en español del sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el subtítulo «Comité Tripartito Especial».

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. ¿Dónde puede obtenerse la lista de los países que han ratificado el MLC, 2006?] y otros datos relativos al ámbito nacional se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), en el epígrafe «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 (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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Ratificación e información sobre la implementación», en el enlace «Base de datos del MLC».

La misma información puede obtenerse también en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)) en el enlace «Base de datos del MLC».

**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 contar 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. ¿Es aplicable desde ya el MLC, 2006?]. 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. Es decir, el MLC, 2006, entrará en vigor cuando haya transcurrido el período de doce meses después del registro de la ratificación. Tal es la práctica habitual relativa a los convenios de la OIT. En marzo de 2015, el MLC, 2006, había sido ratificado por 66 países<sup>26</sup>, lo que representaba el 80 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

---

<sup>26</sup> 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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Ratificación e información sobre la implementación», en el enlace «Base de datos del MLC».

**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. ¿Quién es la autoridad competente?] de los países que han ratificado el Convenio [véase la sección A26. ¿Dónde puede obtenerse la lista de los países que han ratificado el MLC, 2006?] y otros datos relativos al ámbito nacional se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://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. Años más tarde, se convirtió en 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. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, los buques y la gente de mar?]. 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)<sup>27</sup> [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?].

**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 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. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?]. 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 aqué-

---

<sup>27</sup> La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes)).

llos 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 C5.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto].

**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 aquél 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. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?]. 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 aquéllos 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 C5.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto]. Esto significa que las condiciones de trabajo y de vida a bordo de estos buques pueden ser objeto de inspección.

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

**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



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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. Estos cursos y talleres se imparten varias veces al año. La información relativa a la Academia sobre el Trabajo Marítimo se encuentra en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), en el enlace «Academia de trabajo marítimo»<sup>28</sup>.

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.

### **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 un cierto tipo de formación con respecto al MLC, 2006, lo que incluye la certificación de las personas que podrían desempeñarse como instructores nacionales o regionales de los inspectores que verificarán la aplicación del MLC, 2006 [véase la sección A32. ¿Dónde se imparte formación sobre las inspecciones en virtud del MLC, 2006?]. Sin embargo, la cuestión de las calificaciones necesarias para desempeñar la función de inspector 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 [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] [véase también la sección A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?].

### **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 no puede actuar directamente para atender situaciones individuales; dicho esto, sí está habilitada para 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 [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] [véase también la sección A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?]. 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

---

<sup>28</sup> Véase también el sitio web de la Academia sobre el Trabajo Marítimo en el Centro Internacional de Formación de Turín ([mlc-training.itcilo.org](http://mlc-training.itcilo.org)).

tampoco, en el ámbito marítimo, a los armadores, los buques o la gente de mar) [véase la sección A7. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, los buques y la gente de mar?]. 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)<sup>29</sup> [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?].

### **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 (haga clic en el nombre del país), con inclusión de la legislación nacional pertinente y otros textos y medidas que se hayan comunicado a la OIT, se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Base de datos del MLC».

La OIT también tiene otras dos bases de datos llamadas NORMLEX ([www.ilo.org/normlex](http://www.ilo.org/normlex)) y NATLEX ([www.ilo.org/natlex](http://www.ilo.org/natlex)). Las dos se encuentran en la página principal del sitio web de la OIT bajo el epígrafe «Normas del trabajo».

### **A36. ¿Puede la OIT prestar ayuda a quienes consideren que sus condiciones de trabajo y de vida a bordo de un buque no son adecuadas?**

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, y en particular sobre 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 [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] [véase también la sección A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?].

---

<sup>29</sup> La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se llega desde la dirección [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes)).

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

La OIT es una organización internacional creada en 1919. Años más tarde, se convirtió en 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. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, los buques y la gente de mar?]. 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)<sup>30</sup>.

**A38. ¿Se aborda en el MLC, 2006, el problema de la piratería?**

El MLC, 2006, no aborda directamente el grave problema de la piratería. Sin embargo, la aplicación de algunas disposiciones del Convenio, como las que tratan de la seguridad y la salud en el trabajo y de la repatriación, contribuyen a asegurar la protección de la gente de mar de cara a algunas de las consecuencias de la piratería.

**A39. ¿Presta ayuda el MLC, 2006, a la gente de mar abandonada?**

El MLC, 2006, no se ocupa directamente en la actualidad del grave problema del abandono de la gente de mar [véase la sección C2.5.b. ¿Cómo se garantiza que la repatriación tendrá lugar y que habrá fondos para costearla?]. Sin embargo, algunas de sus disposiciones, como las relativas a la repatriación, pueden aplicarse para ayudar a proteger a la gente de mar de cara a algunas de las consecuencias del abandono. En abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase la sección A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?] establecido en virtud del MLC, 2006, se reunió para examinar diversas propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006 [véase la sección A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?] en el sentido de tratar de forma más espe-

---

<sup>30</sup> La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes)).

cífica el problema del abandono de la gente de mar. Las Enmiendas de 2014, pueden consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2016: [www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc), que se espera que entren en vigor en enero de 2017<sup>31</sup>.

**A40. ¿Tiene un país que adoptar leyes nacionales 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 período de doce meses que ha de transcurrir entre el registro de la ratificación y la entrada en vigor del instrumento [véase la sección A17. ¿Es aplicable desde ya el MLC, 2006?] 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. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?].

**A41. ¿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. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?] está previsto en el artículo 22 de la Constitución de la OIT. 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, pueden descargarse en formato PDF o en formato Word desde el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)) bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación», activando el enlace titulado «Obligación de envío de memorias».

**A42. ¿Qué debe hacer un país para ratificar el MLC, 2006?  
¿Qué documentos hay que cumplimentar?**

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. Todo lo que la OIT exige es la presentación de un instrumento o comunicación oficial de la ratificación ante 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 con-

---

<sup>31</sup> Las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014, pueden consultarse en la página en español del sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 [www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc).

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

forme a lo establecido en el Convenio [véase la sección C4.5.b. ¿Qué exige el MLC, 2006, en materia de seguridad social?]. Puede obtenerse un modelo de «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. ¿Existe un formulario para la presentación de la información relativa a la seguridad social con arreglo al MLC, 2006?] en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)).

### **A43. ¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006, y cuál es su estatus jurídico? ¿Se aplican ya?**

Las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014*, pueden consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006: [www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc).

En abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?] establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó enmiendas del Código del MLC, 2006 [véase A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?], con miras a abordar más específicamente el problema del abandono de la gente de mar y de la responsabilidad de los armadores en caso de muerte o de discapacidad prolongada. Entonces, las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, fueron aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, en Ginebra, el 11 de junio de 2014. Se espera que entren en vigor en enero de 2017.

### **A44. El sitio web de la OIT tiene una dirección de correo electrónico del MLC, 2006, «[MLC@ilo.org](mailto:MLC@ilo.org)». ¿Quién responde a este correo electrónico? ¿Se pueden considerar las respuestas como opiniones jurídicas?**

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](mailto:MLC@ilo.org). Sin embargo, la OIT no puede formular comentarios sobre situaciones particulares, sino que sólo 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 al Director del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la OIT. La OIT podrá proporcionar dichas opiniones previa solicitud y en el entendido de que la Corte Internacional de Justicia es el único órgano competente para hacer una interpretación oficial de los convenios internacionales del trabajo.

### **A45. ¿Cuál es el estatus jurídico de las respuestas del presente manual? ¿Se pueden considerar las respuestas como opiniones jurídicas?**

El presente manual se concibió como una fuente de información de fácil acceso que se actualiza con regularidad. La edición actual, de 2015, es la cuarta edición. Tiene por objeto ayudar a las personas que participan en el estudio o la aplicación del MLC, 2006, a encontrar respuestas a sus pre-

guntas 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 manual pretenden 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 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, previa solicitud, y en el entendido 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» como se define en el 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. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. Por consiguiente, esta definición no sólo incluye a la tripulación que interviene en la navegación o las operaciones del buque, sino también, por ejemplo, al personal de hostelería del buque. Podría haber casos en que no quede 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 cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?], previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas [véase la sección B15. ¿Cómo puede tomar una determinación una autoridad nacional si no existen organizaciones de armadores o de gente de mar?]. 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.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia)<sup>32</sup>, 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

---

<sup>32</sup> En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), active la opción «español»; a continuación, el subtítulo «Texto e informes preparatorios», y luego el enlace «Resoluciones adoptadas por la 94.<sup>a</sup> Conferencia Internacional del Trabajo – Reunión marítima» bajo la sección «Documentos – Hacia la adopción del MLC».

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

General de la OIT. La información nacional que han comunicado los países ratificantes está disponible en la base de datos del MLC, en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006<sup>33</sup>.

### **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 el presente Convenio» [véase la sección B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?], 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 están empleados 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 anterior ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?

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

Cuando los cadetes realicen tareas en el buque, aunque se encuentren en formación, serán considerados «gente de mar», de conformidad con las disposiciones y los principios antes indicados en la sección B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?

### **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. ¿Qué son «aguas abrigadas»?]. El Convenio se aplica a todos los buques, según la definición, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de (véase el párrafo 4 del artículo II):

- los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares;

---

<sup>33</sup> 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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Texto e informes preparatorios», en el enlace «Base de datos del MLC».

- las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhows* 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 cuestión será resuelta por la autoridad competente [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] 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<sup>34</sup>.

### **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. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. 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<sup>35</sup>.

### **B6. ¿Qué son «aguas abrigadas»?**

El Convenio no define explícitamente los términos «en las inmediaciones» ni «aguas abrigadas», utilizados en el apartado *i*) del párrafo 1 de su artículo II [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. 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 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

---

<sup>34</sup> 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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Texto e informes preparatorios», en el enlace «Base de datos del MLC».

<sup>35</sup> La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes)).



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](http://www.ilo.org/mlc)) bajo el epígrafe «Texto e informes preparatorios».

### **B7. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006, establecer exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo?**

Las exenciones son posibles de forma limitada y sólo 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. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?].

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. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?] 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](http://www.ilo.org/mlc))<sup>36</sup>.

### **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 a la hora de 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. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006, establecer exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo?].

---

<sup>36</sup> 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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Texto e informes preparatorios», en el enlace «Base de datos del MLC».

**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 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 a la hora de 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. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006, establecer exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo?]. 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. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. Ahora bien, los requisitos técnicos, de carácter estructural, relacionados con el alojamiento, que figuran en el Título 3, pueden no aplicarse a la construcción de buques anterior a la entrada en vigor del Convenio con respecto al país en cuestión [véase la sección C3.1.a. ¿Se aplican a los buques ya existentes los requisitos sobre alojamiento contenidos en el Título 3?].

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

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

**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, de si se considera que la embarcación es un «buque» en virtud de la legislación nacional pertinente, y en segundo lugar, de la localización de sus actividades. El Convenio permite que la cuestión más general de si una embarcación fluvial precisa puede ser considerada un buque, o en qué circunstancias puede

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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

### **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 que figura en el apartado *i)* del párrafo 1 del artículo II, a menos que el yate sea de construcción tradicional o haya sido expresamente excluido del ámbito de aplicación del Convenio [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?], o no se dedique habitualmente a actividades comerciales [véase la sección B5. ¿Cuándo se considera que un buque se dedica «habitualmente a actividades comerciales»?].

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

El MLC, 2006, define al armador como el «propietario de un buque o 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 [véase la sección C2.1. Acuerdos de empleo de la gente de mar] y [véase la sección C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?].

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

Podría haber casos en los que no esté claro si una categoría de trabajadores puede considerarse como «gente de mar» comprendida en el ámbito del Convenio [véase la sección B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?], y también casos en los que no esté claro si un buque particular o una categoría de buques particular están comprendidos en el ámbito del Convenio [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. Asimismo, existen algunas disposiciones que permiten exenciones u otro tipo de flexibilidad en la aplicación del Convenio [véase la sección B7. ¿Puede un país

que haya ratificado el MLC, 2006, establecer exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo?]. En estos casos, la autoridad nacional competente [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] debe tomar una determinación acerca de la pregunta 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. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?]. 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 sus 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](http://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 ésta 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 ha de ser determinada 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 aporta orientaciones sobre la formación en materia de seguridad y salud que deben recibir los jóvenes marinos, las cuales son de interés al respecto.

*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

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

la norma A1.1 del Convenio se aportan algunos parámetros para la gente de mar menor de 18 años: «Comprenderá un período 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. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los cadetes?], en particular, a fin de facilitar su formación, por ejemplo, permitiendo que los jóvenes marinos participen en ciertos trabajos nocturnos con fines de capacitación. Asimismo, hay otras consideraciones en relación a las normas que han de regir el alojamiento de los cadetes a bordo [véase la sección C3.1.e. ¿Exige el MLC, 2006, que cada cadete tenga una cabina individual?].

### *C1.1.e. ¿Puede pretenderse que un marino menor de 18 años 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. ¿Existe una norma internacional en la que se determine qué horas constituyen la «noche», o esto depende de cada país?]. 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 examen médico con arreglo al Convenio STCW de la OMI 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 Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado (Convenio STCW 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 STCW, a los efectos de la regla 1.2. También deberá aceptar todo certificado médico que cumpla en sustancia esos requisitos, en el caso de la gente de mar no amparada por el Convenio STCW. La OMI 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 OMI adoptó las denominadas «Enmiendas de Manila» relativas al STCW. En la redacción de estas enmiendas, que entraron en vigor en 2012, se trató de armonizar los requisitos de

la OMI sobre exámenes médicos y certificados aplicables a la gente de mar cubierta por el Convenio STCW de la OMI con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006, de la OIT. Esto significa que los países que están obligados por las Enmiendas de Manila al STCW 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 formato PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

*C1.2.b. ¿Cuál es el período de validez de un certificado médico?*

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

Como se ha señalado, se trata de períodos máximos; un país puede optar por períodos 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 pueda ser autorizado a trabajar durante un período limitado.

*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. ¿Quién es la autoridad competente?] 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

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

es un profesional debidamente calificado para este fin. Las prácticas pueden variar entre países. 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. ¿Quién es la autoridad competente?], 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. ¿Quién puede expedir un certificado médico a la gente de mar?]. 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 enarbole 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. ¿Quién puede expedir un certificado médico a la gente de mar?].

### *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 para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar*, de la OIT/OMS, pueden encontrarse otras orientaciones adicionales<sup>37</sup> [véase la sección C1.2.i. ¿Existe alguna orientación internacional con respecto a los exámenes médicos?].

### *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

---

<sup>37</sup> Disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

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 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* se revisaron en 2011 durante la reunión conjunta OIT/OMI, y se denominan ahora *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar*; pueden consultarse o descargarse (en formato PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

*C1.2.j. ¿Qué sucede si un certificado médico se expidió antes de entrar en vigor el MLC, 2006? ¿Significa esto que un marino debe someterse a otro reconocimiento médico?*

La fecha de entrada en vigor del Convenio para el país no es directamente pertinente para cualquier certificado que pueda haberse expedido, como un certificado médico. Estos certificados deberían considerarse atendiendo a sus fundamentos, sin tener en cuenta que fueran expedidos antes de la entrada en vigor del Convenio. Sin embargo, si el reconocimiento médico no cumple los requisitos del MLC, 2006, entonces puede plantearse una pregunta, tal vez más relacionada con 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. ¿La entrada en vigor del MLC, 2006, para un país afecta a la validez de cualquier certificado expedido a la gente de mar (por ejemplo: certificado de formación de los cocineros o certificado médico)?].

### C1.3. Formación y calificaciones

*C1.3.a. ¿Satisface el Convenio STCW de la OMI los requisitos de formación del MLC, 2006?*

En virtud del párrafo 3 de la regla 1.3 del MLC, 2006, debe considerarse que la formación y los certificados que estén en conformidad con los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) 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 STCW?*

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 ofrecer otro tipo de formación o calificaciones a los marinos que no estén amparados por el Convenio STCW dependerá de los requisitos nacionales pertinentes con respecto 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



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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 marinero 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 por otras «disposiciones obligatorias que traten sobre el mismo tema» y que hayan sido adoptadas por «la Organización Marítima Internacional». Estas disposiciones ahora forman parte de las «Enmiendas de Manila» de 2010 al Convenio STCW. Los países que hayan ratificado el Convenio núm. 74 y también 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 no ratifiquen el MLC, 2006, seguirán obligados por el Convenio núm. 74 y por las disposiciones pertinentes del Convenio STCW [véase la sección C1.3.d. ¿Por qué no hay disposiciones del Código con respecto a la regla 1.3?].

### *C1.3.d. ¿Por qué no hay disposiciones del Código con respecto a la regla 1.3?*

En 2004, la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) decidió que esta regla 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 OMI 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, así como con la idea de que, sin embargo, era necesario incluir disposiciones generales sobre formación en el MLC, 2006, en vista del carácter global de este Convenio refundido, y con el fin de justificar el cierre a toda nueva ratificación del Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), y del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), que figuran en el artículo X del MLC, 2006, y también de garantizar que todo trabajador marítimo que pueda no estar amparado por las disposiciones del Convenio STCW de la OMI sea formado o calificado de otra manera [véase la sección C1.3.b. ¿Se aplica este requisito de formación a la gente de mar que no esté amparada por el Convenio STCW?]. Cabe señalar que la transferencia de la responsabilidad de capacitación y certificación de la gente de mar a la OMI 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 para 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 funcio-

nes [véase la sección C3.2.c. ¿Deben ostentar certificado profesional los cocineros de los buques?]. 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<sup>38</sup>.

*C1.3.f. ¿A qué se refiere la formación sobre seguridad personal a bordo de los buques?  
¿Existen programas específicos de formación sobre esta materia?*

La cuestión de la formación en materia de seguridad personal se refiere a la formación básica que, en virtud de lo dispuesto en el Convenio STCW 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 a 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 es directamente pertinente para ningún certificado que se haya expedido, como los certificados de formación de los cocineros de los buques, los certificados médicos o cualquier otro certificado de formación relacionado. Estos certificados deberían considerarse atendiendo a sus fundamentos, sin tener en cuenta que fueran expedidos antes de la entrada en vigor del Convenio. Sin embargo, si el reconocimiento médico no cumple los requisitos del MLC, 2006, entonces puede plantearse una pregunta, tal vez más relacionada con 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.

#### 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 deberán 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 *b)* 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

<sup>38</sup> Disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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 cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas».

Como se menciona anteriormente, en el artículo II, párrafo 1, *b*), se define la expresión «servicio de contratación y colocación de la gente de mar» con respecto a ambas entidades, «pública y privada» y se puntualiza que la expresión abarca el servicio cuya actividad consiste en contratar gente de mar o en colocarla, o bien que provee ambas cosas. No obstante, dicha definición no proporciona mayores detalles en lo que atañe al carácter «privado» o «público» de la entidad. Se entiende como servicio público aquel que es gratuito, operado por el gobierno — un ministerio o una agencia gubernamental —, instaurado para brindar dicho servicio a la gente de mar y/o a los otros trabajadores (véase el párrafo 4 de la norma A1.4). Por lo contrario, se entiende como servicio privado — utilizando por ejemplo la descripción contenida en el Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9) — como «toda persona, sociedad o empresa que ejerza [...], con fines lucrativos, el comercio de la colocación», en otras palabras, si el servicio 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.

### *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 será valorado en el procedimiento de certificación, en el caso de los buques sujetos a ese requisito [véase la sección C5.1.j. ¿Debe aplicarse el requisito de certificación a todos los buques, de conformidad con la regla 5.1.3?].

### *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, pudiendo contratar directamente a marinos para que trabajen en su buque [véase la sección C1.4.c. ¿Se considera que un departamento de contratación administrado por un armador es un servicio privado de contratación y colocación?]. 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. ¿Qué sucede si la gente de mar es contratada en un país que no ha ratificado el MLC, 2006?]. 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*<sup>39</sup>.

*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 del capítulo 3 de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*<sup>40</sup>.

*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 precisan para viajar a fin de incorporarse a su buque?*

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. ¿Pueden los servicios de contratación y colocación cobrar honorarios a la gente de mar?], en ausencia de disposiciones al respecto en el contrato de empleo 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

---

<sup>39</sup> Disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

<sup>40</sup> Ídem.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

sobre el trabajo marítimo, 2006) [véase la sección A20. ¿Qué convenios de la OIT se han refundido en el MLC, 2006?] no figura ninguna disposición que exija que sea el armador quien pague por los DIM.

*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 es que los países en cuestión deben asegurar (norma A1.4, párrafo 5, apartado c), inciso vi)) 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 ésta podría tener a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella 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 más bien, en el sistema que adopte (de conformidad con la norma A1.4, párrafo 2) reglamentar estos servicios a través de leyes, reglamentos u otras medidas. En el MLC, 2006, no se dan detalles sobre la configuración de este sistema, aparte de referirse a un seguro o un mecanismo equivalente. Puede ser útil enfocar también el sistema a la luz de las numerosas disposiciones del Convenio incluyendo las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014*<sup>41</sup>, en las que se exige que los armadores proporcionen algún tipo de seguro u otras garantías financieras para cubrir posibles pérdidas pecuniarias — por ejemplo, la regla 2.5 (repatriación), la regla 4.2 (responsabilidad del armador en caso de enfermedad, etc.) y la regla 2.6 (nafragio del buque). El término «pérdida pecuniaria» no se define, y el Convenio 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, contiene disposiciones con respecto a diversas formas de reglamentación nacional de los servicios privados de contratación y colocación, entre las que no figura necesariamente la certificación.

*C1.4.k. ¿Satisface los requisitos del MLC, 2006, un certificado de cumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006, que sea extendido a un servicio de contratación y colocación por una organización reconocida?*

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

---

<sup>41</sup> Las *Enmiendas de 2014* pueden consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006: [www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc).

un determinado certificado es aceptable o no recae en la autoridad competente del Estado del pabellón [véase la sección A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?].

*C1.4.i. ¿Se debe entender que según las disposiciones del MLC, 2006, la gente de mar basada en países que no han ratificado el MLC, 2006, no puede emplearse a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un país que ha ratificado el Convenio?*

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 propietario de buque que recurra a ese servicio deberá asegurarse, en la medida de lo posible, de que se cumplan los requisitos de la norma A1.4 [véase la sección C1.4.f. ¿Qué sucede si la gente de mar es contratada en un país que no ha ratificado el MLC, 2006?] [véase también la sección C1.4.j. ¿Deben los servicios de contratación y colocación de gente de mar obtener una certificación de cumplimiento del MLC, 2006?].

*C1.4.m. Un servicio de contratación y colocación que emplee ocasionalmente a gente de mar para trabajar a bordo, por ejemplo, de buques de cruceros de turismo, ¿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 significativo 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 cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada país, previa celebración de consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas [véase la sección 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?].

*C1.4.n. ¿Se puede considerar que una asociación o servicio profesional o de otra índole que difunde oportunidades de empleo entre sus miembros es un servicio de contratación y colocación según la definición de tal servicio propuesta en el MLC, 2006?*

Según la definición contenida en el artículo II, párrafo 1, b), 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

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

no se considere como servicio de contratación y colocación [véase la sección 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 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 actúe con arreglo a las mismas normas que las establecidas por el MLC, 2006?*

No. Las disposiciones del Convenio núm. 179 y las del MLC, 2006, con respecto a la contratación y colocación, aunque son similares en muchos aspectos, no son las mismas. Por ejemplo, difieren en lo que respecta a los costos que han de cubrirse y también en lo referente al sistema de protección de la gente de mar en caso de fallo del servicio o del armador.

*C1.4.p. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y firmaron mi contrato de empleo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006?*

La respuesta dependería de si el marino ha firmado un acuerdo de empleo de la gente de mar que identifique claramente al armador como una parte responsable en virtud del acuerdo, aunque otros, como una agencia de dotación, también puedan tener responsabilidades relacionadas con el empleo [véase la sección C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?]. 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. 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 podría 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 hayan firmado un acuerdo de empleo de la gente de mar con el armador o su representante donde se aborden las cuestiones que figuran en la norma A2.1, párrafo 4 [véase la sección B14. ¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006?].

*C2.1.b. ¿Exige el MLC, 2006, que cada marino lleve a bordo del buque un ejemplar 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 sólo 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.d. ¿Quién debe firmar un acuerdo de empleo de la gente de mar?]. 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. ¿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 em-



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

pleo 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.d. ¿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. 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 está autorizado a representar al armador [véase la sección B14. ¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006?] [véase la sección C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?].

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. ¿Exige el MLC, 2006, que cada marino lleve a bordo del buque un ejemplar original firmado de su acuerdo de empleo de la gente de mar?].

### *C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque 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 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. ¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006?].

La intención de los redactores del Convenio fue que sólo 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 al 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 sólo 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).

*C2.1.f. ¿Deben los marinos independientes suscribir un acuerdo de empleo de la gente de mar?*

Cuando los marinos no son asalariados, 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.g. ¿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 éstos (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.h. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y firmaron mi contrato de empleo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006?*

[Véase la sección C1.4.p. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y firmaron mi contrato de empleo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006?]

*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. La respuesta dependería de si el marino ha firmado un acuerdo de empleo de la gente de mar en el que se identifique

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?]. 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 período superior a 12 meses?*

El MLC, 2006, no establece un período máximo para un contrato de empleo. De hecho, la norma A2.1 prevé un acuerdo de empleo de la gente de mar por un período indefinido. Sin embargo, la interacción entre el derecho de un marino a ser repatriado tras un período máximo de servicio a bordo (un período inferior a 12 meses) en virtud de la norma A2.5 [véase la sección C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?] 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. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?] establece ciertos límites para el período de servicio continuo a bordo de un buque o de buques. Los límites específicos comprenderán preguntas tales como si la autoridad competente ha decidido en algunos casos permitir que la gente de mar renuncie a sus vacaciones anuales pagadas mínimas [véase la sección C2.4.b. ¿Puede un marino aceptar una remuneración en dinero en lugar del disfrute efectivo de vacaciones pagadas?] o si un marino ha decidido no ejercer su derecho a ser repatriado [véase la sección C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?] son cuestiones para la legislación o la práctica nacionales, incluidos los convenios colectivos aplicables.

*C2.1.k. ¿Puedo firmar acuerdos de empleo de la gente de mar consecutivos que abarquen un período superior a 12 meses?*

Sí. Sin embargo, el período 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. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?], y el derecho a la repatriación de la gente de mar después de un período mínimo de servicio (menos de 12 meses) bajo la norma A2.5 [véase la sección C2.5.a. ¿En qué consiste el derecho a la repatriación?]. Estos asuntos deben ser regulados por la legislación y la práctica nacionales, incluso los convenios colectivos aplicables [véase la sección 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 período superior a 12 meses?].

*C2.1.1. ¿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?*

Ésta es una pregunta compleja de derecho internacional y de la práctica jurídica de los tribunales. El MLC, 2006, no aborda específicamente esta cuestión; 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 su buque. Esto significa que, independientemente de donde 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.

## C2.2. 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 recibir 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.

Se ha previsto que en el MLC, 2006, también se integre (sobre la base de la Recomendación núm. 187 de la OIT) 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<sup>42</sup> se encarga de fijar periódicamente este salario mínimo. Aunque este salario mínimo sólo 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).

---

<sup>42</sup> La Comisión Paritaria Marítima (CPM) 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 Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187). Éste es el único mecanismo reglamentario internacional de fijación de salarios que existe. La Subcomisión sobre los Salarios de la Gente de Mar, de la CPM, se creó con la finalidad de actualizar periódicamente esta cifra salarial. Para obtener más información, en particular sobre las próximas reuniones, véase [http://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/WCMS\\_162320/lang--sp/index.htm](http://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/WCMS_162320/lang--sp/index.htm).

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *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.

## C2.3. 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 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 deberá sobrepasarse en un período determinado, o el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse en un período determinado [véase sección C2.3.b. ¿Qué normas rigen el número mínimo de horas de descanso y el número máximo de horas de trabajo?]. Cada país deberá decidir cuál de los dos criterios elige [véase sección 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?].

Además, aunque no sea una obligación del MLC, 2006, algunos países han decidido aplicar ambos criterios en su normas nacionales. Lo importante es comprender que esas normas fijan respectivamente un número mínimo (horas de descanso) y un número máximo (horas de trabajo) y que se tenga 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. ¿Qué normas 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:

- a) un máximo de 14 horas por cada período de 24 horas [véase la sección C2.3.c. ¿Qué se entiende por «cada período de 24 horas»?], y de 72 horas por cada período de siete días, si el criterio elegido por el país es el número máximo de horas de trabajo; o
- b) un mínimo de 10 horas por cada período de 24 horas, y de 77 horas por cada período 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 períodos, uno de los cuales tiene que ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no debe exceder de 14 horas.

*C2.3.c. ¿Qué se entiende por «cada período de 24 horas»?*

En el apartado *b)* del párrafo 5 de la norma A2.3 del MLC, 2006, por ejemplo, se establece que el número de horas de descanso no será inferior a 10 horas «por cada período mínimo de 24 horas». Por consiguiente, todo período de 24 horas — que comience en cualquier momento del día — debe comprender por lo menos diez horas de descanso.

*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 período de 24 horas, lo que equivale a **10** horas de descanso ( $24 - 14 = 10$ ). Este resultado coincide, pues, con el mínimo de **10** 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 período de siete días, es decir, **96** horas de descanso en un período de siete días ( $(7 \times 24) - 72 = 96$ ), mientras que el tiempo mínimo de descanso por cada período de siete días que fija el párrafo 5, apartado *b)*, inciso *ii)*, de la norma es de sólo 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 sólo 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 sobre horas de descanso o sobre 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 faculten 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. ¿Qué normas rigen el número mínimo de horas de descanso y el número máximo de horas de trabajo?]. 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 STCW de la OMI?*

La Organización Marítima Internacional (OMI) 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 OMI adoptó las denominadas «Enmiendas de Manila» relativas al STCW. En la redacción de estas enmiendas, que entraron en vigor en 2012, se trató de armonizar los requisitos de la OMI aplicables a la gente de mar

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

cubierta por el convenio STCW de la OMI con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006, de la OIT. Esto significa que los países que están obligados por las Enmiendas de Manila al STCW ya habrán puesto en práctica, en cierta medida, las disposiciones del MLC, 2006. Como consecuencia de la adopción por la OMI de las «Enmiendas de Manila» al Convenio STCW, el texto relativo a las horas mínimas de descanso es muy similar en el MLC, 2006, y en el Convenio STCW, salvo en lo que atañe a las disposiciones sobre las posibles excepciones [véase la sección C2.3.e. ¿Hay excepciones con respecto a las normas sobre horas de descanso o sobre horas de trabajo?]. Los Estados del pabellón que ratifican el MLC, 2006, y que también están obligados por las enmiendas al Convenio STCW, 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 período 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 descanse. Por ejemplo, puede tratarse de 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, en general, las vacaciones anuales pagadas deberán calcularse sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo. El período de servicio deberá ser determinado por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados en cada país. No deben contarse como parte de las

vacaciones anuales las ausencias del trabajo justificadas. Como se dispone en el «Derecho a vacaciones», se debe prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas definidas en la presente norma, salvo en los casos previstos por la autoridad competente [véase sección C2.4.b. ¿Puede un marino aceptar una remuneración en dinero en lugar del disfrute efectivo de vacaciones pagadas?]. Esto es debido a la preocupación de prevenir la fatiga de la gente de mar.

*C2.4.b. ¿Puede un marino aceptar una remuneración en dinero en lugar del disfrute efectivo de vacaciones pagadas?*

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. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?], salvo en los casos previstos por la autoridad competente.

*C2.4.c. ¿Significa lo anterior que el período máximo que un marino puede trabajar a bordo de un buque es de 11 meses antes de tomar el mes de vacaciones anuales pagadas?*

Sí. El concepto de vacaciones anuales pagadas implica que éstas deben tomarse cada año y, por tanto, el período máximo para el servicio a bordo de un buque sin ejercer el derecho a vacaciones es de 11 meses [véase la sección 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 período superior a 12 meses?]. Esto también está relacionado con el requisito establecido en la norma A2.5, párrafo 2, *b*), en relación con el derecho a la repatriación en un período de menos de 12 meses [véase la sección C2.5.a. ¿En qué consiste el derecho a la repatriación? [véase la sección C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?].

## C2.5. Repatriación

*C2.5.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 [véase la sección C2.5.d. ¿Puede cobrarse a la gente de mar sus gastos de repatriación? [véase la sección C2.5.b. ¿Cómo se garantiza que la repatriación tendrá lugar y que habrá fondos para costearla?]. Los parámetros básicos de la repatriación figuran en la norma A2.5 [véase la sección C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?] y muchas de las recomendaciones detalladas se incluyen en la pauta B2.5.1 [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?].

*C2.5.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.



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *C2.5.c. ¿Qué costos debe sufragar un armador cuando un marino es repatriado?*

En el párrafo 2 de la norma A2.5 del MLC, 2006, se establece que esta cuestión es competencia de los Estados del pabellón, según se toma en consideración en la pauta B2.5.1 [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?], 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.

### *C2.5.d. ¿Puede cobrarse a la gente de mar sus gastos de repatriación?*

En el párrafo 3 de la norma A2.5 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.

### *C2.5.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 a la repatriación. Los Estados del pabellón deberían prestar la debida consideración a esta recomendación [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?]. 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. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?], y habría que aclarar la situación con las compañías aéreas de que se trate.

### *C2.5.f. ¿Se incluye en esta disposición a la gente de mar abandonada?*

El MLC, 2006, no se ocupa directamente en la actualidad del grave problema del abandono de la gente de mar. Sin embargo, algunas de sus disposiciones, como las relativas a la repatriación, pueden aplicarse para ayudar a proteger a la gente de mar de cara a algunas de las consecuencias del abandono [véase la sección A39. ¿Presta ayuda el MLC, 2006, a la gente de mar abandonada?].

En abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase la sección A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?] establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó diversas enmiendas al Código del MLC, 2006 [véase la sección A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?] para tratar de forma más específica el problema del abandono de la gente de mar. Se espera que entren en vigor en enero de 2017. El sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, contiene información sobre estas enmiendas<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> Véase el sitio web [www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc).

*C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?*

El apartado *b)* del párrafo 2 de la norma A2.5 del MLC, 2006, estipula que cada Estado del pabellón deberá prever, a través de su legislación o de otras medidas o convenios colectivos, una serie de cuestiones, incluida «la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación (ese período deberá ser inferior a 12 meses). Sin embargo, un marino podría optar por no ejercer tal derecho cuando surja (a menos que la legislación del Estado del pabellón prohíba que pueda tomar esta decisión [véase la sección C2.1.k. ¿Puedo firmar acuerdos de empleo de la gente de mar consecutivos que abarquen un período superior a 12 meses?]. Al mismo tiempo, el Estado del pabellón tiene que tener en cuenta su obligación de exigir que la gente de mar disfrute de vacaciones anuales pagadas como lo estipula la regla 2.4 y en conformidad con las disposiciones del Código [véase la sección C2.4.a. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?].

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 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 puede limitarse a dos meses de salario. ¿Significa esto que puede ser inferior a dos meses de salario?*

Esta pauta indica simplemente que el período durante el cual la gente de mar debe continuar recibiendo su salario (a menos que encuentre otro empleo) puede ser limitado a dos meses por la legislación nacional o por un convenio colectivo aplicable, pero de ninguna manera a un período más corto.

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 quien 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

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

del MLC, 2006. En este sentido, al determinar los niveles de dotación, la autoridad competente [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] 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.

*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. En otras palabras, los niveles de dotación serán los mismos si, al establecer dicho documento, el Estado del pabellón tiene en cuenta los factores señalados en la norma A2.7 del MLC, 2006, 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. ¿Establece el MLC, 2006, un nivel mínimo de dotación para los buques?].

**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 relativos a la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos en la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para el Estado del pabellón, o después de esa fecha. En cuanto a los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Estado del pabellón, se siguen aplicando los requisitos sobre construcción y equipamiento de buques establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)<sup>44</sup>, y en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones comple-

---

<sup>44</sup> Se puede consultar en el sitio web de la OIT, bajo el epígrafe «Normas del trabajo», y el subepígrafe «Número del Convenio». Véase la dirección: [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes).

mentarias), 1970 (núm. 133)<sup>45</sup>, en la medida en que estos instrumentos ya hayan sido aplicables en esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro de que se trate.

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 éste el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)<sup>46</sup>, y/o el Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147<sup>47</sup>; 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. Incluso cuando un país no ha 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 a bordo «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 del país de que se trate. 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 en que el MLC, 2006, haya entrado en vigor para el Estado del pabellón.

*C3.1.b. ¿Pueden situarse 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. ¿Qué son los «buques para fines especiales?»] 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, los dormitorios pueden estar ubicados en la proa del buque, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje. Por lo que se refiere a los buques de pasaje y a los buques para fines especiales, la autoridad competente puede permitir [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] la instalación de dormitorios por debajo de la línea de carga, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasadizos de servicio, a condición de que se adopten disposiciones satisfactorias para el alumbrado y la ventilación de dichos dormitorios.

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

Son buques para fines especiales los que se dedican a la formación, u otros buques construidos de acuerdo con el *Código de seguridad aplicable*

---

<sup>45</sup> Se puede consultar en el sitio web de la OIT, bajo el epígrafe «Normas del trabajo», y el subepígrafe «Número del Convenio». Véase la dirección: [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes).

<sup>46</sup> Ídem.

<sup>47</sup> Ídem.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

*a los buques para fines especiales, 2008*, de la OMI<sup>48</sup>, y sus versiones posteriores<sup>49</sup>.

### *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 se debe proporcionar un dormitorio individual a cada marino; por lo que se refiere a los buques de arqueo bruto inferior a 3000 o a los buques para fines especiales [véase la sección C3.1.c. ¿Qué son los «buques para fines especiales?»], la autoridad competente podrá, previa consulta con las organizaciones interesadas de los armadores y de la gente de mar, conceder exenciones con respecto al cumplimiento de este requisito [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?].

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

El trato de los cadetes y la terminología utilizada puede variar entre países. La respuesta que aquí se propone está basada en que el término «cadete» designa a una persona joven inscrita en un programa de formación para la obtención de calificaciones específicas, que puede requerir la adquisición de experiencia de trabajo a bordo. En el MLC, 2006, la cuestión del alojamiento para los cadetes no se considera directamente como distinta del alojamiento de los demás marinos. Por consiguiente, se aplicará la regla general que prevé posibles exenciones, descrita en la respuesta [véase la sección C3.1.d. ¿Es siempre obligatorio asignar dormitorios individuales a la gente de mar?]

### *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 requiera «disponer de espacios de alojamiento a bordo». 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 (como mínimo, 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 debe 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. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?] se recomienda que, cuando resulte razonable y factible habida cuenta del tamaño del buque,

---

<sup>48</sup> OMI, Resolución MSC.266 (84): *Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008 (Código SPS 2008)*. Segunda edición, Organización Marítima Internacional, Londres, 2008. Se puede consultar en la dirección [http://www.imo.org/blast/blast/DataHelper.asp?data\\_id=22047](http://www.imo.org/blast/blast/DataHelper.asp?data_id=22047) (en inglés).

<sup>49</sup> Véase la dirección [www.imo.org/publications](http://www.imo.org/publications).

de su actividad prevista y de 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 de 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 incluye algunas 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, etc., se puede concluir que la existencia de servicios sanitarios privados 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. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente?»].

¿Podría destinarse menos espacio a los dormitorios para obtener mayor comodidad? La cuestión ha surgido 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. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente?»]. 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,

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

verificando que cada disposición nacional favorece la realización del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones correspondientes 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 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 períodos 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 C5.1.1. ¿Qué información debería facilitarse en la parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?].

### *C3.1.j. ¿Se ha previsto algún grado de flexibilidad con respecto a los requisitos sobre alojamiento e 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. ¿Qué son los «buques para fines especiales»?]; 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. ¿Cómo puede tomar una determinación una autoridad nacional si no existen organizaciones de armadores o de gente de mar?].

### *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.

*C3.1.1. 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, 2006*<sup>50</sup>.

**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, en la regla 3.2, prevé algunas 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 a bordo de los buques deberá proporcionarse gratuitamente durante el período de su contratación.

*C3.2.c. ¿Deben ostentar certificado profesional los cocineros de los buques?*

El MLC, 2006, no exige que los cocineros de los buques tengan un certificado profesional para ejercer sus funciones. No obstante, la pauta B3.2 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 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, en 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*<sup>51</sup>. Estas pautas pueden consultarse fácilmente en el sitio web del MLC, 2006.

*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

---

<sup>50</sup> Disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)); active la opción «español», y a continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

<sup>51</sup> Ídem.



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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 lo haga a tiempo parcial.

*C3.2.e. ¿Se fijan en el MLC, 2006, algunos 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 el tratamiento de esta materia a las normas de aplicación por el Estado del pabellón [véase la sección A7. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, los buques y la gente de mar?]. Dicho esto, en las Pautas sobre la formación de los cocineros de buques (y también en el marco de la regla 3.2 del MLC, 2006), que fueron examinadas en una reunión tripartita internacional de expertos organizada por la OIT en septiembre de 2011, figuran algunas sugerencias de criterios aceptables en esta materia<sup>52</sup>. Por cierto, es de todas maneras importante consultar el tema con los Estados del pabellón de que se trate.

*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 tener un nuevo certificado?*

La fecha de entrada en vigor del Convenio para el país no es directamente pertinente para cualquier certificado que pueda haberse expedido, como los certificados de los cocineros de los buques. Estos certificados deberían considerarse atendiendo a sus fundamentos, sin tener en cuenta que fueran 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 puede plantearse una pregunta, tal vez más relacionada con 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. ¿La entrada en vigor del MLC, 2006, para un país afecta a la validez de cualquier certificado expedido a la gente de mar (por ejemplo: certificado de formación de los cocineros o certificado médico)?].

## **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 tipo de tratamiento puede ser considerado 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, de conformidad con la regla 4.1, el Convenio no menciona ningún tratamiento en particular (que no sea la

---

<sup>52</sup> Las pautas de la OMS/OIT pueden descargarse en el sitio web [http://www.who.int/water\\_sanitation\\_health/publications/2011/dwq\\_guidelines/en/index.html](http://www.who.int/water_sanitation_health/publications/2011/dwq_guidelines/en/index.html) (en inglés).

«atención dental esencial»), ya que esta materia debería ser objeto de 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. En particular, 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.

*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, los buques que transporten a 100 o más «personas» (todas las cuales no son necesariamente marinos) y que hagan habitualmente travesías internacionales de más de tres días deben 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 esté en conformidad con los requisitos del Convenio STCW.

*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, requiere que en todos los buques se lleve un botiquín, equipo médico y una guía médica, cuyas especificaciones debe fijar 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 B4.1.1 [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?] remite a las recomendaciones internacionales pertinentes, como, por ejemplo, las que figuran en la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo*<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup> OMS: *Qualification Addendum: International medical guide for ships*, tercera edición. Ginebra, 2010. Puede adquirirse en [www.who.int/bookorders](http://www.who.int/bookorders).

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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

Aun cuando todo país puede desarrollar su propia guía médica nacional en este campo, el cumplimiento de los requisitos previstos en la norma A4.1 (párrafo 4, apartado a)) y la pauta B4.1.1 (párrafo 4) [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?] supone aplicar las recomendaciones internacionales pertinentes, como, por ejemplo, las que figuran en la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo*.

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

En el MLC, 2006, no hay ningún modelo de formulario normalizado para el informe médico que los países deben adoptar, de conformidad con el párrafo 2 de la norma A4.1, y que será utilizado por los capitanes de buques y el personal médico pertinente en tierra y a bordo. El propósito del formulario se explica en la pauta B4.1.2 (párrafo 1): facilitar el intercambio, entre el buque y tierra, de informaciones médicas y datos conexos sobre marinos enfermos o lesionados.

Aunque el MLC, 2006, no prevé la utilización de un formulario específico, en la tercera edición en inglés de la *Guía médica internacional de a bordo (International Medical Guide for Ships, Annex A)*<sup>54</sup>, publicada en 2007 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.

### 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. ¿Dónde se puede obtener un ejemplar, pues en principio la última edición está agotada?

La OMI dejó de distribuir esta guía<sup>55</sup> debido a que el Convenio STCW 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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

## C4.2. Responsabilidad del armador

### C4.2.a. ¿En qué consiste la responsabilidad del armador?

Además de fijar requisitos sobre la protección de la salud y la atención médica a bordo y en tierra, el MLC, 2006, también exige, en su regla 4.2, que los Estados del pabellón garanticen que toda la gente de mar empleada en sus buques reciban ayuda y apoyo material de los armadores en lo que atañe a 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

---

<sup>54</sup> OMS: *Qualification Addendum: International medical guide for ships*, tercera edición. Ginebra, 2010. Puede adquirirse en [www.who.int/bookorders](http://www.who.int/bookorders).

<sup>55</sup> Disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), en el enlace «Academia de Trabajo Marítimo», sección «OMI/OIT».

las consecuencias financieras se incluyen la pérdida del salario y también los costos médicos y otros gastos. Estas disposiciones complementan la protección prevista en la regla 4.1 en relación con la atención médica a bordo de los buques y en tierra y la protección a largo plazo en virtud de la regla 4.5 sobre la seguridad social.

*C4.2.b. ¿Cuándo comienza y cuándo termina la responsabilidad del armador?*

La responsabilidad que los armadores tienen en virtud de la regla 4.2, de asumir los gastos de los marinos que trabajan en sus buques en caso de enfermedad o de lesiones, comienza en la fecha en que la gente de mar asume sus funciones y termina en la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada; además, la responsabilidad de los armadores se extiende también a las enfermedades y las lesiones que se derivan del empleo de los marinos entre la fecha de comienzo de sus funciones y la fecha de la repatriación [véase la sección C4.2.d. ¿Está limitada la responsabilidad del armador?] [véase la sección C4.2.f. ¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?].

*C4.2.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 cuestión de qué se entenderá por consecuencias financieras debe resolverse en la legislación de cada país. De acuerdo con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 y 7 de la norma A4.2 del MLC, 2006, los armadores deben asumir como mínimo los siguientes costos:

- los gastos de atención médica, incluidos el tratamiento médico y el suministro de medicamentos y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y la alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o lesionada, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o la discapacidad [véase la sección C4.2.d. ¿Está limitada la responsabilidad del armador?]; cuando la enfermedad o la lesión ocasionen una incapacidad para trabajar, la totalidad de los salarios 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 en efectivo con arreglo a la legislación del país de que se trate;
- una garantía financiera destinada a 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;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- los gastos de sepelio en caso de muerte de un marino a bordo o en tierra durante el período de contratación;
- 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.d. ¿Está limitada 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 a sufragar 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.c. ¿Qué gastos se incluyen en el ámbito de la responsabilidad del armador?], a un período que no debe ser inferior a 16 semanas a partir del día en que se produjo la lesión o a partir del comienzo de la enfermedad [véase la sección C4.2.f. ¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?].

### *C4.2.e. ¿Se establece en el MLC, 2006, una modalidad específica para las garantías financieras que deben aportar los armadores?*

En el Convenio no se prevé ninguna forma particular para las garantías financieras que se deben 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. Sin embargo, varias enmiendas relativas a la norma A4.2 del MLC, 2006, fueron adoptadas en abril de 2014 y se espera que entren en vigor en enero de 2017 [véase la sección C4.2.h. ¿Cuál es la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada? ¿Qué cubre?]. En otras palabras, dichas garantías pueden adoptar diversas formas (por ejemplo, un seguro o una fianza).

### *C4.2.f. ¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?*

En virtud del párrafo 5 de la norma A4.2, la legislación nacional puede eximir de responsabilidad a los armadores con respecto a:

- a) las lesiones que no se hayan producido en el servicio del buque;
- b) las lesiones o enfermedades imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, herida o fallecida; y
- c) las enfermedades o deficiencias físicas que la gente de mar haya disimulado deliberadamente en el momento de la contratación.

De acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 6 de la norma A4.2, 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 reconoce que en la legislación nacional se 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 accidentes o de indemnización a los trabajadores por accidentes laborales.

*C4.2.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, la legislación nacional también puede 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, a condición de que los poderes públicos asuman dicha responsabilidad. Asimismo, en el párrafo 2 de la pauta B4.2 se reconoce que la legislación nacional podrá disponer 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 accidentes o de indemnización a los trabajadores por accidentes laborales [véase la sección C4.2.f. ¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?].

*C4.2.h. ¿Cuál es la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada? ¿Qué cubre?*

Los detalles de la cobertura y de la forma que reviste esta garantía financiera aún no se especifican en el MLC, 2006. Sin embargo, en abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase la sección A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?] establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó enmiendas del Código del MLC, 2006 [véase la sección A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?], con miras a abordar más específicamente el problema del abandono de la gente de mar y de la responsabilidad de los armadores en caso de muerte o de discapacidad prolongada [véase la sección A43. ¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006, y cuál es su estatus jurídico? ¿Se aplican ya?]. Se espera que entren en vigor en enero de 2017. El sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, contiene información sobre estas enmiendas<sup>56</sup>.

**C4.3. Protección de la seguridad y la 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 la 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

---

<sup>56</sup> Las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014*, pueden consultarse en el sitio web [www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc).

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

seguridad y salud en el trabajo, y que también deben ser objeto de normas legales sobre protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes. Es posible que algunos países cuenten ya con políticas, programas y normas jurídicas en estos ámbitos, o 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 la autoridad competente [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?], previa celebración de consultas con las organizaciones pertinentes de los armadores y de la gente de mar, tendrá que desarrollar más detalladamente basándose en directrices internacionales y sectoriales y en los resultados de las consultas tripartitas. La Oficina Internacional del Trabajo está elaborando orientaciones técnicas adicionales para ayudar a los países a aplicar el Convenio. Otras orientaciones de la OIT se encuentran en los repertorios de recomendaciones prácticas *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, de 1996<sup>57</sup>, y *Factores ambientales en el lugar de trabajo*, de 2001<sup>58</sup>. 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*<sup>59</sup>.

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

El comité de seguridad del buque tiene que crearse cuando a bordo del buque de que se trate haya cinco o más marinos (norma A4.3, párrafo 2, apartado d)).

### 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 varios instrumentos de orientación sobre seguridad y salud en el trabajo que revisten interés en el ámbito del trabajo marítimo y deberían ser tomados en consideración. Estas orientaciones pueden consultarse en el sitio web de SafeWork de la OIT ([www.ilo.org/safework](http://www.ilo.org/safework)).

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*<sup>60</sup>.

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

---

<sup>57</sup> Disponible en la dirección: <http://www.ilo.org/safework/info/standards-and-instruments/codes/lang-es/index.htm>.

<sup>58</sup> Ídem.

<sup>59</sup> El texto está disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), active la opción «español», y a continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

<sup>60</sup> Ídem.

#### 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 los marinos que trabajan a bordo de buques tengan acceso en tierra a instalaciones y servicios para preservar su salud y su bienestar. Dichas instalaciones, ubicadas en los puertos o cerca de éstos, 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 figura en el párrafo 2 de la regla 2.4 del MLC, 2006.

##### *C4.4.b. ¿Cuáles son las obligaciones del Estado del puerto en relación con 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 todos los marinos, 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 los armadores y de la gente de mar, cuáles serán los puertos que se considerarán «apropiados». Asimismo, deben alentar 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. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?] contiene una lista no exhaustiva de los siguientes tipos 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 los 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 e instalaciones. En los párrafos 1 y 2 de la pauta B4.4.2 del MLC, 2006 [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

del Código?] 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 otros acuerdos concertados entre ellas; 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 permitir que la gente de mar baje a tierra para disfrutar de los centros 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. La contribución fundamental que los permisos para bajar a tierra hacen al bienestar de la gente de mar se ha reconocido en la regla 4.4 del MLC, 2006, así como en el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965, enmendado, de la OMI, y en los Convenios núms. 108 y 185 de la OIT relativos a los documentos de identidad de la gente de mar. Aunque la concesión de permisos para bajar a tierra no es siempre posible, 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 social.

## C4.5. Seguridad social

### *C4.5.a. ¿En qué consiste 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, ya sea 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 la 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 mecanismos no oficiales o privados que aportan prestaciones de seguridad social, y de hecho 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 entre las sociedades e instituciones de todo el mundo se observan diferencias significativas en cuanto a la forma de definir y de abordar la protección social.

La OIT ha publicado en 2012 el *Manual: Orientaciones para la aplicación del convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 – Seguridad social para la gente de mar* (2012)<sup>61</sup>, para ayudar a los países a aplicar el Convenio.

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

El MLC, 2006, exige que todos los marinos estén amparados por la 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 con respecto 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 cristalizan 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. ¿Qué se entiende por «ramas de la seguridad social?»] a todos los marinos que residen habitualmente en su territorio. La protección resultante no puede ser menos favorable que la protección de que gozan los trabajadores residentes 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. ¿Cuáles son los distintos medios para proporcionar la seguridad social prevista en el MLC, 2006?].

---

<sup>61</sup> Disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)); active la opción «español», y a continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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 un sistema integral de protección de la seguridad social, el objetivo 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».

### *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 relación a la contingencia objeto de su cobertura y al 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)<sup>62</sup>, 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 por lesiones profesionales;
- prestaciones familiares;
- prestaciones de maternidad;
- prestaciones de invalidez;
- prestaciones de supervivencia.

### *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; 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 establecimientos a los marinos que necesitan atención médica inmediata mientras se encuentran a bordo de buques que hacen escala en sus puertos (regla 4.1), y 2) la obligación que tienen los armadores de dar protección a los marinos empleados 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 los marinos o de su lugar de residencia (regla 4.2) [véase sección C4.2. Responsabilidad del armador].

---

<sup>62</sup> Puede consultarse en la dirección [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes).

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 [véase la sección C4.5.c. ¿Qué se entiende por «ramas de la seguridad social»?]. Al respecto, en la pauta B4.5, párrafo 1, 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. Antes de ratificar el MLC, 2006, ¿qué debería verificar un país que ya ha establecido un sistema nacional de seguridad social?*

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 cuál 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 (norma A4.5, párrafo 10, y regla 4.5, párrafo 2, respectivamente). Si un país tiene un sistema de seguridad social, pero éste todavía no cubre a los marinos con residencia habitual en el país, sería necesario extender la protección existente a la gente de mar y las personas a su cargo, en un nivel por lo menos equivalente al nivel de protección de que gozan los trabajadores en tierra (regla 4.5, párrafo 3). 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 (norma A4.5, párrafos 3 y 8). Asimismo, en conjunto 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, en su caso [véase sección C4.5.f. ¿Cuáles son los distintos medios para proporcionar la seguridad social prevista en el MLC, 2006?].

*C4.5.f. ¿Cuáles son los distintos medios para proporcionar la seguridad social prevista en el MLC, 2006?*

El MLC, 2006, ofrece un alto grado de flexibilidad a los Estados Miembros por lo que se refiere a la elección de los medios que les permitirán 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 (norma A4.5, párrafo 3); 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

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

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 los aportes correspondientes.

### *C4.5.g. ¿Dónde se puede obtener información sobre la protección de la seguridad social 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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Texto e informes preparatorios», en el enlace «Base de datos del MLC».

### *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 A42. ¿Qué debe hacer un país para ratificar el MLC, 2006? ¿Qué documentos hay que cumplimentar?]. Puede obtenerse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), active la opción «español», bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

## **C5. Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación**

### *¿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.

### *¿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. ¿Qué es una disposición «equivalente»?].

### **C5.1. Responsabilidades del Estado del pabellón**

#### *C5.1.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 desplazarse de un país/registro/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:

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Preguntas más frecuentes

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: «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 también, en algunos casos, la certificación (es decir, la comprobación de que un buque y sus operaciones, incluidas las condiciones para los trabajadores a bordo de los buques (la gente de mar), están en conformidad con las normas internacionales acordadas) se establecen en los numerosos convenios marítimos internacionales adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la OIT.

### *C5.1.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, cuando proceda, facultar a instituciones públicas u otras organizaciones (inclusive organizaciones de otro país) a las que reconozca como competentes e independientes para llevar a cabo inspecciones o expedir certificados, o ambas funciones. 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 en los 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» (OR).

### *C5.1.c. ¿Existe un modelo de sistema de inspección y certificación por el Estado del pabellón?*

La regla 5.1.1 del MLC, 2006, en su párrafo 2, exige que los Estados del pabellón establezcan un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón estén, y sigan estando, en conformidad con las normas del Convenio. No se prescribe ningún modelo para la creación de tal sistema; en todo caso, en virtud de la norma A5.1.1, éste debe regirse con arreglo a disposiciones y objetivos claros en lo que respecta a la administración de los mecanismos de inspección y certificación, e incluir procedimientos generales adecuados que permitan evaluar en qué medida dichas disposiciones y objetivos se están cumpliendo en el país. 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 [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?] [véase la sección A41. ¿Dónde se puede

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

obtener el formulario de memoria sobre el MLC, 2006, que cada país ratificante tiene que presentar a la OIT?].

### *C5.1.d. ¿Qué es una «organización reconocida» (OR)?*

En el contexto del MLC, 2006, las organizaciones en las cuales el Estado del pabellón puede delegar responsabilidades se denominan «organizaciones reconocidas» (OR) [véase la sección C5.1.b. ¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades?]. En la regla 5.1.2 y el Código se establecen los requisitos aplicables al procedimiento de delegación de responsabilidades y facultades a las OR. En muchos países, las organizaciones que están habilitadas como OR son las sociedades de clasificación de buques, las cuales son también responsables de la vigilancia de los buques, que incluye el control de la certificación obligatoria de los buques con arreglo a los convenios de la OMI.

### *C5.1.e. ¿Cómo se designa a una organización reconocida (OR) por un Estado del pabellón?*

En la norma A5.1.2, párrafos 1 y 2, del MLC, 2006, se establecen los requisitos que deben aplicar los Estados del pabellón que deseen designar a instituciones públicas u otras organizaciones autorizadas para llevar a cabo las inspecciones requeridas por el Convenio, en conformidad con la práctica habitual. El Estado del pabellón debe remitir a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las OR autorizadas para actuar en su nombre (en la que también se debe indicar el alcance de la autorización) [véase la sección C5.1.f. ¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida (OR)?], para su publicación (norma A5.1.2, párrafo 4). 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](http://www.ilo.org/mlc)), bajo el epígrafe «Ratificación e implementación del Convenio», en el enlace «Base de datos del MLC».

### *C5.1.f. ¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida (OR)?*

Las facultades de cada organización reconocida (OR) dependerán de las funciones que el Estado del pabellón le haya delegado en el ámbito de las actividades que las OR 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 OR sólo 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. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?] como funciones que pueden encomendarse a una OR. 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 (OR). Cuando se designe a una OR, el Estado del pabellón (o su autoridad competente) debe precisar cuál es el alcance de las funciones que la OR ejercerá con respecto a la verificación de los requisitos nacionales. Ahora bien, aun cuando en el curso de una inspección por cuenta del Estado del pabellón la OR puede recibir de la

gente de mar denuncias sobre posibles deficiencias a bordo del buque inspeccionado, la información se transmite al Estado del pabellón, cuya autoridad competente debería encargarse de investigar las quejas que se refieran a sus buques (norma A5.1.4, párrafo 5) o de asegurar el cumplimiento de los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006 [véase sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?]. Asimismo, la información relativa al papel de las OR y al alcance de su autoridad debería ponerse a disposición de la gente de mar, en la eventualidad de que tengan alguna queja.

*C5.1.g. ¿Deben inspeccionarse todos los buques?*

Todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006 [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?] están sujetos a inspección con respecto a todos los requisitos contenidos en el Convenio (regla 5.1.4, párrafo 1). Las disposiciones de la regla 5.1.3 y la norma A5.1.3 también se aplicarán a los buques que se hayan certificado. Las normas que regirán la inspección son las disposiciones nacionales de aplicación del MLC, 2006.

*C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?*

En la norma A5.1.3, párrafo 1, se indica:

[...] 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.

Estos ámbitos son los siguientes:

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.

Si las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.<sup>a</sup> reunión, en Ginebra, 11 de junio de 2014 [véase la sección A43. ¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006, y cuál es su estatus jurídico? ¿Se



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

aplican ya?] entran en vigor en enero de 2017, dos otros aspectos deberán ser añadidos a esta lista:

Garantía financiera para casos de repatriación;

Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador.

*C5.1.i. ¿Se debe incluir en la inspección los requisitos del MLC, 2006, no comprendidos en la lista de 14 aspectos que figura en el anexo A5-I?*

Todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006 [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?], están sujetos a inspección con respecto a todos los requisitos del Convenio (regla 5.1.4, párrafo 1). 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 de aplicación del MLC, 2006. A este respecto, en la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) [véase la sección C5.1.k. ¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?] que debe preparar la autoridad competente [véase sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?], se señalarán las disposiciones nacionales pertinentes de aplicación de los requisitos del MLC, 2006, con respecto a los 14 ámbitos que deben ser certificados para algunos buques [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?].

*C5.1.j. ¿Debe aplicarse el requisito de certificación 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 los efectos del Reglamento del MLC, 2006, la expresión «viaje internacional» designa 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 al cabo de las inspecciones.

*C5.1.k. ¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?*

Los principales requisitos para la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) se establecen en los párrafos 9 y 10 de la norma A5.1.3 del MLC, 2006:

La parte I debe redactarla la autoridad competente [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] ajustándose al modelo que figura en el anexo A5-II. En particular, en dicha parte se debe:

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Preguntas más frecuentes

- i) determinar la lista de temas que serán objeto de inspección con arreglo a lo dispuesto en el MLC, 2006 (es decir, los 14 aspectos que figuran en el anexo A5-I) [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?];
- ii) indicar, con respecto a cada uno de esos ámbitos, cuáles son los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del Convenio, haciendo referencia a las disposiciones legales nacionales pertinentes, y proporcionar, en la medida en que sea necesario, información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales;
- iii) indicar cuáles son los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional;
- iv) señalar toda disposición sustancialmente equivalente que se haya adoptado [véase la sección A11. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?], y
- v) indicar claramente toda exención concedida por la autoridad competente en conformidad con lo dispuesto en el Título 3.

La cuestión del grado de detalle que debería tener la información que se aporte sobre los requisitos nacionales con arreglo al inciso ii) más arriba y el alcance de la expresión «en la medida en que sea necesario» han suscitado interrogantes. La respuesta se encuentra en el párrafo 1 de la pauta B5.1.3:

[...] 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.

En la preparación de la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) podría ser útil tener en cuenta la finalidad misma de la DCLM, planteada 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 DCLM, partes I y II, 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. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?], sobre qué se entenderá por «noche» [véase la sección C1.1.c. ¿Existe una norma internacional en la que se determine qué horas constituyen la «noche», o esto depende de cada país?] y también sobre qué se entenderá por «trabajo peligroso» [véase la sección 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 los casos en que hay a bordo gente de mar menor de 18 años. Esto permitiría evitar toda situación de incertidumbre durante las inspecciones mismas.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *C5.1.i. ¿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 (DCLM), 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 asegurar que durante los períodos comprendidos entre las inspecciones se cumplan de forma permanente los requisitos nacionales establecidos en la parte I de la DCLM, 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 DCLM.

Asimismo, al igual que con respecto a la parte II, puede ser útil tomar en cuenta la finalidad misma de la DCLM, planteada 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 DCLM, partes I y II, incluido en el anexo B5-I del MLC, 2006.

### *C5.1.m. ¿Puede facultarse a una organización reconocida (OR) para expedir la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM)?*

La parte I de la DCLM tiene que «redactarla la autoridad competente» (norma A5.1.3, párrafo 10, apartado a)) [véase sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?]; esto significa que la persona que la firme debe haber sido directamente habilitada a tal efecto por la autoridad competente. A continuación, la DCLM será expedida en virtud de las facultades «de la autoridad competente» (véase un formulario modelo en el anexo A5-II del MLC, 2006). Con arreglo al párrafo 1 de la norma A5.1.3 del Convenio, una OR puede, si está autorizada a tal efecto, expedir un Certificado de Trabajo Marítimo (CTM) al que adjuntará la DCLM, compuesta de una parte I firmada en nombre de la autoridad competente, y una parte II, que puede ser certificada por una OR (norma A5.1.3, párrafo 10) [véase sección C5.1.f. ¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida (OR)?].

Lo que la autoridad competente tiene que «redactar» y firmar es esencialmente el contenido principal de la parte I de la DCLM, en la cual debe señalar las leyes, reglamentos u otros instrumentos nacionales de aplicación de los requisitos del MLC, 2006, en el país de que se trate [véase sección C5.1.k. ¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?]. A tal efecto, se puede preparar por adelantado un formulario normalizado de la parte I con la firma de la autoridad competente y algunos datos específicos del buque inscritos en los casilleros previstos en la parte superior (es decir, el nombre del buque, el número OMI y el arqueo bruto).

Cuando una OR haya 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 OR para expedir la parte I de la DCLM que se adjuntará al Certificado.

*C5.1.n. ¿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 DCLM y copias de estos documentos.

*C5.1.o. ¿Cuál es el período de validez del Certificado de Trabajo Marítimo?*

En el párrafo 1 de la norma A5.1.3 se establece un período 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 éste es un valor máximo, el Estado del pabellón puede fijar en su legislación un período de validez más corto u otorgar a la autoridad competente o a una OR debidamente autorizada la facultad para expedir certificados por períodos más cortos. Esto podría ser útil, sobre todo en los primeros años de vigencia del MLC, 2006, a fin de evitar que un gran número de certificados lleguen a caducidad durante un mismo período, o para armonizar el período de validez establecido en virtud del Convenio con el período de validez de los certificados expedidos con arreglo a los convenios de la OMI.

*C5.1.p. ¿En qué circunstancias puede expedirse un Certificado de Trabajo Marítimo provisional?*

El Estado del pabellón no está obligado a expedir certificados provisionales; en la eventualidad de que decida expedirlos, en los párrafos 5 a 7 de la norma A5.1.3 se detallan las situaciones en que se admite expedir certificados provisionales, 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.

Un certificado provisional de trabajo marítimo puede ser expedido [véase la sección C5.1.r. ¿Puede renovarse un certificado provisional de trabajo marítimo?] para un período no superior a seis meses por la autoridad competente o por una organización reconocida (OR) debidamente autorizada a tal efecto. Un modelo del certificado de trabajo marítimo figura en el anexo A5-II del MLC, 2006. El certificado provisional de trabajo marítimo sólo puede expedirse después de que se haya verificado que:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- a) el buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a los 14 ámbitos indicados [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?];
- b) el armador ha demostrado a la autoridad competente o a una OR que el buque cuenta con procedimientos adecuados para dar cumplimiento al Convenio;
- c) el capitán conoce las disposiciones del Convenio y las responsabilidades en materia de aplicación del mismo; y
- d) se ha presentado a la autoridad competente o a una OR la información pertinente para la expedición de una Declaración de Conformidad Laboral Marítima [véase la sección C5.1.q. ¿Es obligatorio adjuntar una Declaración de Conformidad Laboral Marítima a un certificado provisional de trabajo marítimo?].

### *C5.1.q. ¿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 durante el período de validez del certificado provisional.

### *C5.1.r. ¿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 sólo puede expedirse para un período no superior a seis meses. No se puede expedir un nuevo certificado provisional después de los seis meses iniciales.

### *C5.1.s. ¿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 períodos que se especifican en el MLC, 2006;
- b) si el certificado no es refrendado al cabo de una inspección intermedia;
- c) cuando el buque objeto del certificado cambia de pabellón;
- d) cuando el armador del buque deja de asumir la responsabilidad de la explotación del mismo; y
- e) cuando se incorporan modificaciones sustanciales a la estructura o el equipo del buque, cuestiones a las que se refiere el Título 3 del MLC, 2006.

### *C5.1.t. ¿Puede retirarse a un buque su Certificado de Trabajo Marítimo?*

En virtud de la norma A5.1.3, párrafos 16 y 17, 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 C5.1.s. ¿En qué circunstancias deja de ser válido un Certificado de Trabajo Marítimo?].

### *C5.1.u. ¿Se altera la validez de los certificados ya expedidos si cambia la organización reconocida?*

No, como se deduce del párrafo 3 de la regla 5.1.1 del MLC, 2006:

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Preguntas más frecuentes

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 éste 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 enarbolen 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. ¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades?], el cambio de OR no afectaría a la validez de los certificados ya expedidos.

### *C5.1.v. ¿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 en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*<sup>63</sup>, 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, en 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.

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.

### *C5.1.w. ¿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;
- 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

---

<sup>63</sup> En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), active la opción «español» y a continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- c) exigir que se corrijan todas las deficiencias del buque, y prohibir que éste 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.

### *C5.1.x. ¿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 14 ámbitos sujetos a inspección y certificación [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?].

### *C5.1.y. ¿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. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?], 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. ¿Quién es la autoridad competente?] en estrecha consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar.

### *C5.1.z. ¿Existe algún modelo para los procedimientos de tramitación de quejas a bordo?*

Pese a que 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. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?] se proponen algunos criterios detallados que podrían servir de base para el debate en torno a la formulación de los procedimientos de a bordo.

#### *C5.1.z.a. ¿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 tramita-

ción de quejas a bordo aplicable en su buque (norma A5.1.5, párrafo 4) [véase la sección C2.1.1.b. ¿Exige el MLC, 2006, que cada marino lleve a bordo del buque un ejemplar original firmado de su acuerdo de empleo de la gente de mar?].

*C5.1.z.b. ¿Tiene la gente de mar la obligación de recurrir sistemáticamente al procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque?*

No. 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 considere necesario, a las autoridades competentes externas (norma A5.1.5, párrafo 2).

*C5.1.z.c. ¿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?*

Sí [véase la sección C5.1.z.b. ¿Tiene la gente de mar la obligación de recurrir sistemáticamente al procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque?].

*C5.1.z.d. 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.

*C5.1.z.e. ¿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. ¿Quién es la autoridad competente?] de los países que han ratificado el Convenio [véase la sección A26. ¿Dónde puede obtenerse la lista de los países que han ratificado el MLC, 2006?] 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»<sup>64</sup>. La autoridad competente debería poder facilitar la información relativa a las quejas.

*C5.1.z.f. ¿Puede un país que no haya ratificado el MLC, 2006, expedir un Certificado de Trabajo Marítimo?*

No. Sólo 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,

---

<sup>64</sup> La base de datos del MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)) (haga clic en el nombre del país que se busque) se encuentra bajo el epígrafe «Ratificación e información sobre la implementación».



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2006, no hace referencia a estos documentos; si bien un Estado del puerto no tiene la obligación de tomar en consideración dichos documentos, tal vez lo considere oportuno.

*C5.1.z.g. Si un Certificado de Trabajo Marítimo expira durante una travesía, ¿puede prolongarse por un período limitado?*

Aunque el MLC, 2006, sigue el sistema de inspección y certificación de los buques de los convenios de la OMI en muchos asuntos, no tiene la misma disposición en lo que respecta a la prolongación de un certificado expirado. Esto significa que los armadores deberán considerar la planificación de la travesía en relación con el momento de las inspecciones de renovación.

### C5.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto

*C5.2.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 éstos se sigan cumpliendo las normativas en los períodos 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 a menudo así ocurre — 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.

*C5.2.b. ¿Cuál es la finalidad de la inspección por el Estado del puerto?*

Cuando un buque extranjero entra en el puerto de un país dado, la inspección efectuada por un oficial habilitado (un PSCO, por su acrónimo en inglés) 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).

*C5.2.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 entran en sus puertos cumplen con las normas internacionales. Como se señala en el sitio web del primero de estos acuerdos regionales:

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Preguntas más frecuentes

[...] 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 (OMI) y a los requisitos relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.

Desde entonces, su ámbito de acción se ha extendido a 27 administraciones marítimas<sup>65</sup>.

Como ha señalado la OMI<sup>66</sup>:

[...] aunque inicialmente estas inspecciones estaban destinadas a respaldar la aplicación de las normativas de los Estados del pabellón, la experiencia ha demostrado que pueden ser sumamente eficaces en ámbitos más amplios, especialmente si se organizan a nivel regional. En su trayecto hacia un puerto de otro país, un buque hace escala normalmente en otros países de la región antes de emprender la travesía de regreso, de tal manera que todos resultarán beneficiados si las inspecciones se pueden coordinar de forma más estrecha. Esto permite asegurar que las inspecciones se lleven a cabo en el mayor número posible de buques y que, al mismo tiempo, se eviten las inspecciones innecesarias que pueden retrasar las operaciones de los buques. Si bien la responsabilidad principal de velar por el cumplimiento de las normas en los buques sigue recayendo en el Estado del pabellón, el control ejercido por los Estados del puerto funciona como «red de protección» que permite detectar los buques deficientes. La OMI ha fomentado el establecimiento de organizaciones regionales encargadas del control por los Estados del puerto, y los acuerdos suscritos sobre esta materia — es decir, los memorandos de entendimiento o MOU — abarcan hoy todas las regiones y océanos del mundo: Europa y el Atlántico Norte (MOU de París), Asia y el Pacífico (MOU de Tokio), América Latina (Acuerdo de Viña del Mar), el Caribe (MOU del Caribe, o CMOU), África Occidental y Central (MOU

<sup>65</sup> Véase el sitio web: <https://www.parismou.org/about-us/history>.

<sup>66</sup> Véase <http://www.imo.org/OurWork/MSAS/Pages/PortStatedControl.aspx>.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

de Abuja), región del Mar Negro (MOU del Mar Negro), Mediterráneo (MOU del Mediterráneo), Océano Índico (MOU del Océano Índico) y los Estados árabes del Golfo (MOU del CCG, o MOU de Riad).

### *C5.2.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, en 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, y no obligatoria.

### *C5.2.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*<sup>67</sup>, 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 [véase la sección 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?]. En dichas Pautas se proporcionan las orientaciones 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.

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

---

<sup>67</sup> En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 ([www.ilo.org/mlc](http://www.ilo.org/mlc)), active la opción «español»; y a continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

## Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Preguntas más frecuentes

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<sup>68</sup>.

*C5.2.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 dichos funcionarios del Estado del puerto a llevar a cabo las inspecciones de los buques extranjeros que entren en sus puertos [véase la sección 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?]. 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: «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 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.

---

<sup>68</sup> Véanse la Resolución de la OMI A.787(19), sección 2.5; el anexo 7 del Memorando de París y el *Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto*, adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional (MSCMEPC.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.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *C5.2.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 materia objeto de inspección por el Estado rector del puerto. En principio, las inspecciones de control por el Estado del puerto abarcan los 14 aspectos [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?] 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 (DCLM) 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 14 aspectos antes mencionados. Estos 14 aspectos sujetos a la certificación por el Estado del pabellón (véase la lista en el anexo A5-I del MLC, 2006) son los mismos 14 aspectos 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 DCLM 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 hechas 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 hasta el funcionario competente para la tramitación de las quejas o estar capacitados para recibir las quejas y remitirlas al funcionario competente.

### *C5.2.h. Si el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima de un buque parecen estar en orden, ¿cabe llevar proceder con la inspección?*

De conformidad con la regla 5.2.1, párrafo 2, y la norma A5.2.1, párrafo 1, del MLC, 2006, el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Con-

formidad 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 otro motivo; o
- 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; o
- 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 C5.2.j. ¿Qué se ha de hacer cuando se recibe una queja sobre una materia no comprendida en la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?].

*C5.2.i. ¿En qué circunstancias puede un Estado del puerto someter a inspección a buques extranjeros de países que no han ratificado el MLC, 2006?*

Puesto que, por definición, los países que no han ratificado el MLC, 2006, no pueden presentar un Certificado de Trabajo Marítimo y 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 de asegurar que no se dé un tratamiento más favorable a los buques de países no ratificantes [véase la sección A4. ¿En qué consiste la cláusula de «trato no más favorable»?].

*C5.2.j. ¿Qué se ha de hacer cuando se recibe una queja sobre una materia no comprendida en la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?*

La norma A5.2.1, párrafo 1, autoriza la realización de una inspección más detallada si se recibe una queja en la que se denuncia la existencia de condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo de un buque que «no se ajustan a las disposiciones del presente 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 14 ámbitos sujetos a certificación y a control por el Estado del puerto.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *C5.2.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 ha de entender 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.

### *C5.2.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).

### *C5.2.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 (norma A5.2.2, párrafo 7), y la recepción de las mismas debe ser registrada por los funcionarios habilitados; asimismo, en el caso de que las quejas no se resuelvan a bordo del buque, y no sean materia que corresponda someter a una inspección más detallada por un funcionario encargado del control por el Estado del puerto (PSCO), 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 los armadores y de la gente de mar en el puerto.

*C5.2.n. ¿A quién le corresponde establecer estos procedimientos?*

Según la regla 5.2.2, párrafo 1, 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.

*C5.2.o. ¿Quién puede presentar una queja en tierra?*

De conformidad con la norma A5.2.2, párrafo 1, pueden notificarse en tierra «las quejas de la gente de mar en las que se aleguen infracciones los requisitos del presente Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar)». Cabe suponer entonces que las quejas pueden ser presentadas por la gente de mar a través de un representante.

*C5.2.p. ¿Quiénes son los funcionarios habilitados a los efectos de la tramitación de 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 (PSCO) u otro funcionario autorizado para cumplir ese cometido.

*C5.2.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.

*C5.2.r. ¿Debería registrarse como una deficiencia en un informe de control por el Estado del puerto un buque que enarbola el pabellón de un Estado Miembro que tiene un Certificado de Trabajo Marítimo expirado o un Certificado de Trabajo Marítimo provisional, o que no lleva a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo, o una Declaración de Conformidad Laboral Marítima, o un Certificado de Trabajo Marítimo provisional?*

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 entenderse como una infracción de la legislación del Estado del pabellón que aplica el MLC, 2006. La consecuencia en virtud del MLC, 2006, en el contexto del control por el Estado del puerto, es que la ausencia de un certificado válido podría conducir 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.

**C5.3. Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra**

*C5.3.a. ¿Qué se entiende por responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra?*

La regla 5.3 define las obligaciones en cuanto a la aplicación de las llamadas «responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra»



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

que recaen en los Estados según lo establecido en los Títulos 1 a 4 del MLC, 2006. También da cumplimiento 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 indican de manera específica cuál será la forma de la aplicación jurídica, por lo que se entiende que, en gran medida, el cumplimiento concreto de estas obligaciones estará dado 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 cuanto a la 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 A41. ¿Dónde se puede obtener el formulario de memoria sobre el MLC, 2006, que cada país ratificante tiene que presentar a la OIT?].

PARTE B

---

DOCUMENTOS DE IDENTIDAD  
DE LA GENTE DE MAR

# CONVENIO SOBRE LOS DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR (REVISADO), 2003 (NUM. 185)

## **Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado)**

Fecha de adopción: 19 de junio de 2003

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 3 de junio de 2003, en su nonagésima primera reunión;

Consciente de la amenaza persistente para la protección de los pasajeros y de la tripulación, para la seguridad de los buques, y para el interés de los Estados y de las personas;

También consciente del mandato fundamental de la Organización, que consiste en fomentar condiciones de trabajo decentes;

Considerando que, dada la índole mundial de la industria del transporte marítimo, los marinos necesitan una protección especial;

Reconociendo los principios consagrados en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958, relativos a la agilización de la entrada de la gente de mar en el territorio de los Miembros, cuando la entrada tenga por fin el disfrute de un permiso para bajar a tierra, el tránsito, el reembarco en otro buque, o la repatriación;

Tomando nota de lo dispuesto en el Convenio de la Organización Marítima Internacional sobre la Facilitación del Tránsito Marítimo Internacional, 1965, enmendado, y, en particular, las Normas 3.44 y 3.45;

Tomando nota, además, de que en la Resolución A/RES/57/219 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, relativa a la protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales en la lucha contra el terrorismo, se afirma que los Estados deben velar por que las medidas que se adopten para combatir el terrorismo se conformen a sus obligaciones contraídas en virtud del derecho internacional, en particular de las normas internacionales relativas a los derechos humanos y a los refugiados, así como al derecho internacional humanitario;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Consciente de que la gente de mar trabaja y vive en buques dedicados al comercio internacional, y de que el acceso a las instalaciones en tierra y el permiso para bajar a tierra son elementos decisivos para el bienestar general de la gente de mar y, en consecuencia, para el logro de una navegación más segura y de unos océanos más limpios;

Consciente también de que la posibilidad de bajar a tierra es esencial para embarcar a bordo de un buque y desembarcar de él al término del período de servicio acordado;

Tomando nota de las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, modificado, relativas a las medidas especiales destinadas a mejorar la seguridad y la protección marítimas, que fueron adoptadas por la Conferencia Diplomática de la Organización Marítima Internacional el 12 de diciembre de 2002;

Habiendo decidido adoptar una serie de propuestas referentes a un sistema más seguro de identificación de la gente de mar, cuestión que constituye el séptimo punto del orden del día de la reunión;

Habiendo decidido que estas propuestas revestirán la forma de un convenio internacional por el que se revise el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958,

adopta, con fecha diecinueve de junio de dos mil tres, el siguiente Convenio, que se titulará Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003:

### *Artículo 1*

#### AMBITO DE APLICACIÓN

1. A los efectos del presente Convenio, el término «marino» y la locución «gente de mar» designan a toda persona empleada, contratada, o que trabaje con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra y que esté dedicado habitualmente a la navegación marítima.

2. En caso de duda sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, corresponderá a la autoridad del Estado de la nacionalidad del marino, o de su residencia permanente, competente para expedir los documentos de identidad de la gente de mar, resolver esta cuestión, con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio, y previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

3. Previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores de buques pesqueros y de las personas empleadas a bordo de estos últimos, la autoridad competente podrá aplicar lo dispuesto en el presente Convenio a la pesca marítima comercial.

### *Artículo 2*

#### EXPEDICIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR

1. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio deberá expedir a todos sus nacionales que ejerzan la profesión de marino, y presenten la so-

licitud correspondiente, un documento de identidad de la gente de mar conforme a lo dispuesto en el artículo 3 del presente Convenio.

2. Salvo que en el presente Convenio se disponga lo contrario, la expedición de los documentos de identidad de la gente de mar podrá subordinarse a las mismas condiciones que las preceptuadas en la legislación nacional para la expedición de los documentos de viaje.

3. Todo Miembro podrá expedir también el documento de identidad de la gente de mar mencionado en el párrafo 1 a la gente de mar a la que haya otorgado la condición de residente permanente en su territorio. Los residentes permanentes viajarán siempre con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 6.

4. Todo Miembro velará por que los documentos de identidad de la gente de mar se expidan sin dilaciones indebidas.

5. En caso de denegación de su solicitud, la gente de mar tendrá derecho de recurso administrativo.

6. El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las obligaciones contraídas por cada Miembro en virtud de las disposiciones internacionales relativas a los refugiados y a los apátridas.

### Artículo 3

#### CONTENIDO Y FORMA

1. El contenido de los documentos de identidad de la gente de mar a los que se aplica el presente Convenio deberá ajustarse al modelo presentado en el anexo I. La forma del documento y los materiales utilizados para su confección deberán reunir las características generales indicadas en dicho modelo, el cual se basará en los criterios enunciados a continuación. Siempre que las enmiendas propuestas se ciñan a lo dispuesto en los párrafos siguientes, y de ser necesario, el anexo I podrá modificarse con arreglo al párrafo 8, en particular a fin de que en él se tenga en cuenta la evolución tecnológica. Cuando se decida adoptar una enmienda, se deberá especificar la fecha a partir de la cual ésta surtirá efecto, teniendo en cuenta la necesidad de conceder a los Miembros tiempo suficiente para que procedan a la revisión necesaria de sus documentos nacionales de identidad de la gente de mar, y de los procedimientos correspondientes.

2. El documento de identidad de la gente de mar será sencillo, estará confeccionado con un material resistente, habida cuenta en particular de las condiciones que pueden reinar en el mar, y será legible por medios mecánicos. Los materiales utilizados deberán:

- a) impedir, en la medida de lo posible, toda alteración o falsificación del documento, y permitir detectar con facilidad toda modificación del mismo, y
- b) ser generalmente asequibles para los gobiernos al costo más módico posible, sin menoscabo de la fiabilidad necesaria para alcanzar el propósito enunciado en el apartado a) *supra*.

3. Los Miembros tomarán en consideración todas las directrices aplicables que la Organización Internacional del Trabajo haya elaborado en relación con las

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

normas tecnológicas destinadas a facilitar la aplicación de una norma internacional común.

4. El documento de identidad de la gente de mar no será más grande que un pasaporte normal.

5. En el documento de identidad de la gente de mar constarán el nombre de la autoridad que lo haya expedido, indicaciones que permitan una rápida toma de contacto con esa autoridad, la fecha y el lugar de expedición del documento, así como las siguientes menciones:

- a) éste es un documento de identidad de la gente de mar a los efectos del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, de la Organización Internacional del Trabajo;
- b) este documento es autónomo, y no es un pasaporte.

6. El período máximo de validez del documento de identidad de la gente de mar se determinará de conformidad con la legislación del Estado que lo haya expedido, y no podrá ser en ningún caso superior a diez años, sin perjuicio de que se renueve al término de los cinco primeros años.

7. En el documento de la gente de mar habrán de constar exclusivamente los datos siguientes, relativos al titular:

- a) nombre completo (nombres y apellidos, si procede);
- b) sexo;
- c) fecha y lugar de nacimiento;
- d) nacionalidad;
- e) particularidades físicas cuya indicación pueda facilitar la identificación;
- f) fotografía digital u original, y
- g) firma.

8. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 7 *supra*, se exigirá, además, que al documento de identidad de la gente de mar se incorpore una plantilla u otra representación biométrica del titular, acorde con las características enunciadas en el anexo I y siempre que se cumplan los requisitos siguientes:

- a) que los datos biométricos puedan obtenerse sin que ello implique injerencia en la privacidad del titular, molestia, riesgo para su salud, o lesión de su dignidad;
- b) que los datos biométricos sean visibles en el documento, y no puedan reconstituirse a partir de la plantilla o de otras representaciones;
- c) que el material necesario para proveer y verificar los datos biométricos sea fácil de utilizar y, en general, asequible para los gobiernos a bajo costo;
- d) que el material necesario para verificar los datos biométricos pueda utilizarse con comodidad y fiabilidad en los puertos y en otros lugares, incluso a bordo de los buques, donde las autoridades competentes suelen proceder a las verificaciones de identidad, y
- e) que el sistema en el que se hayan de utilizar los datos biométricos (con inclusión del material, las tecnologías y los procedimientos de utilización) permita obtener unos resultados uniformes y fiables en materia de autenticación de la identidad.

9. Todos los datos relativos al marino, que consten en el documento de identidad, deberán ser visibles. Los marinos deberán tener fácil acceso a las máquinas que les permitan examinar los datos que se refieran a ellos y no puedan leerse a simple vista. Dicho acceso deberá ser facilitado por la autoridad expedidora, o en su nombre.

10. El contenido y la forma del documento de identidad de la gente de mar se conformarán a las normas internacionales pertinentes citadas en el anexo I.

#### Artículo 4

##### BASE ELECTRÓNICA DE DATOS NACIONAL

1. Todo Miembro velará por que se conserve en una base electrónica de datos constancia de cada documento de la gente de mar que haya sido expedido, suspendido o retirado. Deberán adoptarse las medidas necesarias para proteger esta base de datos frente a toda injerencia o acceso no autorizados.

2. En cada referencia figurarán solamente los datos que resulten esenciales para verificar el documento de identidad o la condición del marino, sin menoscabo del derecho a la privacidad de este último y con arreglo a todas las disposiciones aplicables en materia de protección de datos. Estos datos se indican en el anexo II al presente Convenio, el cual podrá ser enmendado de la manera prevista en el artículo 8 *supra*, teniendo presente la necesidad de otorgar a los Miembros tiempo suficiente para que procedan a la revisión que requieran sus sistemas nacionales de bases de datos.

3. Cada Miembro instaurará procedimientos que permitan a todos los marinos a quienes haya expedido un documento de identidad de la gente de mar, examinar y comprobar gratuitamente la validez de todos los datos referentes a ellos, e incluidos o almacenados en la base electrónica de datos, así como aportar, en su caso, las rectificaciones necesarias.

4. Cada Miembro designará un centro permanente de coordinación encargado de responder a las solicitudes de información cursadas por los servicios de inmigración u otras autoridades competentes de todos los Miembros de la Organización, en relación con la autenticidad y la validez de los documentos de identidad de la gente de mar expedidos por la autoridad de que se trate. Los datos relativos al centro de coordinación permanente se pondrán en conocimiento de la Oficina Internacional del Trabajo, la cual llevará una lista que se comunicará a todos los Miembros de la Organización.

5. Los servicios de inmigración u otras autoridades competentes de los Estados Miembros de la Organización deberán tener acceso, de manera inmediata y en todo momento, a los datos mencionados en el párrafo 2 *supra*, ya sea por medios electrónicos, o a través del centro de coordinación mencionado en el párrafo 4 *supra*.

6. A los efectos del presente Convenio, se establecerán restricciones apropiadas a fin de que ningún dato, en particular las fotografías, pueda ser intercambiado, a menos que se instaure un mecanismo que garantice el cumplimiento de las normas aplicables en materia de protección de datos y de privacidad.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

7. Los Miembros velarán por que los datos personales registrados en la base de datos no se utilicen a efectos distintos de la verificación de los documentos de identidad de la gente de mar.

### Artículo 5

#### CONTROL DE CALIDAD Y EVALUACIONES

1. Los requisitos mínimos relativos a los procesos y procedimientos de expedición de los documentos de identidad de la gente de mar, incluidos los procedimientos de control de calidad, se indican en el anexo III al presente Convenio. En dichos requisitos se prevén resultados obligatorios que cada Miembro deberá conseguir en la administración de su sistema de expedición de los documentos de identidad de la gente de mar.

2. Se instaurarán procesos y procedimientos a fin de garantizar la seguridad necesaria en:

- a) la producción y entrega de los documentos de identidad en blanco;
- b) la custodia y la manipulación de los documentos de identidad que estén en blanco o personalizados, así como la responsabilidad por esos documentos;
- c) la tramitación de las solicitudes, la personalización de los documentos de identidad de la gente de mar que estén en blanco por la autoridad y el servicio responsables de expedirlos, y la entrega de los documentos de identidad de la gente de mar;
- d) la explotación y la actualización de la base de datos, y
- e) el control de calidad de los procedimientos y las evaluaciones periódicas.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*, el anexo III podrá modificarse con arreglo al artículo 8, teniendo presente la necesidad de conceder a los Miembros tiempo suficiente para que realicen la revisión necesaria de sus procesos y procedimientos.

4. Cada Miembro procederá, como mínimo cada cinco años, a una evaluación independiente de la administración de su sistema de expedición de documentos de identidad de la gente de mar, inclusive de los procedimientos de control de calidad. Los informes relativos a estas evaluaciones, de los que podrá suprimirse toda información de índole confidencial, deberán comunicarse al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, con copia para las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar del Miembro de que se trate. Este requisito de información se cumplirá sin detrimento de las obligaciones contraídas por los Miembros en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

5. La Oficina Internacional del Trabajo pondrá estos informes de evaluación a disposición de los Miembros. Toda divulgación que no esté autorizada en virtud del presente Convenio requerirá el consentimiento previo del Miembro que haya emitido el informe.

6. El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, que actuará sobre la base de toda la información pertinente y con arreglo a las dis-



posiciones que él mismo haya adoptado, deberá aprobar la lista de los Miembros que cumplen cabalmente los requisitos mínimos indicados en el párrafo 1 *supra*.

7. La lista deberá ponerse en todo momento a disposición de los Miembros de la Organización, y actualizarse conforme se vaya recibiendo información pertinente. En particular, se notificarán rápidamente a los Miembros, mediante los procedimientos indicados en el párrafo 8, los casos en que la inclusión de un Miembro en la lista sea impugnada con motivos suficientes.

8. De conformidad con los procedimientos instaurados por el Consejo de Administración, se tomarán las disposiciones necesarias a fin de que los Miembros excluidos de la lista, o que puedan quedar excluidos de ella, así como los gobiernos de los Miembros interesados que hayan ratificado el Convenio y las organizaciones que representen a los armadores y a la gente de mar, puedan comunicar sus opiniones al Consejo de Administración con arreglo a las disposiciones antes indicadas, y a fin de que cualquier discrepancia se resuelva oportunamente, de manera equitativa e imparcial.

9. El reconocimiento de los documentos de identidad de la gente de mar expedidos por un Miembro queda subordinado a que éste cumpla los requisitos mínimos mencionados en el párrafo 1 *supra*.

### Artículo 6

#### FACILITACIÓN DEL PERMISO PARA BAJAR A TIERRA, DEL TRÁNSITO Y DEL REEMBARCO DE LA GENTE DE MAR

1. Todo marino será reconocido como tal a los efectos del Convenio cuando sea titular de un documento de identidad de la gente de mar válido y expedido de conformidad con las disposiciones del presente Convenio por un Miembro para el cual este instrumento se halle en vigor, salvo que existan razones claras para dudar de la autenticidad del documento de identidad de la gente de mar.

2. La comprobación, las investigaciones y las formalidades conexas, necesarias para garantizar que el marino cuya entrada se solicita en virtud de los párrafos 3 a 6 o de los párrafos 7 a 9 *infra* es el titular de un documento de identidad de la gente de mar expedido de conformidad con los requisitos del presente Convenio, no deberán entrañar gasto alguno para la gente de mar, ni para los armadores.

#### *Permiso para bajar a tierra*

3. La comprobación, las investigaciones y las formalidades mencionadas en el párrafo 2 *supra*, deberán efectuarse a la mayor brevedad, siempre que las autoridades competentes hayan recibido con tiempo suficiente el aviso de llegada del titular. En este aviso se mencionarán los datos indicados en la sección 1 del anexo II.

4. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio autorizará, a la mayor brevedad, y salvo que existan razones claras para dudar de la autenticidad del documento de identidad del marino, la entrada en su territorio a los marinos titulares de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando se solicite dicha entrada con miras al disfrute de un permiso temporal para bajar a tierra por el tiempo que dure la escala del buque.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

5. Se autorizará dicha entrada siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y que las autoridades competentes no tengan razón alguna para denegar la autorización de desembarco por motivos de higiene, seguridad u orden públicos, o de seguridad nacional.

6. No se subordinará el disfrute del permiso de los marinos para bajar a tierra a que éstos sean titulares de un visado. Todo Miembro que no esté en condiciones de cumplir cabalmente este requisito velará por que en su legislación o su práctica se prevean disposiciones que sean esencialmente equivalentes.

### *Tránsito y reembarco*

7. Cada Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio autorizará igualmente, a la mayor brevedad, la entrada en su territorio a los marinos titulares de un documento de identidad de la gente de mar válido, así como de un pasaporte, cuando la entrada tenga por objeto:

- a) el embarco en su buque o el reembarco en otro buque;
- b) el tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación, o cualquier otro fin aprobado por las autoridades del Miembro interesado.

8. La entrada se autorizará, salvo que existan motivos claros para dudar de la autenticidad del documento de identidad de la gente de mar, y siempre que las autoridades competentes no tengan razones para denegar la entrada por motivos de higiene, seguridad u orden públicos, o bien de seguridad nacional.

9. Antes de autorizar la entrada en su territorio para uno de los fines determinados en el párrafo 7 *supra*, todo Miembro podrá exigir pruebas concluyentes, incluso escritas, acerca de las intenciones del marino y de su capacidad para cumplirlas. El Miembro también podrá limitar la estancia del marino a un período que se considere razonable atendiendo a este fin.

## Artículo 7

### POSESIÓN CONTINUADA Y RETIRO

1. El documento de identidad de la gente de mar estará siempre en posesión del marino, salvo cuando quede bajo la custodia del capitán del buque de que se trate, con el consentimiento escrito del marino.

2. El documento de identidad de la gente de mar será retirado rápidamente por el Estado que lo haya expedido si se determinase que el marino titular ha dejado de reunir las condiciones requeridas en el presente Convenio para su expedición. Los procedimientos para suspender o retirar los documentos de identidad de la gente de mar deberán elaborarse en consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, y comprenderán vías de recurso administrativo.

## Artículo 8

### MODIFICACIÓN DE LOS ANEXOS

1. Sin perjuicio de lo previsto en las disposiciones pertinentes del presente Convenio, la Conferencia Internacional del Trabajo, asesorada por un órgano marí-

timo tripartito de la Organización Internacional del Trabajo debidamente constituido, podrá modificar los anexos al Convenio. La correspondiente decisión se adoptará por una mayoría de dos tercios de los delegados presentes en la Conferencia, incluida al menos la mitad de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.

2. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá notificar al Director General, por escrito y en un plazo de seis meses contados desde la fecha de la adopción de la modificación, que esta última no entrará en vigor para dicho Miembro, o entrará en vigor en una fecha posterior, previa notificación escrita.

### *Artículo 9*

#### DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Todo Miembro que sea parte en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958, y esté tomando disposiciones, de conformidad con el artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, con miras a la ratificación del presente Convenio, podrá notificar al Director General su intención de aplicar el presente Convenio con carácter provisional. Todo documento de identidad de la gente de mar expedido por un Miembro que se halle en esa situación será considerado, a efectos del presente Convenio, como un documento de identidad de la gente de mar expedido en virtud del mismo, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en los artículos 2 a 5 del presente Convenio, y que el Miembro interesado acepte documentos de identidad de la gente de mar expedidos de conformidad con dicho Convenio.

#### DISPOSICIONES FINALES

### *Artículo 10*

Por el presente Convenio se revisa el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958.

### *Artículo 11*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 12*

1. El presente Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuya ratificación haya sido registrada por el Director General.

2. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que el Director General haya registrado la ratificación del Convenio por dos Miembros.

3. A partir de entonces, el presente Convenio entrará en vigor para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 13*

1. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá denunciarlo al término de un período de diez años, contados a partir de la fecha de su entrada en vigor inicial, mediante un acta comunicada al Director General, para su registro. La denuncia surtirá efecto doce meses después de la fecha en que haya sido registrada.

2. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio y que, en el plazo de un año, contado desde el término del período de diez años mencionado en el párrafo anterior, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo, quedará obligado durante un nuevo período de diez años y, en lo sucesivo, podrá denunciar el presente Convenio al término de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### *Artículo 14*

1. El Director General notificará a todos los Miembros el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia le comuniquen los Miembros.

2. Al notificar a los Miembros el registro de la segunda ratificación del presente Convenio, el Director General señalará a la atención de los Miembros la fecha de entrada en vigor del Convenio.

3. El Director General notificará a todos los Miembros el registro de toda modificación de los anexos que se haya adoptado en virtud del artículo 8, así como las correlativas notificaciones.

### *Artículo 15*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado en virtud de los artículos anteriores.

### *Artículo 16*

Siempre que lo considere necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del presente Convenio, y examinará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial, tomando también en cuenta lo dispuesto en el artículo 8.

### *Artículo 17*

1. En el caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que en el nuevo convenio se disponga otra cosa:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor supondrá, *ipso jure*, la denuncia inmediata del presente Convenio, independientemente de

lo dispuesto en el artículo 13 y siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;

b) a partir de la fecha de entrada en vigor del nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. El presente Convenio permanecerá vigente en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

*Artículo 18*

Las versiones inglesa y francesa del texto del presente Convenio son igualmente auténticas.

**Anexo I**

**MODELO PARA EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR**

El documento de identidad de la gente de mar, cuya forma y contenido se describen a continuación, se confeccionará con materiales de buena calidad que, en la medida de lo posible y atendiendo a consideraciones como el coste, no sean fácilmente asequibles para el público. En el documento no se reservará más espacio del que sea necesario para inscribir toda la información preceptuada en el Convenio.

En él deberán constar el nombre del Estado expedidor y la siguiente mención:

Este es un documento de identidad de la gente de mar a los efectos del Convenio sobre los documentos de la gente de mar (revisado), 2003, de la Organización Internacional del Trabajo.

Este documento es autónomo, y no es un pasaporte.

Las páginas previstas para los datos indicados a continuación, en negritas, estarán protegidas por una lámina o revestimiento, o mediante la utilización de una tecnología de imagen y un material de base que garanticen una resistencia equivalente contra toda sustitución de la fotografía y demás datos biográficos.

El material utilizado en la producción del documento, sus dimensiones y la disposición de los datos se ajustarán a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) aplicables a los pasaportes de lectura mecánica, con arreglo a lo indicado en la 3.ª parte del documento 9303 (2.ª edición, 2002), o la 1.ª parte del documento 9303 (5.ª edición, 2003).

*Entre las demás características relativas a la seguridad, deberá incluirse al menos una de las siguientes:*

Filigranas, marcas ultravioleta, tintas y dibujos de colores especiales, imágenes perforadas, hologramas, grabados en láser, microimpresión y plastificación en caliente.

*Los datos que habrán de constar en las páginas previstas para los datos del documento de identidad de la gente de mar serán exclusivamente los siguientes:*

- I. Autoridad expedidora:
- II. Número(s) de teléfono, correo electrónico y sitio Web de la autoridad:
- III. Fecha y lugar de expedición:

**Fotografía digital u original del marino**

- a) Nombre completo del marino: .....
  - b) Sexo: .....
  - c) Fecha y lugar de nacimiento: .....
  - d) Nacionalidad: .....
  - e) Toda característica física cuya indicación pueda facilitar la identificación: .....
  - f) Firma del titular: .....
  - g) Fecha de caducidad: .....
  - h) Tipo o designación del documento: .....
  - i) Número de documento único: .....
  - j) Número de identidad personal (facultativo): .....
  - k) Plantilla biométrica correspondiente a una huella dactilar impresa en forma de números en un código de barras, acorde con una norma que se elaborará posteriormente: .....
  - l) Zona de lectura mecánica, con arreglo a las normas de seguridad fijadas por la OACI en su documento 9303, antes citado.
- IV. Sello o timbre oficial de la autoridad expedidora.

EXPLICACIÓN DE LOS DATOS

Los apartados indicados *supra* podrán venir traducidos al idioma o a los idiomas del Estado que haya expedido el documento de identidad de la gente de mar. Cuando el idioma nacional no sea el español, el francés, ni el inglés, el título de los apartados figurará también traducido a uno de dichos idiomas.

Todos los datos que deban introducirse en el documento deberían inscribirse con caracteres latinos.

Los datos enumerados anteriormente reunirán las características siguientes:

- I. Autoridad expedidora: Código ISO correspondiente al Estado expedidor; nombre y dirección completa de la oficina encargada de la expedición, así como nombre y cargo de la persona que haya autorizado la expedición.
- II. El número de teléfono, la dirección de correo electrónico y el sitio Web deben corresponder a los enlaces con el centro permanente de coordinación mencionado en el Convenio.
- III. Fecha y lugar de expedición: la fecha se indicará con números arábigos de dos dígitos, por el siguiente orden: día/mes/año (por ejemplo, 31/12/03). El lugar se inscribirá como en el pasaporte nacional.

**Dimensiones de la fotografía: con arreglo a lo indicado en el documento 9303 de la OACI**

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- a) Nombre completo del marino: cuando proceda, primero se inscribirán los apellidos del marino, seguidos de sus nombres.
- b) Sexo: especificar «M» para varón, o «F» para mujer.
- c) Fecha y lugar de nacimiento: la fecha se indicará con números arábigos de dos dígitos, por el orden indicado (día/mes/año). El lugar se inscribirá como en el pasaporte nacional.
- d) Declaración de la nacionalidad: deberá indicarse la nacionalidad.
- e) Características físicas: toda particularidad visible cuya indicación pueda facilitar la identificación.
- f) Firma del titular.
- g) Fecha de caducidad: la fecha se indicará con números arábigos de dos dígitos, por el orden siguiente: día/mes/año.
- h) Tipo o designación del documento: un código compuesto de letras mayúsculas, escritas con caracteres latinos (S).
- i) Número de documento único: código del país (véase I *supra*) seguido, para cada libreta, de un número de inventario alfanumérico que tenga un máximo de nueve caracteres.
- j) Número de identidad personal: el número de identidad del marino será facultativo y no constará de más de 14 caracteres alfanuméricos.
- k) Plantilla biométrica: posteriormente, se determinará una característica específica.
- l) Zona de lectura mecánica, con arreglo a las características indicadas en el documento 9303 de la OACI antes citado.



## Anexo II

### BASE ELECTRÓNICA DE DATOS

Los datos que deberán suministrarse para cada asiento abierto en la base electrónica de datos, que todos los Miembros habrán de mantener al día en virtud de los párrafos 1, 2, 6 y 7 del artículo 4 del presente Convenio, serán exclusivamente los siguientes:

#### SECCIÓN 1

1. Autoridad expedidora indicada en el documento de identidad.
2. Nombre completo del marino, tal como conste en el documento de identidad.
3. Número único del documento.
4. Fecha de caducidad, suspensión o retiro del documento de identidad.

#### SECCIÓN 2

5. Plantilla biométrica que figure en el documento de identidad.
6. Fotografía.
7. Pormenores sobre toda solicitud de información acerca de los documentos de identidad de la gente de mar.

### Anexo III

#### REQUISITOS, PROCEDIMIENTOS Y PRÁCTICAS RECOMENDADOS EN RELACIÓN CON LA EXPEDICIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR

En el presente anexo se enuncian los requisitos mínimos relativos a los procedimientos que, de conformidad con el artículo 5 del presente Convenio, han adoptado todos los Miembros para la expedición de los documentos de identidad de la gente de mar (en adelante «DIM»), incluidos los procedimientos de control de calidad.

En la Parte A se enuncian los resultados obligatorios que, como mínimo, debe conseguir cada Miembro al aplicar un sistema de expedición de DIM.

En la Parte B se recomiendan los procedimientos y prácticas que permitirán alcanzar dichos resultados. Aunque esta Parte no reviste carácter obligatorio, los Miembros deberán tenerla plenamente en cuenta.

#### PARTE A. RESULTADOS OBLIGATORIOS

##### 1. Producción y entrega de los DIM en blanco

*A fin de garantizar la seguridad necesaria en la producción y la entrega de los DIM, se han instaurado procesos y procedimientos. Se preverá, en particular:*

- a) *que todos los DIM en blanco tengan una calidad uniforme y reúnan las características de contenido y de forma indicadas en el anexo I;*
- b) *que los materiales utilizados para la producción de los DIM estén protegidos y controlados;*
- c) *que los DIM en blanco estén protegidos, controlados e identificados, y que su estado pueda ser determinado en todo momento a lo largo de los procesos de producción y entrega;*
- d) *que quienes produzcan los DIM en blanco dispongan de los medios necesarios para cumplir adecuadamente sus obligaciones relacionadas con la producción y la entrega de los DIM en blanco;*
- e) *que el transporte de los DIM en blanco desde el local donde éstos se produzcan, hasta el local de la autoridad expedidora, sea objeto de medidas de seguridad.*

##### 2. Custodia, manipulación y responsabilidad de los DIM en blanco o personalizados

*A fin de garantizar la seguridad necesaria en la custodia, la manipulación y la responsabilidad de los DIM en blanco o personalizados, se han instaurado procesos y procedimientos. Se preverá en particular:*

- a) *que la autoridad expedidora controle la custodia y la manipulación de los DIM en blanco o personalizados;*
- b) *que los DIM en blanco, rellenados o invalidados, incluidos aquellos utilizados como especímenes, estén protegidos, controlados e identificados, y su estado pueda ser determinado en todo momento;*
- c) *que el personal que intervenga en el proceso cumpla las normas de fiabilidad, integridad y lealtad requeridas en su empleo, y reciba la formación idónea;*
- d) *que las responsabilidades correspondientes a los funcionarios habilitados se distribuyan de suerte que se evite la expedición de DIM no autorizados.*

### 3. Tramitación de las solicitudes; suspensión o retiro de los DIM; procedimientos de recurso

*A fin de velar por la seguridad necesaria en la tramitación de las solicitudes, en la personalización de los DIM en blanco por la autoridad y la unidad responsables de expedirlos, y en la entrega de los DIM se han instaurado procesos y procedimientos, concretamente:*

- a) *procesos de verificación y aprobación, de suerte que, cuando se solicite por primera vez un DIM o se pida su renovación, la expedición se realice sobre la base de los elementos siguientes:*
  - i) *las solicitudes en que consten todos los datos exigidos en el anexo I;*
  - ii) *la prueba de la identidad del solicitante, con arreglo a la legislación y la práctica del Estado expedidor;*
  - iii) *la prueba de la nacionalidad o de la residencia permanente del solicitante;*
  - iv) *la prueba de que el solicitante es un marino a tenor de lo dispuesto en el artículo I;*
  - v) *la garantía de que a los solicitantes, especialmente a aquellos que ostenten más de una nacionalidad o que tengan la condición de residentes permanentes, no se les expida más de un DIM;*
  - vi) *la verificación, con el debido respeto de los derechos y libertades fundamentales contemplados en los instrumentos internacionales, de que el solicitante no representa una amenaza para la seguridad;*
- b) *un proceso que garantice que:*
  - i) *los datos indicados en los puntos del anexo II se introduzcan en la base de datos al tiempo que se expidan los DIM correspondientes;*
  - ii) *los datos, la fotografía, la firma y los datos biométricos del solicitante correspondan al mismo, y*
  - iii) *los datos, la fotografía, la firma y los datos biométricos del solicitante se refieran a la solicitud del documento de identidad a lo largo de la elaboración del DIM, así como durante su expedición y su entrega;*
- c) *la adopción rápida de medidas para actualizar la base de datos cada vez que se suspenda o se retire un DIM;*
- d) *instauración de un sistema de prórroga o de renovación para atender a las situaciones en que el marino necesite que se prorrogue o se renueve su DIM, o en que se le haya perdido el DIM;*
- e) *determinación, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar, de las circunstancias en que pueden suspenderse o retirarse los DIM;*
- f) *instauración de procedimientos de recurso eficaces y transparentes.*

### 4. Explotación, protección y actualización de la base de datos

*A fin de garantizar la seguridad de la explotación y la actualización de la base de datos, se han instaurado procesos y procedimientos. Se preverá en particular:*

- a) *que la base de datos esté protegida frente a toda alteración y a todo acceso no autorizado;*
- b) *que los datos estén al día, protegidos frente a toda pérdida de información, y puedan consultarse en todo momento por conducto del centro permanente;*
- c) *que las bases de datos no se anexas a otras bases de datos; ni se copien, vinculen o reproduzcan; que los datos consignados en la base de datos no se utilicen a efectos distintos de la autenticación de la identidad del marino;*
- d) *que se respeten los derechos de la persona, concretamente:*

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- i) a la privacidad en el acopio, el almacenamiento, la manipulación y la comunicación de los datos, y*
- ii) de acceso a sus propios datos y a que se subsane oportunamente todo error.*

### 5. Control de la calidad de los procedimientos y evaluaciones periódicas

- a) *A fin de garantizar la seguridad del control de calidad de los procedimientos y de las evaluaciones periódicas, se han instaurado procesos y procedimientos, concretamente mediante la supervisión de los procesos, de forma que se cumplan las normas exigidas en materia de resultado en cuanto a:*
  - i) la producción y la entrega de los DIM en blanco;*
  - ii) la custodia, la manipulación y la responsabilidad de los DIM en blanco, inválidos o personalizados;*
  - iii) la tramitación de las solicitudes, la personalización de los DIM en blanco por la autoridad y la unidad responsables de la expedición y la entrega, y*
  - iv) la explotación, la protección y la actualización de la base de datos.*
- b) *Se efectuarán exámenes periódicos para comprobar la fiabilidad del sistema de expedición y de los procedimientos, así como su conformidad con lo prescrito en el presente Convenio, y*
- c) *Se instaurarán procedimientos para proteger la confidencialidad de la información consignada en los informes relativos a las evaluaciones periódicas, enviados por otros Miembros que hayan ratificado el presente Convenio.*

## PARTE B. PROCEDIMIENTOS Y PRÁCTICAS RECOMENDADOS

### 1. Producción y entrega de los DIM en blanco

- 1.1. En aras de la seguridad y uniformidad de los DIM, la autoridad competente debería elegir una fuente eficaz para fabricar los documentos en blanco, que expedirá el Miembro de que se trate.
- 1.2. Si los documentos en blanco hubieren de producirse en los locales de la autoridad responsable de la expedición de los DIM («autoridad expedidora»), se aplicarán las disposiciones de la sección 2.2.
- 1.3. Si a estos efectos se eligiere una empresa exterior, la autoridad competente debería:
  - 1.3.1. Verificar que la empresa ofrece todas las garantías de integridad, estabilidad financiera y fiabilidad;
  - 1.3.2. Exigir a la empresa que designe a cada uno de los empleados que hayan de intervenir en la producción de los DIM en blanco;
  - 1.3.3. Exigir a la empresa que aporte pruebas para acreditar que se han instaurado sistemas idóneos para garantizar la fiabilidad, la integridad y la lealtad de los empleados nombrados, y le demuestre que garantiza a cada uno de ellos medios de subsistencia suficientes y una seguridad de empleo adecuada;
  - 1.3.4. Suscribir con la empresa un contrato en el que, sin perjuicio de la responsabilidad propia de la autoridad en lo que respecta a los DIM, se deberían consignar en particular las características e instrucciones mencionadas en la sección 1.5, y exigir a la empresa que:
    - 1.3.4.1. Vele por que sólo los empleados encargados, los cuales quedarán obligados a mantener una confidencialidad estricta, puedan intervenir en la producción de los DIM en blanco;

- 1.3.4.2. Adopte todas las precauciones necesarias para el transporte seguro de los DIM en blanco, desde sus locales hasta los de la autoridad expedidora. No se podrá eximir de su responsabilidad a las autoridades que expiden la documentación de identidad, aduciendo que no han sido negligentes al respecto;
- 1.3.4.3. Acompañe a cada envío una descripción exacta de su contenido. En esta descripción se deberían mencionar, en particular, los números de referencia de los DIM comprendidos en cada lote;
- 1.3.5. Vele por que en el contrato se incluya una disposición en que se prevea la terminación del proceso si el contratista inicial no pudiese continuarlo;
- 1.3.6. Verifique, antes de firmar el contrato, que la empresa está en condiciones de cumplir debidamente todas las obligaciones mencionadas.
- 1.4. Si fuese una autoridad o una empresa situada fuera del territorio del Miembro la que hubiere de suministrar los DIM en blanco, la autoridad competente del Miembro podrá encargar a una autoridad facultada para ello en el país extranjero, que vele por el cumplimiento de los requisitos recomendados en la presente sección.
- 1.5. La autoridad competente debería encargarse, en particular, de:
  - 1.5.1. Determinar las características detalladas de todos los materiales que deban utilizarse en la producción de los DIM en blanco. Estos materiales deberían reunir las características generales indicadas en el anexo I al presente Convenio;
  - 1.5.2. Determinar las características exactas, en cuanto a la forma y al contenido de los DIM en blanco, según se indica en el anexo I;
  - 1.5.3. Velar por que, mediante estas características, se garantice la uniformidad de impresión de los DIM en blanco, por si más adelante debieran utilizarse máquinas de impresión diferentes;
  - 1.5.4. Dar instrucciones claras para la generación de un número de referencia único, el cual habrá de imprimirse en cada DIM en blanco de forma secuencial, de conformidad con el anexo I, y
  - 1.5.5. Determinar las normas precisas que deban cumplirse en la custodia de todos los materiales durante la producción.

## 2. *Custodia, manipulación y responsabilidad de los DIM en blanco o personalizados*

- 2.1. Todas las operaciones que conforman el proceso de expedición (incluidos la custodia de los DIM en blanco, invalidados o personalizados, así como de los instrumentos y materiales utilizados para personalizarlos; la tramitación de las solicitudes; la expedición de los DIM, y el mantenimiento y la seguridad de las bases de datos) deberían llevarse a cabo bajo el control directo de la autoridad expedidora.
- 2.2. La autoridad expedidora debería preparar una evaluación de todos los funcionarios que intervengan en el proceso de expedición y abrir, para cada uno de ellos, un expediente relativo a su fiabilidad, integridad y lealtad.
- 2.3. La autoridad expedidora debería velar por que ningún funcionario que intervenga en el proceso de expedición pertenezca a un mismo núcleo familiar que otro funcionario que también intervenga en este proceso.
- 2.4. La autoridad expedidora debería definir adecuadamente las responsabilidades de cada funcionario que intervenga en el proceso de expedición.
- 2.5. Ningún funcionario debería encargarse de realizar por sí solo todas las operaciones necesarias en la tramitación de una solicitud de DIM y en la preparación de

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

los DIM correspondientes. El funcionario que confíe tareas a un funcionario responsable de expedir DIM no debería intervenir en el proceso de expedición. Se debería velar por que se turnen los funcionarios encargados de las diversas tareas relacionadas con la tramitación de las solicitudes de DIM y con su expedición.

- 2.6. La autoridad expedidora debería elaborar un reglamento interno, en que se vele por que:
  - 2.6.1. Los DIM en blanco se conserven en un lugar seguro y se distribuyan únicamente cuando proceda, para atender a las necesidades cotidianas previstas, y sólo a los funcionarios responsables de rellenarlos para personalizarlos, o bien a los funcionarios especialmente habilitados. Los DIM en blanco que no se hayan utilizado deberían devolverse al final de cada jornada; debería considerarse también que entre las medidas destinadas a la obtención de DIM figuran los dispositivos que permiten prevenir los accesos no autorizados y detectar las intrusiones;
  - 2.6.2. Todo DIM en blanco que se haya utilizado como espécimen quedará fuera de uso y marcado como tal;
  - 2.6.3. Se llevará a diario un registro, que se conservará en un lugar seguro y permitirá determinar en todo momento el estado de los DIM en blanco y los DIM personalizados que todavía estén por expedir. En él se indicará también qué documentos se hallan en un lugar seguro y cuáles obran en poder de tal o cual funcionario. Debería llevar el registro un funcionario que no intervenga en la gestión de los DIM en blanco, o de los DIM que todavía no se hayan expedido;
  - 2.6.4. Nadie, salvo los funcionarios responsables de rellenar los DIM en blanco, o todo funcionario especialmente habilitado, debería tener acceso a los DIM en blanco, ni a los instrumentos y materiales utilizados para personalizarlos;
  - 2.6.5. Los DIM personalizados se conservarán en un lugar seguro y se entregarán exclusivamente al funcionario responsable de expedirlos, o bien a todo funcionario especialmente habilitado;
    - 2.6.5.1. Deberían ser funcionarios especialmente habilitados solamente:
      - a) las personas que actúen previa autorización escrita del director de la autoridad, o de cualquier otra persona que le represente oficialmente, y
      - b) el interventor mencionado en la sección 5 *infra* y las personas nombradas para proceder a las verificaciones o a cualquier otro control;
  - 2.6.6. Quedará terminantemente prohibido que los funcionarios intervengan en el proceso de expedición de un DIM solicitado por un miembro de su familia, o por un amigo allegado;
  - 2.6.7. El hurto o robo, consumado o en grado de tentativa, de un DIM o de los instrumentos o materiales utilizados para personalizarlo, debería notificarse sin demora a las autoridades policiales para su oportuna investigación.
- 2.7. Los errores advertidos en el proceso de expedición deberían entrañar la anulación del DIM de que se trate, que no podrá rectificarse ni expedirse.

### 3. *Tramitación de las solicitudes; suspensión o retiro de los DIM; procedimientos de recurso*

- 3.1. La autoridad expedidora debería velar por que todos los funcionarios encargados de examinar las solicitudes de DIM hayan recibido la formación idónea para detectar los fraudes y utilizar la tecnología informática necesaria.

- 3.2. La autoridad expedidora debería elaborar un reglamento a tenor del cual los DIM se expedirán sólo previa presentación del correspondiente formulario de solicitud, debidamente relleno y firmado por el marino interesado, y previa acreditación de la identidad, nacionalidad o residencia permanente del solicitante, así como de su condición de marino.
- 3.3. En la solicitud deberían facilitarse todos los datos indicados con carácter preceptivo en el anexo I al presente Convenio. En el formulario de solicitud debería advertirse a los solicitantes que podrán ser objeto de acciones y sanciones penales si formularan declaraciones a sabiendas de que éstas son falsas.
- 3.4. Con ocasión de la primera solicitud de un DIM y, ulteriormente, siempre que se considere necesario con motivo de una renovación:
  - 3.4.1. El solicitante debería presentar en persona la solicitud, debidamente rellena pero sin firmar, a un funcionario designado por la autoridad expedidora;
  - 3.4.2. El funcionario encargado debería mantener bajo su control una fotografía digital u original, así como los datos biométricos que se requieran del solicitante;
  - 3.4.3. La solicitud debería firmarse en presencia del funcionario encargado, y
  - 3.4.4. El funcionario encargado debería transmitir entonces la solicitud directamente a la autoridad expedidora para que le dé curso.
- 3.5. La autoridad expedidora debería adoptar las medidas adecuadas para garantizar la seguridad y la confidencialidad de la fotografía digital u original, así como de los datos biométricos.
- 3.6. La prueba de la identidad del solicitante debería ajustarse a la legislación y a la práctica del Estado que expida el documento. Podría consistir en una fotografía reciente del solicitante, cuya semejanza deberán certificar el armador, el capitán del buque o cualquier otro empleador del solicitante, o bien el director del establecimiento de formación del solicitante.
- 3.7. El pasaporte del solicitante o el certificado de su admisión como residente permanente deberían bastar para acreditar la nacionalidad o la residencia permanente del mismo.
- 3.8. Se debería pedir a los solicitantes que declaren la otra o demás nacionalidades que ostenten, que afirmen que ningún otro Miembro ha recibido de ellos una solicitud de DIM, ni les ha expedido un DIM.
- 3.9. Mientras el solicitante sea titular de un DIM, no se le debería expedir otro DIM.
  - 3.9.1. Debería aplicarse un sistema de renovación anticipado cuando un marino sepa de antemano, atendiendo al período en que deba prestar su servicio, que no estará en condiciones de presentar su solicitud de renovación cuando llegue la fecha de caducidad;
  - 3.9.2. Debería aplicarse un sistema de prórroga de los DIM cuando ésta resulte necesaria por haberse prorrogado de forma imprevista el período de servicio;
  - 3.9.3. Debería aplicarse un sistema de sustitución en caso de pérdida de un DIM. Cabría expedir un documento provisional apropiado.
- 3.10. Para acreditar su condición de marino, tal como se define este concepto en el artículo 1 del presente Convenio, el solicitante debería presentar al menos:
  - 3.10.1. Un antiguo DIM o su libreta de marino, o
  - 3.10.2. Un certificado de capacidad, cualificación y titulación profesional, o de otra formación pertinente, o,
  - 3.10.3. Otras pruebas igualmente convincentes.
- 3.11. Se deberían solicitar pruebas complementarias cuando así se considere pertinente.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- 3.12. Todas las solicitudes deberían someterse al menos a las siguientes comprobaciones, que realizará un funcionario competente de la autoridad expedidora de los DIM:
  - 3.12.1. Comprobación de que la solicitud está completa y no adolece de incoherencia alguna que induzca a dudar de la veracidad de las declaraciones;
  - 3.12.2. Comprobación de que los datos proporcionados y la firma corresponden a los que figuran en el pasaporte del solicitante o en otro documento fiable;
  - 3.12.3. Comprobación, ante las autoridades que han expedido el pasaporte u otra autoridad competente, de la autenticidad del pasaporte u otros documentos presentados. Cuando existan dudas razonables acerca de la autenticidad del pasaporte, se debería remitir el original del mismo a la autoridad competente. En los demás casos, podrá enviarse una copia de las páginas pertinentes;
  - 3.12.4. Cuando proceda, comparación de la fotografía proporcionada con la fotografía digital mencionada en la sección 3.4.2, *supra*;
  - 3.12.5. Comprobación de la autenticidad manifiesta del certificado mencionado en la sección 3.6 *supra*;
  - 3.12.6. Comprobación de que las pruebas mencionadas en la sección 3.10 confirman que el solicitante es un marino;
  - 3.12.7. Comprobación en la base de datos mencionada en el artículo 4 del Convenio, de que todavía no se ha expedido un DIM a una persona cuyos datos corresponden a los del solicitante. Cuando el solicitante tenga o pueda tener más de una nacionalidad, o tenga su residencia permanente fuera del país de su nacionalidad, deberían efectuarse las indagaciones necesarias ante las autoridades competentes del otro o de los otros países interesados;
  - 3.12.8. Comprobación, en las bases de datos nacionales o internacionales pertinentes a las que pueda tener acceso la autoridad expedidora, de que atendiendo a sus características el solicitante no representa un riesgo potencial para la seguridad.
- 3.13. El funcionario mencionado en la sección 3.12 *supra* debería preparar unas notas sucintas para constancia de los resultados correspondientes a cada una de las comprobaciones mencionadas, y destacar los hechos que han permitido concluir que el solicitante es un marino.
- 3.14. Una vez completada la comprobación de la solicitud, se debería dar traslado de esta última al funcionario responsable de rellenar el DIM que se haya de expedir al solicitante, junto con los justificantes presentados y la correspondiente nota que haya de inscribirse en el registro.
- 3.15. El DIM debidamente rellenado, al que se acompañará el debido expediente que obre en poder de la autoridad expedidora, se debería someter entonces a la aprobación de un funcionario superior de dicha autoridad.
- 3.16. El funcionario superior sólo debería dar su aprobación si, previo examen de al menos las notas para constancia, está convencido de que se han aplicado correctamente los procedimientos pertinentes y de que se justifica la expedición del DIM al solicitante.
- 3.17. Esta aprobación debería otorgarse por escrito y se le deberían acompañar las explicaciones requeridas acerca de cualquier aspecto de la solicitud que merezca una atención particular.
- 3.18. El DIM (junto con el pasaporte u otro documento similar proporcionado) se debería entregar directamente al solicitante contra recibo. También se le podrá en-



viar a él o, si así lo solicitase, a su capitán o empleador, mediante una comunicación postal fiable con acuse de recibo.

- 3.19. Cuando se expida un DIM al solicitante, los datos indicados en el anexo II al Convenio deberían introducirse en la base de datos mencionada en el artículo 4 de dicho instrumento.
- 3.20. En el reglamento de la autoridad expedidora se debería señalar un plazo máximo de recepción desde la fecha del envío. Si no se hubiere recibido acuse de recibo dentro de dicho período, previa notificación al marino se debería introducir una anotación apropiada en la base de datos y se debería informar oficialmente de que el DIM se ha perdido. De ello se debería informar al marino.
- 3.21. Todas las anotaciones, en particular las notas sucintas para constancia (mencionadas en la sección 3.13 *supra*) y las explicaciones mencionadas en la sección 3.17 deberían conservarse en un lugar seguro durante el período de validez del DIM y un período adicional de tres años. Estas anotaciones y explicaciones exigidas en la sección 3.17 deberían registrarse en otra base de datos interna, a la que se debería dar acceso a: *a)* las personas responsables de las operaciones de control, *b)* los funcionarios encargados de examinar las solicitudes de DIM, y *c)* a efectos de formación.
- 3.22. Cuando se reciba información que deje suponer que un DIM ha sido expedido de manera errónea o que las condiciones de su expedición han perdido vigencia, se debería notificar rápidamente el hecho a la autoridad expedidora con miras a su pronto retiro.
- 3.23. Cuando se haya suspendido o retirado un DIM, la autoridad expedidora debería actualizar de inmediato su base de datos a fin de que en ella conste que ha dejado de reconocerse la validez de dicho DIM.
- 3.24. Cuando se deniegue una solicitud de DIM o se decida suspender o retirar un DIM, se debería informar oficialmente al solicitante de su derecho de recurso y de todos los motivos que fundamentaron la decisión.
- 3.25. Los procedimientos de recurso deberían ser lo más rápidos posible, y garantizar una consideración equitativa y detenida del caso.

#### 4. *Explotación, protección y actualización de la base de datos*

- 4.1. La autoridad expedidora debería adoptar las medidas y el reglamento necesarios con miras a la aplicación del artículo 4 del presente Convenio y, en particular, garantizar:
  - 4.1.1. La disponibilidad de un centro de coordinación o de un acceso electrónico a él las 24 horas del día, los siete días de la semana, en virtud de lo dispuesto en los párrafos 4, 5 y 6 del artículo 4 del Convenio;
  - 4.1.2. La seguridad de la base de datos;
  - 4.1.3. El respeto de los derechos de la persona en el almacenamiento, la gestión y la comunicación de los datos;
  - 4.1.4. El respeto del derecho del marino a comprobar la exactitud de los datos referentes a él o ella, y a que éstos se rectifiquen oportunamente si en ellos se hubieren advertido errores.
- 4.2. La autoridad expedidora debería instaurar procedimientos adecuados para proteger la base de datos, en particular:
  - 4.2.1. La obligación de realizar periódicamente copias de seguridad de la base de datos, las cuales se almacenarán en soportes informáticos conservados en un lugar seguro, fuera de los locales de la autoridad expedidora, y
  - 4.2.2. Permitir únicamente a los funcionarios especialmente habilitados tener acceso a las entradas de la base de datos o modificar estas últimas, una vez que hayan sido confirmadas por el funcionario responsable de ellas.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### 5. Control de la calidad de los procedimientos y evaluaciones periódicas

- 5.1. La autoridad expedidora debería nombrar interventor a un funcionario superior de reconocida integridad, lealtad y fiabilidad, que no participe en la custodia ni en la gestión de los DIM, a fin de que:
  - 5.1.1. Controle de forma continua la aplicación de estos requisitos mínimos;
  - 5.1.2. Avise inmediatamente de toda deficiencia en la aplicación;
  - 5.1.3. Preste asesoramiento al director y a los funcionarios interesados sobre las mejoras que podrían introducirse en el procedimiento de expedición de los DIM, y
  - 5.1.4. Presentar a la dirección un informe sobre el control de calidad mencionado *supra*.
- 5.2. El interventor debería informar directamente al director de la autoridad expedidora.
- 5.3. Todos los funcionarios de la autoridad expedidora, incluido el director, deberían facilitar al interventor cualquier documento o información que éste considere pertinente para el desempeño de sus funciones.
- 5.4. La autoridad expedidora debería adoptar las disposiciones oportunas para que los funcionarios puedan expresar libremente su opinión al interventor, sin temor a sufrir consecuencias por ello.
- 5.5. En el ejercicio de su mandato, el interventor debería prestar especial atención a las siguientes tareas:
  - 5.5.1. Comprobar que los recursos, los locales, el equipo y el personal son suficientes para que la autoridad expedidora pueda desempeñar eficazmente sus funciones;
  - 5.5.2. Velar por que sean adecuadas las disposiciones adoptadas para la custodia segura de los DIM en blanco o personalizados;
  - 5.5.3. Velar por que se hayan adoptado el reglamento, las disposiciones o procedimientos previstos en las secciones 2.6, 3.2, 4 y 5.4 *supra*;
  - 5.5.4. Velar por que los funcionarios interesados conozcan y comprendan debidamente el reglamento, los procedimientos y las disposiciones antes mencionados;
  - 5.5.5. Supervisar con detenimiento y de forma aleatoria cada acción realizada en el tratamiento de casos específicos, incluidas las correlativas anotaciones y expedientes, desde la recepción de la solicitud de un DIM hasta el término del procedimiento de expedición;
  - 5.5.6. Comprobar la eficacia de las medidas de seguridad adoptadas para la custodia de los DIM en blanco, los instrumentos y materiales;
  - 5.5.7. Comprobar, de ser necesario con la ayuda de un experto de confianza, la seguridad y veracidad de los datos almacenados, y velar por que se cumpla el requisito del acceso las 24 horas del día, los siete días de la semana;
  - 5.5.8. Investigar toda notificación fiable que delate la posible expedición ilícita, falsificación, u obtención fraudulenta de un DIM, a fin de encontrar la irregularidad interna o la deficiencia de los sistemas que pudiera haber entrañado o facilitado una expedición ilícita, una falsificación o un fraude;
  - 5.5.9. Investigar las quejas en las que, teniendo presente los requisitos previstos en los párrafos 2, 3 y 5 del artículo 4 del presente Convenio, se alegue un acceso inadecuado a la información de la base de datos, o errores en dicha información;
  - 5.5.10. Velar por que el director de la autoridad expedidora adopte medidas oportunas y eficaces para introducir las mejoras señaladas en relación con los procedimientos de expedición y los aspectos deficientes;

- 5.5.11. Llevar un registro de los controles de calidad que se hayan efectuado, y
- 5.5.12. Velar por que la dirección haya procedido a los exámenes de control de calidad y por que se lleve un registro de los mismos.
- 5.6. El director de la autoridad expedidora debería velar por que se proceda a una evaluación periódica de la fiabilidad del sistema y de los procedimientos de expedición, así como de su conformidad con los requisitos del presente Convenio. En esta evaluación se deberían tener en cuenta los siguientes elementos:
  - 5.6.1. Las conclusiones de toda verificación del sistema y los procedimientos de expedición;
  - 5.6.2. Los informes y resultados de las investigaciones y demás indicaciones sobre la eficacia de las medidas correctivas adoptadas para subsanar las deficiencias o incumplimientos comunicados en materia de seguridad;
  - 5.6.3. El registro de los DIM expedidos, perdidos, anulados o dañados;
  - 5.6.4. La información registrada sobre el funcionamiento del control de calidad;
  - 5.6.5. La información registrada sobre los problemas advertidos en relación con la fiabilidad o seguridad de la base electrónica de datos, incluidas las solicitudes de información en la base de datos;
  - 5.6.6. Los efectos de los cambios introducidos en el sistema y el procedimiento de expedición, a raíz de las mejoras o innovaciones tecnológicas experimentadas en los procedimientos de expedición de los DIM;
  - 5.6.7. Las conclusiones de los exámenes efectuados por la dirección, y
  - 5.6.8. El control de los procedimientos encaminados a garantizar que éstos se apliquen con arreglo a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de conformidad con los instrumentos de la OIT pertinentes.
- 5.7. Se deberían instaurar procedimientos y procesos a fin de prevenir toda divulgación no autorizada de los informes facilitados por otros Miembros.
- 5.8. En todos los procedimientos y procesos de comprobación se debería garantizar que las técnicas de producción y las prácticas de seguridad, inclusive los procedimientos de control de las existencias, son suficientes como para cumplir los requisitos enunciados en el presente anexo.

PARTE C

---

SECTOR PESQUERO

# CONVENIO SOBRE EL TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO, 2007 (NUM. 188)

## **Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero**

Fecha de adopción: 14 de junio de 2007

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 30 de mayo de 2007, en su nonagésima sexta reunión;

Reconociendo que la globalización tiene profundas repercusiones en el sector pesquero;

Tomando nota de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998;

Tomando en consideración los derechos fundamentales plasmados en los siguientes convenios internacionales del trabajo: Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29); Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87); Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98); Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100); Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957 (núm. 105); Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111); Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), y Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182);

Tomando nota de los instrumentos pertinentes de la Organización Internacional del Trabajo, y en particular del Convenio (núm. 155) y la Recomendación (núm. 164) sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981, y el Convenio (núm. 161) y la Recomendación (núm. 171) sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985;

Tomando nota asimismo del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), y considerando que las disposiciones del artículo 77 de dicho Convenio no deberían constituir un obstáculo para la protección que los Miembros otorgan a los pescadores en el marco de los regímenes de seguridad social;

Reconociendo que la Organización Internacional del Trabajo considera que la pesca es una ocupación peligrosa en comparación con otras ocupaciones;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Tomando nota también del párrafo 3 del artículo 1 del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185);

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es la promoción de condiciones de trabajo decentes;

Teniendo presente la necesidad de proteger y promover los derechos de los pescadores a este respecto;

Recordando la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982;

Teniendo en cuenta la necesidad de revisar los siguientes convenios internacionales adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo que se refieren de forma específica al sector pesquero, a saber, el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113), el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), a fin de actualizarlos y de abarcar a un mayor número de pescadores del mundo entero, y en especial a los que trabajan en las embarcaciones de menor tamaño;

Tomando nota de que el presente Convenio tiene por objeto garantizar que los pescadores gocen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros en lo que atañe a requisitos mínimos para el trabajo a bordo, condiciones de servicio, alojamiento y comida, protección en materia de seguridad y salud en el trabajo, atención médica y seguridad social;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al trabajo en el sector pesquero, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha catorce de junio de dos mil siete, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007.

### PARTE I. DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

#### DEFINICIONES

##### *Artículo 1*

A efectos del presente Convenio:

- a) la expresión «pesca comercial» designa todas las operaciones de pesca, inclusive la pesca en ríos, lagos o canales, con excepción de la pesca de subsistencia y de la pesca deportiva;
- b) la expresión «autoridad competente» designa al ministro, departamento gubernamental o cualquier otra autoridad competente para dictar y hacer ejecutar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate;
- c) el término «consulta» designa toda consulta que la autoridad competente celebre con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajado-

res interesadas, y en particular con las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan;

- d) la expresión «propietario de buque pesquero» designa al propietario de un buque de pesca 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, haya aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del propietario del buque pesquero;
- e) el término «pescador» designa a toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas («a la parte»); se excluyen los prácticos, el personal naval, otras personas al servicio permanente de un gobierno, el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero y los observadores pesqueros;
- f) la expresión «acuerdo de trabajo del pescador» abarca el contrato de trabajo, el contrato de enrolamiento y cualquier otra forma similar de acuerdo o de contrato que rija las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque;
- g) los términos «buque pesquero» o «buque» designan toda nave o embarcación, cualesquiera sean su clase o su régimen de propiedad, que se utilice o esté destinada a ser utilizada en la pesca comercial;
- h) la expresión «arqueo bruto» designa el arqueo bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en cualquier instrumento por el que se modifique dicho anexo o se lo sustituya;
- i) el término «eslora» designa el 96 por ciento de la longitud total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal mínimo de trazado, medido desde el canto superior de la quilla, o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta última magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora deberá ser paralela a la flotación de proyecto;
- j) la expresión «eslora total o máxima» designa la distancia medida en línea recta, y paralelamente a la flotación de proyecto, desde el extremo anterior de la proa hasta el extremo posterior de la popa;
- k) la expresión «servicio de contratación y colocación» designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar a pescadores por cuenta de los propietarios de buques pesqueros o en colocarlos directamente a su servicio;
- l) el término «capitán» o «patrón» designa al pescador al mando de un buque pesquero.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### ÁMBITO DE APLICACIÓN

#### *Artículo 2*

1. Salvo que en el presente Convenio se disponga otra cosa, éste se aplica a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial.

2. En caso de duda respecto de si un buque o embarcación está o no dedicado a la pesca comercial, la decisión al respecto incumbirá a la autoridad competente, previa celebración de consultas.

3. Todo Miembro, previa celebración de consultas, podrá extender, total o parcialmente, a los pescadores que trabajen a bordo de embarcaciones más pequeñas la protección prevista en el presente Convenio para los pescadores que trabajen a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros.

#### *Artículo 3*

1. Cuando la aplicación del Convenio plantee problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o a las operaciones de los buques pesqueros de que se trate, todo Miembro podrá, previa celebración de consultas, excluir de los requisitos del presente Convenio, o de ciertas disposiciones del mismo, a:

- a) las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos o canales, y
- b) algunas categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros.

2. En el caso de que haya exclusiones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, y cuando sea factible, la autoridad competente deberá tomar medidas, según proceda, para extender progresivamente los requisitos previstos en el presente Convenio a las categorías de pescadores y de buques pesqueros antes citadas.

3. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá:

- a) en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
  - i) presentar una lista de las categorías de pescadores o de buques pesqueros excluidos de conformidad con el párrafo 1;
  - ii) exponer las razones de tal exclusión, indicando las posturas adoptadas al respecto por las organizaciones interesadas representativas, respectivamente, de los empleadores y los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan, y
  - iii) describir cualesquiera medidas que haya adoptado para proporcionar una protección equivalente a las categorías excluidas, y
- b) en las memorias que presente posteriormente sobre la aplicación del Convenio, describir cualesquiera medidas que haya adoptado de conformidad con el párrafo 2.



*Artículo 4*

1. Cuando no sea inmediatamente posible que un Miembro aplique todas las medidas previstas en el presente Convenio debido a problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, el Miembro, actuando de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas, podrá aplicar progresivamente todas las disposiciones siguientes o algunas de ellas:

- a) párrafo 1 del artículo 10;
- b) párrafo 3 del artículo 10, en la medida en que se aplique a los buques que permanezcan más de tres días en el mar;
- c) artículo 15;
- d) artículo 20;
- e) artículo 33, y
- f) artículo 38.

2. El párrafo 1 no se aplica a los buques pesqueros:

- a) de eslora igual o superior a 24 metros; o
- b) que permanezcan más de siete días en el mar; o
- c) que naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado del pabellón o más allá del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor, o
- d) que estén sujetos al control por el Estado del puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 43 del presente Convenio, salvo cuando una situación de fuerza mayor dé lugar al control por el Estado del puerto,

ni tampoco a los pescadores que trabajen a bordo de dichos buques.

3. Todo Miembro que se acoja a la posibilidad prevista en el párrafo 1 deberá:

- a) en la primera memoria sobre la aplicación del presente Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
  - i) indicar las disposiciones del Convenio que han de aplicarse progresivamente;
  - ii) exponer las razones de la aplicación progresiva e indicar las posturas adoptadas sobre el particular por las organizaciones interesadas representativas, respectivamente, de los empleadores y los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan, y
  - iii) describir el plan de aplicación progresiva, y
- b) en las memorias que someta posteriormente sobre la aplicación del presente Convenio, describir cualesquiera medidas que haya adoptado con miras a dar efecto a todas las disposiciones del mismo.

*Artículo 5*

1. A efectos del presente Convenio, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida la eslora total o

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

máxima en vez de la eslora, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo I. Además, a efectos de los párrafos indicados en el anexo III del presente Convenio, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida el arqueo bruto en vez de la eslora o de la eslora total o máxima, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo III.

2. En las memorias que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución, el Miembro deberá comunicar las razones de la decisión adoptada en virtud del presente artículo, así como los comentarios formulados en el marco de las consultas.

### PARTE II. PRINCIPIOS GENERALES

#### APLICACIÓN

##### *Artículo 6*

1. Todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Entre otras medidas, pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales.

2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores que garantice condiciones más favorables que las que figuran en este Convenio.

#### AUTORIDAD COMPETENTE Y COORDINACIÓN

##### *Artículo 7*

Todo Miembro deberá:

- a) designar a la autoridad competente o las autoridades competentes, y
- b) establecer mecanismos de coordinación entre las autoridades pertinentes por lo que respecta al sector pesquero en los ámbitos nacional y local, según proceda, y definir sus funciones y responsabilidades, teniendo en cuenta su complementariedad y las condiciones y la práctica nacionales.

#### RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES PESQUEROS, LOS CAPITANES O PATRONES Y LOS PESCADORES

##### *Artículo 8*

1. El propietario del buque pesquero tiene la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del presente Convenio.

2. El capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados y de la seguridad operacional del buque, lo que incluye, pero no se limita a:

- a) ejercer una supervisión que permita garantizar, en la medida de lo posible, que los pescadores desarrollen sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud;
- b) dirigir a los pescadores en un clima de respeto de la seguridad y la salud, lo que comprende la prevención de la fatiga;
- c) posibilitar una formación de sensibilización a bordo sobre la seguridad y la salud en el trabajo, y
- d) asegurar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y guardia y de las buenas prácticas marineras conexas.

3. El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón tome las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo.

4. Los pescadores deberán dar cumplimiento a las órdenes lícitas del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud.

### PARTE III. REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

#### EDAD MÍNIMA

##### *Artículo 9*

1. La edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero deberá ser de 16 años. No obstante, la autoridad competente podrá autorizar una edad mínima de 15 años para las personas que ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y que participen en una formación profesional en materia de pesca.

2. La autoridad competente, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, podrá autorizar a las personas de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares. Cuando así suceda, deberá determinar, previa celebración de consultas, los tipos de trabajo autorizados y deberá establecer las condiciones en que se llevarán a cabo tales trabajos y los períodos de descanso obligatorios.

3. La edad mínima para desempeñar a bordo de buques pesqueros actividades que, por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen, puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad de los jóvenes no deberá ser inferior a 18 años.

4. Los tipos de actividades a las que se aplica el párrafo 3 del presente artículo deberán ser determinados por la legislación nacional o por la autoridad competente, previa celebración de consultas, habida cuenta de los riesgos que tales actividades entrañan y de las normas internacionales aplicables.

5. La realización de las actividades a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo a partir de la edad de 16 años podrá ser autorizada por la legislación nacional o por decisión de la autoridad competente, previa celebración de consultas, a condición de que se protejan plenamente la salud, la seguridad y la moralidad de

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

los jóvenes, y de que éstos hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional y hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

6. Deberá prohibirse la contratación de pescadores menores de 18 años para trabajar de noche. A efectos del presente artículo, el término «noche» se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada. La autoridad competente podrá hacer una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando:

- a) pudiera verse comprometida la formación eficaz de los pescadores interesados, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, o
- b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requieran que los pescadores a los que se aplique la excepción realicen trabajos de noche y la autoridad determine, previa celebración de consultas, que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar.

7. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará las obligaciones asumidas por el Miembro al ratificar cualquier otro convenio internacional del trabajo.

### EXAMEN MÉDICO

#### *Artículo 10*

1. No deberá permitirse que trabaje a bordo de un buque pesquero ningún pescador que no disponga de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas.

2. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá autorizar exenciones con respecto a la aplicación de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, tomando en consideración la seguridad y la salud de los pescadores, el tamaño del buque, los medios de asistencia médica y de evacuación disponibles, la duración del viaje, la zona de actividades y el tipo de operación de pesca.

3. Las exenciones previstas en el párrafo 2 del presente artículo no se aplicarán a los pescadores que trabajen en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. En casos de urgencia, la autoridad competente podrá permitir que un pescador trabaje a bordo de tales buques durante un período de duración limitada y específica en espera de la obtención de un certificado médico, a condición de que dicho pescador tenga en su poder un certificado médico caducado en fecha reciente.

#### *Artículo 11*

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas que prevean:

- a) la naturaleza de los exámenes médicos;
- b) la forma y el contenido de los certificados médicos;
- c) la expedición de los certificados médicos por personal médico debidamente calificado o, en el caso de que se trate solamente de certificados relativos a

la vista, por una persona habilitada por la autoridad competente para expedir este tipo de certificados; estas personas deberán gozar de plena independencia para emitir dictámenes profesionales;

- d) la frecuencia de los exámenes médicos y el período de validez de los certificados médicos;
- e) el derecho de una persona a ser examinada de nuevo por otro personal médico independiente, en el caso de que a esta persona se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que puede realizar, y
- f) otros requisitos pertinentes.

#### *Artículo 12*

Además de las disposiciones establecidas en los artículos 10 y 11, en lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o los buques pesqueros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar:

1. En el certificado médico del pescador deberá constar, como mínimo, que:

- a) la audición y la vista del pescador examinado son satisfactorias a efectos de las tareas que ha de cumplir a bordo del buque, y
- b) el pescador no tiene ningún problema de salud que pueda agravarse con el servicio en el mar o incapacitarlo para realizar dicho servicio o que pueda poner en peligro la seguridad o la salud de las demás personas a bordo.

2. El certificado médico tendrá una validez máxima de dos años, salvo que el pescador sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año.

3. Si el período de validez del certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje.

### PARTE IV. CONDICIONES DE SERVICIO

#### DOTACIÓN Y HORAS DE DESCANSO

#### *Artículo 13*

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas conforme a las cuales los propietarios de buques pesqueros que enarboles su pabellón deberán asegurarse de que:

- a) sus buques cuenten con una dotación suficiente, segura y eficiente, para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad bajo el control de un capitán o patrón competente, y
- b) los pescadores gocen de períodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud.

#### *Artículo 14*

1. Además de los requisitos establecidos en el artículo 13, la autoridad competente deberá:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- a) en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, establecer el nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, especificando el número de pescadores exigido y las calificaciones que deben poseer;
- b) en el caso de los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar, sean cual fueren sus dimensiones, fijar, previa celebración de consultas y con el objeto de reducir la fatiga, el número mínimo de horas de descanso de que dispondrán los pescadores. La duración de dicho descanso no deberá ser inferior a:
  - i) diez horas por cada período de 24 horas, y
  - ii) 77 horas por cada período de siete días.

2. La autoridad competente podrá permitir excepciones temporales a los límites establecidos en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo, en casos concretos y limitados. Sin embargo, en tales circunstancias, se deberá otorgar a los pescadores períodos de descanso compensatorios tan pronto como sea factible.

3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer requisitos alternativos a los que figuran en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. En todo caso, tales requisitos alternativos deberán ser sustancialmente equivalentes y no poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores.

4. Ninguna de las disposiciones del presente artículo podrá interpretarse de forma que coarte el derecho del capitán o patrón de un buque a exigir a un pescador que realice las horas de trabajo necesarias para la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de las capturas, así como para la prestación de socorro a otras embarcaciones o personas en peligro en el mar. De conformidad con lo anterior, el capitán o patrón podrá suspender el horario habitual de descanso y exigir al pescador que cumpla todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado. Tan pronto como sea factible tras la normalización de la situación, el capitán o patrón se asegurará de que todos los pescadores que hayan trabajado durante las horas de descanso disfruten de un período de descanso adecuado.

### LISTA DE TRIPULANTES

#### *Artículo 15*

Todo buque pesquero deberá llevar a bordo una lista de tripulantes; una copia de dicha lista deberá entregarse a las personas autorizadas en tierra antes del zarpe del buque, o deberá comunicarse en tierra inmediatamente después de dicho zarpe. La autoridad competente deberá determinar quién será el destinatario de dicha información, cuándo habrá que facilitársela y cuál será su finalidad.

### ACUERDO DE TRABAJO DEL PESCADOR

#### *Artículo 16*

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas para:

- a) exigir que los pescadores que trabajen a bordo de todo buque pesquero que enarbole su pabellón estén amparados por un acuerdo de trabajo del pescador que resulte comprensible para los pescadores y haya sido establecido en conformidad con las disposiciones del presente Convenio, y

- b) especificar los datos mínimos que han de figurar en los acuerdos de trabajo del pescador, de conformidad con las disposiciones contenidas en el anexo II.

*Artículo 17*

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en relación con:

- a) los procedimientos para garantizar que el pescador tenga la oportunidad de examinar las cláusulas del acuerdo de trabajo y pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo;
- b) la conservación, cuando proceda, de un registro con la relación de los servicios del pescador en el marco del acuerdo de trabajo, y
- c) los medios para solucionar los conflictos relativos al acuerdo de trabajo del pescador.

*Artículo 18*

Se deberá facilitar a cada pescador una copia de su acuerdo de trabajo, que deberá llevarse a bordo y ponerse a disposición del pescador, así como, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, de otras partes interesadas que lo soliciten.

*Artículo 19*

Los artículos 16 a 18 y el anexo II no se aplican a los propietarios de embarcaciones pesqueras que las explotan por sí solos.

*Artículo 20*

Incumbirá al propietario del buque pesquero la responsabilidad de asegurarse de que cada pescador tenga un acuerdo de trabajo escrito, firmado conjuntamente por el pescador y el propietario del buque pesquero o un representante autorizado de éste (en caso de que el pescador no haya sido empleado o contratado por el propietario del buque, éste deberá disponer de pruebas de la existencia de un acuerdo contractual o equivalente), que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo del buque, de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio.

REPATRIACIÓN

*Artículo 21*

1. Los Miembros deberán velar por que los pescadores a bordo de un buque pesquero que enarbole su pabellón y entre en un puerto extranjero tengan derecho a la repatriación en los casos en que el acuerdo de trabajo del pescador haya vencido o haya sido denunciado por causas justificadas por el pescador o por el propietario del buque pesquero, o cuando los pescadores se vean incapacitados para prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo o no quepa esperar que presten dichos servicios habida cuenta de las circunstancias. Esto también se aplica a los pescadores del buque pesquero que sean transferidos por los mismos motivos del buque al puerto extranjero.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2. El costo de la repatriación a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo será sufragado por el propietario del buque pesquero, salvo cuando se haya constatado que, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, el pescador ha cometido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo.

3. Los Miembros deberán establecer, por medio de la legislación u otras medidas, las circunstancias exactas que dan a los pescadores amparados por el párrafo 1 del presente artículo el derecho a la repatriación, la duración máxima de los períodos de servicio a bordo que dan a estos pescadores el derecho a la repatriación y los destinos a los que los pescadores pueden ser repatriados.

4. Si un propietario de buque pesquero omite autorizar la repatriación a que se hace referencia en el presente artículo, el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque deberá adoptar todas las medidas necesarias para la repatriación del pescador de que se trate y tendrá derecho a reclamar al propietario del buque pesquero el reembolso de los gastos correspondientes.

5. La legislación nacional no menoscabará ningún derecho del propietario de un buque pesquero a recuperar el costo de la repatriación con arreglo a lo dispuesto en acuerdos contractuales suscritos por terceras partes.

### CONTRATACIÓN Y COLOCACIÓN

#### *Artículo 22*

##### *Contratación y colocación de pescadores*

1. Todo Miembro que mantenga un servicio público de contratación y colocación de pescadores deberá asegurarse de que este servicio forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores, o sea coordinado por éste.

2. Todo servicio privado de contratación y colocación de pescadores que desarrolle actividades en el territorio de un Miembro deberá operar en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación, que sólo podrán establecerse, mantenerse o modificarse previa celebración de consultas.

3. Todo Miembro deberá, por medio de la legislación u otras medidas:

- a) prohibir que los servicios de contratación y colocación usen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que los pescadores obtengan un empleo o a disuadirlos de ello;
- b) prohibir que se imputen a los pescadores, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros gastos correspondientes a su contratación o colocación, y
- c) fijar las condiciones en que cualesquiera licencias, certificados o autorizaciones similares para explotar un servicio privado de contratación o de colocación podrán suspenderse o retirarse en caso de infracción a la legislación pertinente, y especificar las condiciones en que dichos servicios privados podrán ejercer sus actividades.



*Agencias de empleo privadas*

4. Todo Miembro que haya ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), podrá atribuir, en virtud del mismo, ciertas responsabilidades a las agencias de empleo privadas que presten los servicios especificados en el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 1 de dicho Convenio. Las responsabilidades respectivas de dichas agencias y de los propietarios de buques pesqueros, que serán las «empresas usuarias» a efectos de dicho Convenio, se determinarán y atribuirán de conformidad con el artículo 12 del mismo. Los Miembros mencionados en el párrafo anterior deberán adoptar leyes, normativas u otras medidas a efectos de que ninguna de las responsabilidades u obligaciones atribuidas a las agencias de empleo privadas que presten el servicio, y a la «empresa usuaria», según lo dispuesto en el presente Convenio, impida al pescador hacer valer un derecho de privilegio marítimo sobre el buque pesquero.

5. No obstante lo dispuesto en el párrafo 4, el propietario del buque pesquero seguirá siendo responsable en el caso de que la agencia de empleo privada incumpla sus obligaciones con un pescador respecto del cual, en virtud del Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), dicho propietario del buque pesquero sea la «empresa usuaria».

6. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio deberá ser interpretada en el sentido de que impone a un Miembro la obligación de permitir en su sector pesquero la actividad de agencias de empleo privadas como las mencionadas en el párrafo 4 del presente artículo.

REMUNERACIÓN DE LOS PESCADORES

*Artículo 23*

Todo Miembro, previa celebración de consultas, deberá adoptar una legislación u otras medidas a fin de garantizar que los pescadores perciban una remuneración mensual o de otra periodicidad.

*Artículo 24*

Todo Miembro deberá exigir que todos los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros dispongan de medios para transferir a sus respectivas familias, sin costo alguno, la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, inclusive los anticipos.

PARTE V. ALOJAMIENTO Y ALIMENTACIÓN

*Artículo 25*

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas con respecto al alojamiento, los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 26*

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas para exigir que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón sea de tamaño y calidad suficientes, y esté equipado de manera apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores han de vivir a bordo. En particular, esas medidas deberán abarcar, según proceda, las cuestiones siguientes:

- a) aprobación de los planos de construcción o de modificación de buques pesqueros por lo que respecta al alojamiento;
- b) mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina en las debidas condiciones de higiene y seguridad, salud y comodidad en general;
- c) ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación;
- d) mitigación de ruidos y vibraciones excesivos;
- e) ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros espacios de alojamiento;
- f) instalaciones sanitarias, incluidos retretes e instalaciones para lavarse, y suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente, y
- g) procedimientos para responder a las quejas relativas a condiciones de alojamiento no conformes con los requisitos del presente Convenio.

### *Artículo 27*

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- a) a bordo de los buques pesqueros se lleven y se sirvan alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes;
- b) se lleve a bordo una cantidad suficiente de agua potable de calidad adecuada, y
- c) los alimentos y el agua potable sean provistos por el propietario del buque pesquero, sin costo para el pescador. Sin embargo, de conformidad con la legislación nacional, los costos podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rijan el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador.

### *Artículo 28*

1. La legislación u otras medidas que adopte el Miembro con arreglo a los artículos 25 a 27 darán pleno efecto al anexo III sobre alojamiento a bordo de buques pesqueros. El anexo III podrá modificarse en la forma prevista en el artículo 45.

2. Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá adoptar, previa celebración de consultas, disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las que se refieren al artículo 27.

PARTE VI. ATENCIÓN MÉDICA, PROTECCIÓN DE LA SALUD  
Y SEGURIDAD SOCIAL

ATENCIÓN MÉDICA

*Artículo 29*

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- a) los buques pesqueros deberán llevar a bordo equipo y suministros médicos apropiados para el servicio del buque, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- b) los buques pesqueros deberán tener a bordo por lo menos a un pescador calificado o formado en materia de primeros auxilios y otras formas de atención médica, que además posea los conocimientos necesarios para el uso del equipo y el material médico disponibles en el buque de que se trate, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- c) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo deberán ir acompañados de instrucciones u otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para el pescador o pescadores a que se refiere el apartado b);
- d) los buques pesqueros deberán estar equipados para efectuar comunicaciones por radio o por satélite con personas o servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico, teniendo en cuenta la zona de operaciones y la duración del viaje, y
- e) los pescadores tendrán derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.

*Artículo 30*

En lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje, todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- a) la autoridad competente determinará cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo;
- b) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo serán debidamente conservados e inspeccionados por personas responsables designadas o aprobadas por la autoridad competente, a intervalos regulares establecidos por dicha autoridad;
- c) los buques deberán llevar a bordo una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente, o la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo*;
- d) los buques deberán tener acceso a un dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, que incluya el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- e) los buques deberán llevar a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuyo intermedio se pueda obtener asesoramiento médico, y
- f) en la medida en que sea conforme con la legislación y la práctica del Miembro, se proporcionará atención médica gratuita a los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o se hayan desembarcado en un puerto extranjero.

### SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES LABORALES

#### *Artículo 31*

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en lo relativo a:

- a) la prevención de los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos, así como la formación y la instrucción de los pescadores impartidas a bordo;
- b) la formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán y el conocimiento de las operaciones de pesca en las que participarán;
- c) las obligaciones de los propietarios de buques pesqueros, así como de los pescadores y otras personas interesadas, teniendo debidamente en cuenta la seguridad y la salud de los pescadores menores de 18 años;
- d) la notificación e investigación de los accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros que enarbolan su pabellón, y
- e) la constitución de comités paritarios o, previa celebración de consultas, de otros organismos competentes en materia de seguridad y salud en el trabajo.

#### *Artículo 32*

1. Los requisitos contenidos en el presente artículo deberán aplicarse a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar y, previa celebración de consultas, a otros buques pesqueros, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje.

2. La autoridad competente deberá:

- a) previa celebración de consultas, exigir que los propietarios de buques pesqueros, con arreglo a la legislación, los convenios colectivos y la práctica nacionales, establezcan procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trate, y
- b) exigir que a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, pescadores y demás personas interesadas se les proporcionen orientaciones, materiales de formación y otros recursos de información suficientes y adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros.

3. Los propietarios de buques pesqueros deberán:
- a) asegurarse de que a todos los pescadores que se encuentren a bordo se les proporcionen las ropas y equipos individuales de protección adecuados;
  - b) asegurarse de que todos los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad competente; dicha autoridad podrá eximir por escrito de este requisito a los pescadores que hayan demostrado poseer conocimientos y experiencia equivalentes, y
  - c) asegurarse de que los pescadores estén familiarizados de forma suficiente y adecuada con los equipos y con su utilización, incluidas las medidas de seguridad pertinentes, antes de utilizar dichos equipos o de participar en las operaciones de que se trate.

#### *Artículo 33*

La evaluación de los riesgos en relación con la pesca deberá llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes.

### SEGURIDAD SOCIAL

#### *Artículo 34*

Todo Miembro deberá garantizar que los pescadores que residen habitualmente en su territorio, así como las personas a su cargo, en la medida prevista por la legislación nacional, tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores, incluidos los asalariados y los trabajadores por cuenta propia, que residen habitualmente en su territorio.

#### *Artículo 35*

Todo Miembro deberá comprometerse a adoptar medidas, en función de las circunstancias nacionales, para lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para todos los pescadores que residen habitualmente en su territorio.

#### *Artículo 36*

Los Miembros deberán cooperar mediante acuerdos bilaterales o multilaterales u otras disposiciones, de conformidad con la legislación o la práctica nacionales, para:

- a) lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para los pescadores, teniendo en cuenta el principio de la igualdad de trato, sea cual fuere su nacionalidad, y
- b) asegurar el mantenimiento de los derechos de seguridad social que hayan adquirido o estén adquiriendo todos los pescadores, independientemente de su lugar de residencia.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 37*

No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo a los artículos 34, 35 y 36, los Miembros, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, podrán determinar otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que están sujetos los pescadores.

#### PROTECCIÓN EN CASO DE ENFERMEDAD, LESIÓN O MUERTE RELACIONADAS CON EL TRABAJO

### *Artículo 38*

1. Todo Miembro, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, deberá adoptar medidas para proporcionar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.

2. En caso de lesión por accidente de trabajo o de enfermedad profesional, el pescador deberá tener acceso a:

- a) una atención médica apropiada, y
- b) la indemnización correspondiente, con arreglo a la legislación nacional.

3. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo podrá garantizarse mediante:

- a) un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, o
- b) un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otros regímenes.

### *Artículo 39*

1. Cuando no existan disposiciones nacionales aplicables a los pescadores, todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas encaminadas a asegurar que los propietarios de buques pesqueros asuman la responsabilidad de proveer a los pescadores a bordo de los buques que enarbolen su pabellón una protección de la salud y una atención médica mientras estén empleados, contratados o prestando servicios en un buque que se encuentre en el mar o en un puerto extranjero. Dicha legislación o dichas medidas deberán garantizar que los propietarios de los buques pesqueros asuman la responsabilidad de sufragar los gastos por concepto de atención médica, con inclusión de la ayuda y el apoyo material correspondientes, durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta la repatriación del pescador.

2. La legislación nacional podrá permitir que se exima de responsabilidad al propietario del buque pesquero cuando la lesión no se haya producido en el servicio del buque, cuando la enfermedad o deficiencia física hayan sido disimuladas en el momento de la contratación o cuando la lesión o enfermedad sean imputables a una falta intencional del pescador.

PARTE VII. CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN

*Artículo 40*

Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolen su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluirá, según proceda, las inspecciones, la presentación de informes, la supervisión, los procedimientos de tramitación de quejas, la aplicación de sanciones y las medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional.

*Artículo 41*

1. Los Miembros deberán exigir que los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar y que:

- a) tengan una eslora igual o superior a 24 metros; o
- b) naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas de la costa del Estado del pabellón o fuera del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor,

lleven a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.

2. El período de validez de dicho documento podrá coincidir con el período de validez de un certificado nacional o internacional de seguridad para buques pesqueros; no obstante, dicho período de validez no deberá en modo alguno exceder de cinco años.

*Artículo 42*

1. La autoridad competente deberá nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del artículo 41.

2. A efectos de establecer un sistema eficaz de inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, todo Miembro podrá facultar, cuando proceda, a instituciones públicas o a otros organismos a los que reconozca como competentes e independientes para que efectúen inspecciones y expidan documentos. En todos los casos, el Miembro conservará la entera responsabilidad de la inspección y de la expedición de los documentos conexos relativos a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón.

*Artículo 43*

1. Si un Miembro recibe una queja u obtiene pruebas de que un buque pesquero que enarbola su pabellón no está en conformidad con los requisitos del presente Convenio, deberá adoptar las medidas necesarias para investigar el asunto y velar por que se adopten disposiciones para subsanar todas las deficiencias detectadas.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2. Si un Miembro, en cuyo puerto hace escala un buque pesquero en el curso normal de su actividad o por razones operativas, recibe una queja u obtiene pruebas de que en dicho buque no se cumplen los requisitos establecidos en el presente Convenio, podrá preparar un informe, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, destinado al gobierno del Estado del pabellón del buque pesquero y adoptar las medidas necesarias para rectificar toda situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud.

3. Si adopta las medidas a que se refiere el párrafo 2 del presente artículo, el Miembro deberá enviar de inmediato una notificación al representante más cercano del Estado del pabellón y, en la medida en que sea posible, recabará la presencia de dicho representante. El Miembro no deberá inmovilizar ni demorar indebidamente el buque.

4. A efectos del presente artículo, la queja podrá ser presentada por un pescador, un organismo profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los peligros para la seguridad o la salud de los pescadores que se encuentran a bordo.

5. Este artículo no se aplica a las quejas que el Miembro de que se trate considere manifiestamente infundadas.

### *Artículo 44*

Todo Miembro deberá aplicar el presente Convenio de manera que pueda asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado que no haya ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Miembro que lo haya ratificado.

## PARTE VIII. ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II Y III

### *Artículo 45*

1. A reserva de las disposiciones pertinentes del presente Convenio, la Conferencia Internacional del Trabajo podrá modificar los anexos I, II y III. El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo podrá inscribir en el orden del día de las reuniones de la Conferencia un punto relativo a las propuestas de enmienda establecidas por una reunión tripartita de expertos. Para adoptar una propuesta de enmienda se requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes en la reunión de la Conferencia, incluida al menos la mitad de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio.

2. Toda enmienda adoptada en conformidad con el párrafo 1 del presente artículo entrará en vigor seis meses después de la fecha de su adopción para todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio, a menos que el Miembro notifique por escrito al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo que la enmienda no entrará en vigor para dicho Miembro o entrará en vigor sólo en una fecha posterior que será notificada ulteriormente por escrito.



PARTE IX. DISPOSICIONES FINALES

*Artículo 46*

El presente Convenio revisa el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112); el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113); el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126).

*Artículo 47*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

*Artículo 48*

1. El presente Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.
2. El Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de diez Miembros, ocho de los cuales deberán ser Estados ribereños, hayan sido registradas por el Director General.
3. A partir de entonces, el presente Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha de registro de su ratificación.

*Artículo 49*

1. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, contado a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.
2. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no invoque el derecho de denuncia previsto en este artículo, quedará obligado durante un nuevo período de diez años y, en lo sucesivo, podrá denunciar este Convenio durante el primer año de cada nuevo período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

*Artículo 50*

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.
2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la última de las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del Convenio, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 51*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, para su registro de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y denuncias registradas por el Director General.

### *Artículo 52*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de inscribir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial, habida cuenta también de las disposiciones del artículo 45.

### *Artículo 53*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata del presente Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 49, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### *Artículo 54*

Las versiones inglesa y francesa del texto del presente Convenio son igualmente auténticas.

## Anexo I

### EQUIVALENCIA DE MEDIDAS

A efectos del presente Convenio, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida utilizar como base de medida la eslora total o máxima en vez de la eslora, se considerará que:

- a)* una eslora total o máxima de 16,5 metros es equivalente a una eslora de 15 metros;
- b)* una eslora total o máxima de 26,5 metros es equivalente a una eslora de 24 metros, y
- c)* una eslora total o máxima de 50 metros es equivalente a una eslora de 45 metros.

### Anexo II

#### ACUERDO DE TRABAJO DEL PESCADOR

El acuerdo de trabajo del pescador deberá contener los siguientes datos, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria por estar la cuestión regulada de otro modo en la legislación nacional o, cuando así proceda, en un convenio colectivo:

- a) los nombres y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, y el lugar de nacimiento;
- b) el lugar y la fecha de celebración del acuerdo;
- c) el nombre del buque o los buques pesqueros y el número de registro del buque o los buques a bordo del cual o de los cuales se comprometa a trabajar el interesado;
- d) el nombre del empleador o del propietario del buque pesquero o de otra parte en el acuerdo con el pescador;
- e) el viaje o los viajes que se vayan a emprender, si cabe determinar este dato al celebrarse el acuerdo;
- f) la función para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador;
- g) si es posible, el lugar y la fecha en que el pescador tiene que presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- h) los víveres que se suministrarán al pescador, salvo cuando la legislación nacional prevea un sistema diferente;
- i) el importe del salario del pescador o, si fuera remunerado a la parte, el porcentaje de su participación en especie y el método adoptado para el cálculo del mismo, o el importe de su salario y el porcentaje de su participación y el método adoptado para el cálculo de ésta si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse convenido;
- j) la terminación del acuerdo y las condiciones correspondientes, a saber:
  - i) si el acuerdo se ha celebrado por un período determinado, la fecha fijada para su expiración;
  - ii) si el acuerdo se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que ha de transcurrir después de la llegada para que el interesado sea dado de baja, y
  - iii) si el acuerdo se ha celebrado por un período indeterminado, las condiciones que permitirán a cada una de las partes rescindirlo, así como el plazo de aviso requerido, que no podrá ser más corto para el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte en el acuerdo que para el pescador;
- k) la protección que cubrirá al pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo del buque;
- l) las vacaciones anuales pagadas o la fórmula empleada para calcularlas, cuando proceda;
- m) la cobertura y las prestaciones de salud y de seguridad social que el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte o partes en el acuerdo de trabajo del pescador deberán proporcionar al pescador, según proceda;
- n) el derecho del pescador a la repatriación;
- o) una referencia al convenio colectivo, cuando proceda;
- p) los períodos mínimos de descanso, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, y
- q) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

### Anexo III

#### ALOJAMIENTO A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

##### DISPOSICIONES GENERALES

1. A los efectos del presente anexo:

- a) la expresión «buque pesquero nuevo» designa todo buque respecto del cual:
- i) el contrato de construcción o un contrato de transformación importante se ha adjudicado en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o después de ésta, o
  - ii) el contrato de construcción o de transformación importante se ha adjudicado antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado y la entrega del buque se produce tres o más años después de esta fecha de entrada en vigor, o
  - iii) cuando no existe un contrato de construcción, en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o después de ésta:
    - se ha colocado la quilla, o
    - se ha iniciado una fase de la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto, o
    - ha comenzado una fase del montaje que supone la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es inferior;
- b) la expresión «buque existente» designa todo buque pesquero que no es nuevo.

2. El texto que sigue deberá aplicarse a todos los buques pesqueros nuevos con cubierta, a reserva de cualesquiera exclusiones específicas previstas en conformidad con el artículo 3 del Convenio. La autoridad competente, previa celebración de consultas, deberá aplicar también los requisitos del presente anexo a los buques existentes, cuando y en la medida en que dicha autoridad lo considere factible y razonable.

3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones a las disposiciones del presente anexo por lo que respecta a las embarcaciones pesqueras que permanezcan habitualmente en el mar menos de 24 horas si los pescadores no viven a bordo de dichas embarcaciones amarradas en puerto. Cuando se trate de estas embarcaciones, la autoridad competente deberá asegurarse de que los pescadores interesados dispongan de las instalaciones adecuadas para descansar, alimentarse y asearse.

4. Toda excepción que un Miembro introduzca en virtud del párrafo 3 del presente anexo deberá ser notificada a la Oficina Internacional del Trabajo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

5. Los requisitos que rigen para los buques de eslora igual o superior a 24 metros podrán aplicarse a los buques de 15 a 24 metros de eslora cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, determine que ello es razonable y factible.

6. Los pescadores que trabajen a bordo de buques auxiliares no equipados con instalaciones sanitarias y alojamientos adecuados deberán disponer de dichas instalaciones y alojamientos a bordo del buque nodriza.

7. Los Miembros podrán extender la aplicación de los requisitos relativos al ruido y las vibraciones, la ventilación, la calefacción y el aire acondicionado, y la iluminación contenidos en el presente anexo a los espacios cerrados de trabajo y de almacenamiento si, previa celebración de consultas, tal extensión se considera apropiada y sin efectos negativos sobre las condiciones de trabajo o el procesamiento o la calidad de las capturas.

8. La utilización del arqueo bruto a que se hace referencia en el artículo 5 del Convenio se limita a los párrafos 14, 37, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 y 67 del presente

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

anexo. A estos efectos, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida utilizar el arqueo bruto como base de medida, se considerará que:

- a) un arqueo bruto de 75 es equivalente a una eslora de 15 metros o una eslora total o máxima de 16,5 metros;
- b) un arqueo bruto de 300 es equivalente a una eslora de 24 metros o una eslora total o máxima de 26,5 metros, y
- c) un arqueo bruto de 950 es equivalente a una eslora de 45 metros o una eslora total o máxima de 50 metros.

### PLANIFICACIÓN Y CONTROL

9. Cuando se construya un buque o se reconstruya el alojamiento de la tripulación a bordo del buque, la autoridad competente deberá comprobar que en dicho buque se cumplen los requisitos previstos en el presente anexo. La autoridad competente deberá exigir, en la medida en que sea factible, el cumplimiento de lo dispuesto en el presente anexo a todo buque en el que se altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación; cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón del Miembro pertinente, se le exigirá que cumpla los requisitos previstos en el presente anexo aplicables de conformidad con el párrafo 2 del mismo.

10. Cuando las situaciones señaladas en el párrafo 9 del presente anexo se refieran a buques de eslora igual o superior a 24 metros, se exigirá que los planos detallados del alojamiento y la información correspondiente se sometan a la aprobación de la autoridad competente o de una entidad habilitada a tal efecto por ésta.

11. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, cada vez que se reconstruya o altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación del buque pesquero, la autoridad competente deberá inspeccionar el alojamiento para verificar que cumple los requisitos del Convenio; cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón del Miembro, la autoridad competente lo inspeccionará para verificar que cumple los requisitos del presente anexo aplicables de conformidad con el párrafo 2 del mismo. Cuando lo considere oportuno, la autoridad competente podrá llevar a cabo inspecciones adicionales del alojamiento de la tripulación.

12. Cuando un buque cambie de pabellón, dejará de aplicarse al mismo cualquier requisito que la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón enarbolaba anteriormente el buque haya podido establecer de conformidad con los párrafos 15, 39, 47 o 62 del presente anexo.

### PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN

#### *Altura libre*

13. Todos los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada. En cuanto a los espacios en los que los pescadores deban permanecer de pie por períodos prolongados, la altura libre mínima será establecida por la autoridad competente.

14. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la altura libre mínima permitida en todos los alojamientos en los que se deba circular de forma completa y libre no deberá ser inferior a 200 centímetros.

15. No obstante lo establecido en el párrafo 14, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 190 centímetros la altura libre mínima permitida en cualquier espacio o parte de un espacio de alojamiento si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

#### *Aberturas hacia y entre los espacios de alojamiento*

16. No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado y las salas de máquinas, salvo cuando estén destinadas a servir como sa-

lidas de emergencia. Cuando sea razonable y factible, se deberá evitar que haya aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las cocinas, despensas, tenderos o instalaciones sanitarias comunes, salvo que se disponga expresamente otra cosa.

17. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, no se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado, salas de máquinas, cocinas, despensas, tenderos o instalaciones sanitarias comunes, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar adecuadamente contruidos con acero u otro material aprobado, y ser estancos al agua y al gas. La presente disposición no excluye la posibilidad de que las instalaciones sanitarias sean compartidas entre dos cabinas.

#### *Aislamiento*

18. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados; los materiales que se utilicen para construir los mamparos interiores, paneles, vagras, revestimientos de suelo y uniones deberán ser adecuados para tales fines y aptos para garantizar un entorno saludable. Todos los espacios de alojamiento deberán estar provistos de un desagüe suficiente.

#### *Otras disposiciones*

19. Se deberán adoptar todas las medidas factibles a fin de proteger a la tripulación de los buques pesqueros de las moscas y otros insectos, en particular cuando estos buques operen en zonas infestadas de mosquitos.

20. Todos los espacios de alojamiento de la tripulación deberán estar provistos de las salidas de emergencia necesarias.

#### RUIDO Y VIBRACIONES

21. La autoridad competente deberá adoptar medidas para limitar el ruido y las vibraciones excesivas en los espacios de alojamiento, en la medida en que sea factible de conformidad con las normas internacionales pertinentes.

22. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente deberá adoptar normas relativas al ruido y las vibraciones en los espacios de alojamiento que aseguren una protección adecuada de los pescadores contra los efectos del ruido y las vibraciones, incluidos los efectos de la fatiga provocada por el ruido y las vibraciones.

#### VENTILACIÓN

23. Los espacios de alojamiento deberán estar ventilados, teniendo en cuenta las condiciones climáticas. El sistema de ventilación deberá proporcionar aire de manera satisfactoria cuando los pescadores se encuentren a bordo.

24. Los mecanismos de ventilación u otras medidas deberán servir para proteger a los no fumadores del humo del tabaco.

25. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con un sistema de ventilación del alojamiento, que deberá regularse de manera que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y asegure una circulación suficiente del aire en cualquier condición atmosférica y climatológica. Los sistemas de ventilación deberán funcionar en forma ininterrumpida mientras los pescadores se encuentren a bordo del buque.

#### CALEFACCIÓN Y AIRE ACONDICIONADO

26. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente calefaccionados, habida cuenta de las condiciones climáticas.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

27. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los buques pesqueros que operen exclusivamente en zonas tropicales, se deberá proporcionar un nivel de temperatura adecuado, mediante un sistema de calefacción apropiado. El sistema de calefacción suministrará el calor necesario en cualquier circunstancia y deberá funcionar cuando los pescadores estén viviendo o trabajando a bordo y las condiciones lo exijan.

28. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los que operen con regularidad en zonas cuyas condiciones climáticas templadas hagan innecesaria esta disposición, se deberá proporcionar aire acondicionado en los espacios de alojamiento, el puente de mando, la sala de radio y toda sala de control central de máquinas.

### ILUMINACIÓN

29. En todos los espacios de alojamiento se proporcionará una iluminación adecuada.

30. Cuando sea factible, los espacios de alojamiento deberán ser iluminados con luz natural, además de la luz artificial. En los dormitorios que sean iluminados con luz natural deberán preverse medios para bloquear dicha luz.

31. Cada litera deberá estar equipada con un alumbrado individual adecuado para la lectura, además del alumbrado normal del dormitorio.

32. Los dormitorios deberán equiparse con alumbrado de emergencia.

33. Cuando los comedores, pasillos y cualquier otro espacio que se utilice o pueda ser utilizado como salida de emergencia no estén equipados con alumbrado de emergencia, en dichos espacios se deberá instalar un alumbrado nocturno permanente.

34. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los espacios de alojamiento deberán iluminarse con arreglo a las normas establecidas por la autoridad competente. En todas las partes de los espacios de alojamiento donde se pueda circular libremente, la norma mínima en materia de iluminación deberá permitir que toda persona que tenga una visión normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente.

### DORMITORIOS

#### *Disposiciones generales*

35. Cuando el diseño, las dimensiones o el servicio a que esté destinado el buque lo permitan, los dormitorios deberán estar ubicados en partes del buque donde se minimicen los efectos de su movimiento y aceleración, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje.

#### *Superficie*

36. El número de personas por dormitorio y la superficie por persona, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, deberán ser tales que los pescadores dispongan a bordo de un espacio y una comodidad adecuados, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque.

37. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, pero cuya eslora sea inferior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 1,5 metros cuadrados.

38. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 2 metros cuadrados.

39. No obstante lo dispuesto en los párrafos 37 y 38, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 1,0 y 1,5 metros cuadrados respectiva-



mente la superficie mínima autorizada por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

#### *Personas por dormitorio*

40. En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, el número de personas que ocupen un dormitorio no deberá ser superior a seis.

41. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, el número de personas que podrán ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro. La autoridad competente podrá permitir excepciones a este requisito en casos particulares en que su aplicación no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado.

42. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados.

43. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los dormitorios de oficiales se destinarán, cada vez que sea posible, a una sola persona; en ningún caso habrá más de dos literas por dormitorio. La autoridad competente podrá permitir excepciones a los requisitos contenidos en este párrafo, en los casos particulares en que la aplicación de los mismos no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado.

#### *Otras disposiciones*

44. El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá indicarse, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación.

45. Deberán proporcionarse literas individuales de dimensiones apropiadas. Los colchones deberán ser de un material apropiado.

46. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, las dimensiones interiores de las literas no deberán ser inferiores a 198 por 80 centímetros.

47. No obstante lo dispuesto en el párrafo 46, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que las dimensiones interiores de las literas no sean inferiores a 190 centímetros por 70 centímetros, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

48. Los dormitorios deberán proyectarse y equiparse de manera que se facilite su limpieza y se proporcione una comodidad razonable a los ocupantes. En su equipamiento deberán incluirse literas, armarios individuales de dimensiones suficientes para contener la ropa y demás efectos personales, y una superficie adecuada para escribir.

49. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá proporcionar un escritorio adecuado para escribir y una silla.

50. En la medida en que sea factible, los dormitorios deberán estar ubicados o equipados de manera que los hombres y las mujeres puedan tener una privacidad conveniente.

#### COMEDORES

51. Los comedores deberán estar tan cerca como sea posible de la cocina, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje.

52. Los buques deberán disponer de comedores apropiados para su funcionamiento. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

53. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.

54. Las dimensiones y el equipamiento de cada comedor deberán ser suficientes para acoger al número de personas que se estima puedan utilizarlo en cualquier momento.

55. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los pescadores deberán tener acceso en todo momento a un refrigerador de volumen adecuado y la posibilidad de preparar bebidas calientes o frías.

### BAÑERAS O DUCHAS, RETRETES Y LAVABOS

56. Se deberán prever instalaciones sanitarias, con inclusión de retretes, lavabos y bañeras o duchas, para todas las personas a bordo, según convenga a la utilización del buque. Dichas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable.

57. Las instalaciones sanitarias deberán concebirse de manera que, en la medida en que sea factible, se elimine todo riesgo de contaminación de los demás espacios. Las instalaciones sanitarias deberán permitir una privacidad razonable.

58. Todos los pescadores y demás personas a bordo deberán disponer de agua dulce, caliente y fría, en cantidad suficiente para asegurar una higiene adecuada. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar la cantidad mínima de agua que deberá suministrarse.

59. Cuando se faciliten instalaciones sanitarias, éstas deberán ventilarse por medio de una abertura al aire libre, independiente de cualquier otra parte del alojamiento.

60. Todas las superficies de las instalaciones sanitarias deberán ser aptas para una limpieza fácil y eficaz. Los suelos deberán estar cubiertos con un revestimiento antideslizante.

61. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todos los pescadores que no ocupen habitaciones con instalaciones sanitarias privadas deberán disponer de, al menos, una bañera o ducha o ambas a la vez, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos.

62. No obstante lo dispuesto en el párrafo 61, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que se deberá disponer de al menos una bañera o ducha, o ambas a la vez, y de un lavabo para cada seis personas o menos y al menos de un retrete para cada ocho personas o menos, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

### LAVANDERÍAS

63. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa, se deberá disponer de instalaciones para lavar y secar la ropa, según sea necesario y tomando en consideración las condiciones de utilización del buque.

64. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, deberá disponerse de instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa.

65. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, se emplazarán instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que deberá estar suficientemente ventilado, calentado y provisto de cuerdas u otros medios para secar la ropa.

### INSTALACIONES PARA LA ATENCIÓN DE PESCADORES ENFERMOS O LESIONADOS

66. Cada vez que sea necesario, se deberá facilitar una cabina aislada al pescador que padezca una enfermedad o que esté lesionado.

67. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, se deberá disponer de una enfermería separada, que deberá estar adecuadamente equipada y mantenida en condiciones higiénicas.

#### OTRAS INSTALACIONES

68. Se deberá disponer de un lugar adecuado para colgar la ropa impermeable y demás equipos de protección personal, fuera de los dormitorios pero en sitios fácilmente accesibles a partir de estos últimos.

#### ROPA DE CAMA, VAJILLA Y ARTÍCULOS DIVERSOS

69. A todos los pescadores que se encuentren a bordo del buque se deberá proporcionar vajilla y ropa de cama apropiadas. Sin embargo, los costos de la ropa de cama podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo o en el acuerdo de trabajo del pescador.

#### INSTALACIONES DE RECREO

70. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá proporcionar a todos los pescadores a bordo instalaciones, equipos y servicios de recreo apropiados. Cuando así proceda, los comedores podrán ser utilizados como instalaciones de recreo.

#### INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN

71. En la medida en que sea factible, todos los pescadores a bordo tendrán un acceso razonable a los equipos de comunicación, a un costo razonable que no excederá del costo efectivo de las comunicaciones para el propietario del buque pesquero.

#### COCINA Y DESPENSA

72. En todo barco pesquero deberán preverse equipos para cocer los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, estos equipos deberán instalarse en una cocina separada.

73. La cocina o las instalaciones destinadas a cocer los alimentos cuando no se disponga de una cocina separada deberán ser de dimensiones adecuadas, y estar bien iluminadas y ventiladas y debidamente equipadas y mantenidas.

74. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con cocinas separadas.

75. Cuando se utilice gas butano o propano para cocinar, los recipientes de gas deberán mantenerse en la cubierta expuesta, dentro de un refugio que los resguarde de las fuentes de calor y los choques del exterior.

76. Deberá disponerse de un lugar apropiado y de volumen suficiente para almacenar las provisiones, que pueda ser ventilado y mantenido seco y fresco para evitar el deterioro de los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento a baja temperatura.

77. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá disponer de una despensa y un refrigerador o de otros lugares de almacenamiento a baja temperatura.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### ALIMENTOS Y AGUA POTABLE

78. El abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser suficiente en relación con el número de pescadores y la duración y naturaleza del viaje. Además, deberá ser adecuado en cuanto a su valor nutritivo, calidad, cantidad y variedad, habida cuenta asimismo de las exigencias religiosas y las prácticas culturales de los pescadores en materia alimentaria.

79. La autoridad competente podrá establecer requisitos en cuanto a las normas mínimas de calidad y cantidad de los alimentos y del agua que deban suministrarse a bordo.

### CONDICIONES DE LIMPIEZA Y HABITABILIDAD

80. Los espacios de alojamiento de los pescadores deberán mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, y no se deberá almacenar en ellos ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes o que no esté destinado a su seguridad o salvamento.

81. La cocina y la despensa deberán mantenerse en buenas condiciones higiénicas.

82. Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados y sellados, y deberán retirarse de los lugares donde se manipulen alimentos, cada vez que sea necesario.

### INSPECCIONES POR EL CAPITÁN O PATRÓN O POR ORDEN DE ÉSTE

83. En lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente deberá ordenar que el capitán o patrón, u otra persona que actúe bajo sus órdenes, realice inspecciones frecuentes para asegurar que:

- a) el alojamiento de los pescadores esté limpio, sea convenientemente habitable y seguro y se mantenga en buenas condiciones;
- b) el suministro de alimentos y agua potable sea suficiente, y
- c) la higiene y el mantenimiento de la cocina y los locales y equipo de despensa sean apropiados.

Los resultados de estas inspecciones y las medidas adoptadas para solucionar las anomalías que se detecten deberán consignarse y estar disponibles para consulta.

### EXCEPCIONES

84. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones con respecto a las disposiciones del presente anexo a efectos de tener en cuenta, sin incurrir en discriminación alguna, los intereses de los pescadores que observen prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas, a condición de que tales excepciones no redunden en condiciones que, en conjunto, sean menos favorables que las que se obtendrían de la aplicación del presente anexo.

# RECOMENDACION SOBRE EL TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO, 2007 (NUM. 199)

## **Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero**

Fecha de adopción: 14 de junio de 2007

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 30 de mayo de 2007 en su nonagésima sexta reunión;

Tomando nota de la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126);

Teniendo presente la necesidad de reemplazar la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005 (núm. 196), que revisaba la Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7);

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al trabajo en el sector pesquero, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación que complementa el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (en adelante «el Convenio»), y que reemplaza la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005 (núm. 196),

adopta, con fecha catorce de junio de dos mil siete, la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007.

### PARTE I. CONDICIONES DE TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES PESQUEROS

#### *Protección de los jóvenes*

1. Los Miembros deberían establecer los requisitos en materia de formación previa al embarque para las personas de 16 a 18 años de edad que vayan a trabajar a bordo de buques pesqueros, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales relativos a la formación para el trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo, tales como el trabajo nocturno, las tareas peligrosas, la utilización de maquinaria peligrosa, la manipulación y el transporte

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

de cargas pesadas, el trabajo en altas latitudes, el trabajo por períodos excesivos y las demás cuestiones pertinentes que se hayan determinado tras una evaluación de los riesgos inherentes.

2. La formación de las personas de 16 a 18 años de edad podría impartirse mediante el aprendizaje o la participación en programas de formación homologados, los cuales deberían estar sujetos a normas establecidas y sometidos a la supervisión de la autoridad competente y no afectar a la educación general de la persona.

3. Los Miembros deberían adoptar medidas para garantizar que el equipo de seguridad, salvamento y supervivencia a bordo de los buques pesqueros en que se embarquen personas menores de 18 años sea de tamaño apropiado para dichas personas.

4. Los pescadores menores de 18 años no deberían trabajar más de ocho horas diarias ni más de 40 horas semanales, y no deberían efectuar horas extraordinarias salvo cuando ello sea inevitable por razones de seguridad.

5. Se debería garantizar a los pescadores menores de 18 años una pausa suficiente para cada una de las comidas y una pausa de al menos una hora para la comida principal del día.

### *Examen médico*

6. Al determinar la naturaleza del examen, los Miembros deberían tomar debidamente en consideración la edad de la persona que ha de ser examinada y la naturaleza de las tareas que deberá desempeñar.

7. El certificado médico debería llevar la firma de un médico autorizado por la autoridad competente.

8. Debería preverse un mecanismo para permitir que, cuando se haya declarado que una persona, tras haber sido examinada, no es apta para el trabajo a bordo de buques pesqueros o de ciertos tipos de buques pesqueros o para ciertos tipos de trabajo a bordo, dicha persona pueda solicitar otro examen a uno o varios árbitros médicos independientes que no tengan relación con el propietario del buque pesquero ni con ninguna organización de propietarios de buques pesqueros o de pescadores.

9. La autoridad competente debería tener en cuenta las orientaciones internacionales relativas a los exámenes médicos o los certificados de aptitud física de las personas que trabajan en el mar, como las *Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de la gente de mar* (OIT/OMS).

10. En el caso de los pescadores que estén exentos de la aplicación de las disposiciones del Convenio relativas al examen médico, la autoridad competente debería adoptar las medidas adecuadas para efectuar el seguimiento médico correspondiente en materia de seguridad y salud en el trabajo.

### *Competencias profesionales y formación*

11. Los Miembros deberían:

a) tener en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la formación y las competencias de los pescadores a la hora de determinar

- las competencias exigidas para ejercer las funciones de capitán o patrón, oficial de cubierta, maquinista y otras funciones a bordo de buques pesqueros;
- b) abordar las siguientes cuestiones, relativas a la formación profesional de los pescadores: la planificación y la administración en el plano nacional, incluida la coordinación; la financiación y las normas de formación; los programas de formación, incluida la formación preprofesional y los cursos de corta duración destinados a los pescadores en actividad; los métodos de formación y la cooperación internacional, y
  - c) asegurar que no haya discriminación en el acceso a la formación profesional.

## PARTE II. CONDICIONES DE SERVICIO

### *Hoja de servicios*

12. Al término de cada contrato, debería ponerse a disposición del pescador interesado una hoja de servicios relativa a dicho contrato, o anotarse los datos correspondientes en su libreta profesional.

### *Medidas especiales*

13. En el caso de los pescadores excluidos del ámbito de aplicación del Convenio, la autoridad competente debería adoptar medidas encaminadas a proporcionarles una protección adecuada en lo relativo a sus condiciones de trabajo, así como mecanismos para la solución de conflictos.

### *Remuneración de los pescadores*

14. Los pescadores deberían tener derecho a percibir adelantos con cargo a su remuneración, en virtud de las condiciones establecidas.

15. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todos los pescadores deberían tener derecho a una remuneración mínima, con arreglo a la legislación nacional o los convenios colectivos.

## PARTE III. ALOJAMIENTO

16. Al determinar requisitos u orientaciones en este ámbito, las autoridades competentes deberían tomar en consideración las directivas internacionales en materia de alojamiento, alimentación, salud e higiene relativas a las personas que trabajan o viven a bordo de buques, incluidas las ediciones más recientes del *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros* (FAO/OIT/OMI) y de las *Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños* (FAO/OIT/OMI).

17. La autoridad competente debería colaborar con las organizaciones y organismos pertinentes a fin de elaborar y difundir a bordo material didáctico, información y orientaciones sobre seguridad y salud en relación con la alimentación y el alojamiento a bordo de los buques pesqueros.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

18. Las inspecciones del alojamiento de la tripulación requeridas por la autoridad competente deberían llevarse a cabo al mismo tiempo que las investigaciones o inspecciones iniciales o periódicas realizadas con otros fines.

### *Proyecto y construcción*

19. Deberían aislarse adecuadamente los puentes expuestos situados encima de los espacios de alojamiento de la tripulación, los mamparos exteriores de los dormitorios y comedores, las cubiertas de protección de las máquinas y los mamparos de contorno de las cocinas y de otros locales que despidan calor y, en la medida en que sea necesario, para evitar la condensación o el calor excesivo en los dormitorios, los comedores, las salas de recreo y los pasillos.

20. Asimismo, debería preverse una protección contra los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y de agua caliente. Las tuberías principales de vapor y de escape no deberían pasar por el alojamiento de la tripulación ni por los pasillos que conducen al mismo. Cuando ello no pueda evitarse, las tuberías deberían estar debidamente aisladas y recubiertas.

21. Los materiales y enseres utilizados en los espacios de alojamiento deberían ser impermeables, de fácil limpieza y no susceptibles de albergar parásitos.

### *Ruido y vibraciones*

22. Los niveles de ruido fijados por la autoridad competente para los puestos de trabajo y los espacios de alojamiento deberían ajustarse a las orientaciones de la Organización Internacional del Trabajo relativas a los niveles de exposición a factores ambientales en el lugar de trabajo, así como, en su caso, a la protección específica recomendada por la Organización Marítima Internacional y a cualesquiera enmienda e instrumentos adicionales relativos a los niveles de ruido aceptables a bordo de buques.

23. La autoridad competente, conjuntamente con los organismos internacionales competentes y los representantes de las organizaciones de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, teniendo en cuenta, según proceda, las normas internacionales pertinentes, debería examinar con regularidad el problema de las vibraciones a bordo de los buques pesqueros con el objeto de mejorar la protección de los pescadores contra los efectos adversos de las vibraciones, en la medida en que sea factible.

1) Este examen debería abarcar los efectos que la exposición a un nivel excesivo de vibraciones tiene para la salud y la comodidad de los pescadores, así como las medidas que habrían de preverse o recomendarse a fin de reducir las vibraciones en los buques pesqueros y proteger a los pescadores.

2) Las medidas que han de considerarse para reducir las vibraciones o sus efectos deberían consistir, entre otras cosas, en:

- a) instruir a los pescadores con relación a los riesgos que una exposición prolongada a la vibración entraña para su salud;
- b) proporcionar a los pescadores equipos de protección personal homologados, cuando sea necesario, y



- c) evaluar los riesgos y reducir la exposición a las vibraciones en los dormitorios, comedores, salas de recreo y de restauración, así como en otros espacios de habitación de los pescadores, mediante la adopción de medidas acordes con las orientaciones contenidas en el *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre los factores ambientales en el lugar de trabajo* (OIT) y en sus revisiones posteriores, teniendo en cuenta las diferencias en el nivel de exposición entre los puestos de trabajo y los espacios de alojamiento.

#### *Calefacción*

24. El sistema de calefacción debería permitir que la temperatura en los espacios de alojamiento de la tripulación se mantenga en un nivel adecuado, conforme a lo establecido por la autoridad competente, habida cuenta de las condiciones meteorológicas y climáticas normales que el buque probablemente encuentre durante la navegación. Dicho sistema debería concebirse de modo que no constituya un peligro para la seguridad y la salud de la tripulación ni para la seguridad del buque.

#### *Iluminación*

25. Los sistemas de iluminación no deberían constituir un peligro para la seguridad y la salud de la tripulación ni para la seguridad del buque.

#### *Dormitorios*

26. Toda litera debería contar con un colchón cómodo de base mullida o un colchón combinado, como uno con somier, o un colchón con muelles. El relleno utilizado debería ser de un material homologado. Las literas no deberían colocarse una al lado de la otra de forma que, para llegar a una de ellas, haya que pasar obligatoriamente por encima de la otra. Cuando se trate de literas dobles, la litera inferior no debería estar colocada a menos de 0,3 metros del suelo, y la litera superior debería estar equipada de un fondo que impida el paso del polvo y estar colocada aproximadamente a media distancia entre el fondo de la litera inferior y la parte inferior de las vigas del techo. Debería prohibirse la superposición de más de dos literas. En el caso de que las literas estén colocadas a lo largo de la banda del buque, sólo debería disponerse una litera debajo del lugar donde exista un ventanillo.

27. Los dormitorios deberían disponer de ventanillos provistos de cortinas, así como de un espejo, pequeñas cabinas de aseo, una estantería para libros y un número suficiente de colgaderos.

28. En la medida en que sea factible, las literas de los miembros de la tripulación deberían estar distribuidas de forma que las guardias estén separadas y que las personas que trabajan de día no tengan que compartir el dormitorio con personas que hagan guardias nocturnas.

29. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros se deberían prever dormitorios separados para hombres y mujeres.

#### *Instalaciones sanitarias*

30. Los espacios destinados a las instalaciones sanitarias deberían cumplir los requisitos siguientes:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- a) los suelos deberían ser de un material duradero homologado, de fácil limpieza e impermeable a la humedad, y estar provistos de un sistema adecuado de desagüe;
- b) los mamparos deberían ser de acero o de cualquier otro material aprobado, y estancos hasta una altura de por lo menos 0,23 metros con respecto al suelo del puente;
- c) los locales deberían contar con iluminación, calefacción y ventilación suficientes;
- d) las tuberías de aguas servidas y de evacuación deberían ser de dimensiones adecuadas y estar construidas de manera que se reduzca al mínimo el riesgo de obstrucción y se facilite su limpieza; no deberían atravesar los depósitos de agua dulce o potable ni, en la medida en que sea factible, pasar por los techos de los comedores o los dormitorios.

31. Los retretes deberían ser de un modelo aprobado y asegurar en todo momento una descarga de agua abundante que pueda controlarse de forma independiente. En la medida en que sea factible, los retretes deberían estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos. Cuando haya varios retretes en un mismo compartimento, éstos deberían estar lo suficientemente aislados como para preservar la intimidad.

32. Deberían facilitarse instalaciones sanitarias separadas para hombres y mujeres.

### *Instalaciones de recreo*

33. Cuando se requiera la existencia de instalaciones de recreo, los equipamientos deberían incluir, como mínimo, una biblioteca y los medios necesarios para la lectura, la escritura y, en la medida en que sea factible, los juegos de salón. Las instalaciones y servicios de recreo deberían ser objeto de revisiones frecuentes para asegurarse de que responden a las necesidades de los pescadores, habida cuenta de la evolución tecnológica, de las condiciones de explotación y de cualquier otra novedad. También se debería considerar la posibilidad de ofrecer, sin costo alguno para los pescadores y cuando sea factible, las instalaciones y servicios siguientes:

- a) una sala para fumar;
- b) la recepción de programas de televisión y de radio;
- c) la proyección de películas o vídeos, cuya oferta debería adecuarse a la duración del viaje y, en caso necesario, renovarse a intervalos razonables;
- d) equipos de deporte, incluidos aparatos de ejercicios físicos, juegos de mesa y juegos de cubierta;
- e) una biblioteca con obras de contenido profesional y de otra índole, en cantidad suficiente para la duración del viaje y renovada a intervalos razonables;
- f) medios para realizar trabajos manuales recreativos, y
- g) aparatos electrónicos como radios, televisores, magnetoscopios, lectores de CD/DVD, ordenadores y programas informáticos, y magnetófonos.

*Alimentos*

34. Los pescadores que cumplan las funciones de cocinero deberían contar con una formación adecuada y estar calificados para ocupar este puesto a bordo.

PARTE IV. PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA  
Y SEGURIDAD SOCIAL

*Atención médica a bordo*

35. La autoridad competente debería establecer una lista de los equipos y suministros médicos que deberían llevar a bordo los buques pesqueros, en función de los riesgos inherentes al sector; en dicha lista deberían figurar productos de protección higiénica para las mujeres y recipientes discretos y que no dañen el entorno.

36. Los buques pesqueros en los que se embarquen 100 o más pescadores deberían llevar a bordo un médico calificado.

37. Los pescadores deberían recibir una formación básica en materia de primeros auxilios, de conformidad con la legislación nacional y habida cuenta de los instrumentos internacionales pertinentes.

38. Debería disponerse de un formulario de informe médico normalizado y especialmente diseñado para facilitar el intercambio confidencial, entre el buque pesquero y las instalaciones en tierra, de informaciones médicas y conexas relativas a los pescadores en caso de enfermedad o accidente.

39. Para los buques de eslora igual o superior a 24 metros, deberían tomarse en consideración, además de las disposiciones del artículo 32 del Convenio, los criterios adicionales siguientes:

- a) al determinar los equipos y suministros médicos que han de llevarse a bordo, la autoridad competente debería tomar en consideración las recomendaciones internacionales en esta materia, tales como las que se recogen en las ediciones más recientes de la *Guía médica internacional de a bordo* (OIT/OMI/OMS) y en la *Lista modelo de medicamentos esenciales* (OMS), y los avances en el campo de los conocimientos médicos y los métodos de tratamiento aprobados;
- b) los equipos y suministros médicos deberían ser objeto de inspecciones periódicas al menos una vez cada 12 meses. El inspector debería asegurarse de que se comprueben las fechas de caducidad y las condiciones de conservación de los medicamentos, que se recoja en una lista el contenido de la farmacia de a bordo, que este contenido se ajuste a lo dispuesto en la guía médica de uso en el plano nacional, y que en las etiquetas de los suministros médicos figuren el nombre genérico, además del nombre de la marca, la fecha de caducidad y las condiciones de conservación;
- c) en la guía médica debería explicarse el modo de utilización de los equipos y suministros médicos; dicha guía debería concebirse de manera que las personas que no sean médicos puedan cuidar de los enfermos o accidentados a bordo, recibiendo o no asesoramiento médico por radio o por satélite, y debería prepararse teniendo en cuenta las recomendaciones internacionales en esta materia, incluidas las que figuren en las ediciones más recientes de la *Guía*

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

*médica internacional de a bordo (OIT/OMI/OMS) y de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (OMI), y*

- d) debería proporcionarse asesoramiento médico gratuito, por radio o por satélite, a todos los buques, cualquiera que sea su pabellón.

### *Seguridad y salud en el trabajo*

#### *Investigación, difusión de información y celebración de consultas*

40. A fin de contribuir a la mejora continua de la seguridad y la salud de los pescadores, los Miembros deberían contar con políticas y programas de prevención de los accidentes a bordo de los buques pesqueros, que deberían requerir la recopilación y difusión de materiales, investigaciones y análisis en materia de seguridad y salud en el trabajo, teniendo en cuenta tanto los avances técnicos y de los conocimientos en el ámbito de la seguridad y la salud en el trabajo como los instrumentos internacionales pertinentes.

41. La autoridad competente debería adoptar medidas que permitan garantizar la celebración de consultas periódicas sobre las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo, con miras a asegurarse de que todas las personas interesadas se mantengan debidamente informadas de la evolución de la situación en los planos nacional e internacional, así como de los demás avances logrados en este ámbito, y de su posible aplicación a los buques pesqueros que enarbolan el pabellón del Miembro.

42. Al cerciorarse de que los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones, los pescadores y las demás personas interesadas reciban orientaciones, materiales de formación idóneos y demás información apropiada, la autoridad competente debería tener en cuenta las normas internacionales, los códigos, las orientaciones y cualquier otra información pertinente. Para ello, la autoridad competente debería mantenerse al tanto y hacer uso de las investigaciones y orientaciones internacionales en materia de seguridad y salud en el sector de la pesca, incluida la investigación en el ámbito general de la seguridad y la salud en el trabajo que pudiera aplicarse al trabajo a bordo de los buques pesqueros.

43. Deberían señalarse a la atención de todo pescador y de toda persona que se encuentre a bordo de un buque las informaciones relativas a peligros específicos, mediante anuncios oficiales en los que se den instrucciones u orientaciones, o utilizando otros medios adecuados.

44. Deberían establecerse comités paritarios sobre seguridad y salud en el trabajo, ya sea:

- a) en tierra, o  
b) a bordo de los buques pesqueros, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida que ello es factible habida cuenta del número de pescadores a bordo.

#### *Sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo*

45. Al establecer métodos y programas relativos a la seguridad y la salud en el sector pesquero, la autoridad competente debería tener en cuenta todas las orien-

taciones internacionales pertinentes relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, incluidas las *Directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, ILO-OSH, 2001*.

#### *Evaluación de los riesgos*

46. 1) La evaluación de los riesgos en el ámbito de la pesca debería llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes, y debería incluir:

- a) la evaluación y la gestión de los riesgos;
- b) la formación, tomando en consideración las disposiciones pertinentes contenidas en el capítulo III del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de Formación), adoptado por la OMI, y
- c) la instrucción de los pescadores a bordo.

2) Para dar efecto a las disposiciones del apartado a) del subpárrafo 1 anterior, los Miembros, previa celebración de consultas, deberían adoptar una legislación u otras medidas en las que se exija que:

- a) todos los pescadores participen regular y activamente en la mejora de la seguridad y la salud, mediante actividades continuas encaminadas a determinar los peligros, evaluar los riesgos y adoptar medidas para hacerles frente por medio de la gestión de la seguridad;
- b) se establezca un sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, el cual podría incluir una política relativa a esta materia, así como disposiciones sobre la participación de los pescadores y sobre la organización, planificación, aplicación y evaluación del sistema, y la adopción de medidas para mejorarlo, y
- c) se establezca un sistema para facilitar la aplicación de una política y un programa relativos a la seguridad y la salud en el trabajo, y para ofrecer a los pescadores un foro que les permita influir en las cuestiones de seguridad y salud; los procedimientos de prevención a bordo deberían concebirse de manera que los pescadores contribuyan a la identificación de los peligros existentes y potenciales y a la puesta en práctica de las medidas destinadas a reducir o eliminar dichos peligros.

3) Cuando elaboren las disposiciones mencionadas en el apartado a) del subpárrafo 1 anterior, los Miembros deberían tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes en materia de evaluación y gestión de los riesgos.

#### *Especificaciones técnicas*

47. Los Miembros, en la medida en que sea factible y conforme con las condiciones del sector pesquero, deberían abordar los temas siguientes:

- a) navegabilidad y estabilidad de los buques pesqueros;
- b) radiocomunicaciones;
- c) temperatura, ventilación e iluminación de las zonas de trabajo;
- d) atenuación del riesgo ligado a las superficies resbaladizas de la cubierta;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- e) utilización segura de la maquinaria, incluidos los dispositivos de protección;
- f) familiarización de los pescadores y observadores pesqueros recientemente embarcados con el buque;
- g) equipo de protección personal;
- h) salvamento y lucha contra incendios;
- i) carga y descarga del buque;
- j) dispositivos de izado;
- k) equipo de anclaje y amarre;
- l) seguridad y salud en los espacios de alojamiento;
- m) ruido y vibraciones en las zonas de trabajo;
- n) ergonomía, inclusive con respecto a la disposición de los puestos de trabajo y al levantamiento manual y la manipulación de cargas;
- o) equipos y procedimientos para la captura, manipulación, almacenamiento y procesamiento del pescado y de otros recursos marinos;
- p) diseño, construcción y modificaciones del buque que guarden relación con la seguridad y la salud en el trabajo;
- q) navegación y maniobra del buque;
- r) materiales peligrosos utilizados a bordo del buque;
- s) seguridad de los medios de acceso y salida de los buques pesqueros en los puertos;
- t) requisitos especiales en materia de seguridad y salud aplicables a los jóvenes;
- u) prevención de la fatiga;
- v) otras cuestiones relativas a la seguridad y la salud.

48. Cuando formule disposiciones legales, normativas u otras medidas relativas a las normas técnicas en materia de seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros, la autoridad competente debería tener en cuenta la edición más reciente del *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, parte A* (FAO/OIT/OMI).

### *Establecimiento de una lista de enfermedades profesionales*

49. Los Miembros deberían elaborar una lista de las enfermedades que, según se sabe, son provocadas por la exposición a sustancias o a condiciones peligrosas en el sector pesquero.

### *Seguridad social*

50. A fin de extender progresivamente la protección de seguridad social a todos los pescadores, los Miembros deberían mantener actualizada la información relativa a las cuestiones siguientes:

- a) el porcentaje de pescadores cubiertos;
- b) la gama de contingencias cubiertas, y
- c) el nivel de las prestaciones.

51. Toda persona protegida por el artículo 34 del Convenio debería tener derecho a recurrir en caso de que se le niegue la prestación de que se trate, o de que la calidad o la cuantía de la misma se determinen de manera desfavorable.

52. Las protecciones a que se hace referencia en los artículos 38 y 39 del Convenio deberían dispensarse mientras exista la contingencia cubierta.

#### PARTE V. OTRAS DISPOSICIONES

53. La autoridad competente debería elaborar una política de inspección destinada a los funcionarios habilitados para adoptar las medidas especificadas en el párrafo 2 del artículo 43 del Convenio.

54. Los Miembros deberían colaborar entre sí en la mayor medida posible a fin de adoptar las pautas concertadas internacionalmente respecto de la política a que se hace referencia en el párrafo 53 de la presente Recomendación.

55. Todo Miembro que sea un Estado ribereño podrá exigir, al conceder la autorización para pescar en su zona económica exclusiva, que los buques pesqueros cumplan con los requisitos del Convenio. Si tal autorización es expedida por un Estado ribereño, éste debería tomar en consideración los certificados u otros documentos válidos en que se declare que el buque de que se trate ha sido inspeccionado por la autoridad competente, o en su nombre, y declarado conforme con las disposiciones del Convenio.

RESOLUCIONES SOBRE EL SECTOR PESQUERO  
ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA  
INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
EN SU 96.ª REUNION  
(Ginebra, junio de 2007)

III

**Resolución relativa a la promoción de la ratificación  
del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007;

Observando que el éxito del Convenio dependerá de su amplia ratificación y de la aplicación efectiva de sus requisitos;

Consciente de que el mandato de la Organización incluye la promoción de condiciones de trabajo y de vida decentes,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida al Director General que conceda la debida prioridad a la labor tripartita encaminada a formular pautas para la aplicación por el Estado del pabellón y para el establecimiento de planes nacionales de acción con miras a la aplicación progresiva de las disposiciones pertinentes del Convenio.

Invita además al Consejo de Administración a que pida al Director General que en el Programa y Presupuesto preste la consideración debida a los programas de cooperación técnica con el fin de promover la ratificación del Convenio y prestar asistencia para su aplicación a los Miembros que lo soliciten, en ámbitos tales como:

- la asistencia técnica a los Miembros, incluido el desarrollo de capacidades en las administraciones nacionales y en las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, y la elaboración de leyes nacionales con el fin de cumplir los requisitos del Convenio;

---

<sup>1</sup> Adoptada el 12 de junio de 2007.



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- la elaboración de material didáctico para los inspectores y demás personal;
- la formación de inspectores;
- la elaboración de material de promoción y de herramientas de sensibilización sobre el Convenio;
- la organización de seminarios y talleres nacionales y regionales sobre el Convenio, y
- la promoción de la ratificación y aplicación del Convenio en el marco de los programas de trabajo decente por país de la OIT.

### IV

#### **Resolución relativa al control por el Estado del puerto<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007;

Considerando que el objeto de este Convenio es establecer un nuevo pilar de la legislación internacional sobre el sector pesquero;

Consciente de que el mandato de la Organización es promover condiciones de trabajo y de vida decentes;

Observando que el desarrollo sostenible se compone de tres pilares: un pilar social, un pilar económico y un pilar medioambiental;

Tomando nota de los artículos 43 y 44 del Convenio adoptado, en los que se prevén las responsabilidades y el control por el Estado del puerto con arreglo al principio de «trato no más favorable»;

Observando que la aplicación uniforme y armonizada de las responsabilidades del Estado del puerto, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio, contribuirá al éxito de la aplicación del Convenio;

Considerando que, dada la naturaleza mundial del sector pesquero, es importante que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto reciban unas pautas adecuadas para llevar a cabo su labor;

Reconociendo la labor desplegada en este ámbito por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), así como la importancia que la comunidad internacional concede a la cooperación entre las instituciones internacionales,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que convoque una reunión tripartita de expertos del sector pesquero con miras a elaborar orientaciones apropiadas para los funcionarios respon-

---

<sup>1</sup> Adoptada el 12 de junio de 2007.

## **Resoluciones sobre el sector pesquero adoptadas por la Conferencia en su 96.<sup>a</sup> reunión**

sables del control por el Estado del puerto en lo relativo a las disposiciones pertinentes del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, y a que pida a la Oficina que solicite a la OMI, la FAO y otros órganos internacionales pertinentes que aporten sus conocimientos técnicos en la materia.

### **V**

#### **Resolución relativa al arqueo de buques y el alojamiento<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007;

Observando las dificultades que plantea el establecimiento de una equivalencia entre la medición del tamaño de los buques en términos de eslora y de arqueo bruto, y las repercusiones que ello tiene en la industria pesquera;

Reconociendo la incidencia que el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, tiene en el diseño seguro de los buques, inclusive de los espacios de alojamiento;

Reconociendo además la importancia del alojamiento a la hora de proporcionar un trabajo decente a los pescadores;

Recordando la resolución sobre la medición del tonelaje y el alojamiento de la tripulación adoptada por la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima, de la que el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo tomó nota en su 280.<sup>a</sup> reunión;

Consciente de que la Organización Marítima Internacional (OMI) está examinando la incidencia del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, en la seguridad de los buques, el alojamiento, la seguridad, la salud y el bienestar, así como en las tarifas portuarias,

Invita al Consejo de Administración a que pida al Director General que siga de cerca la evolución en estos ámbitos y evalúe toda enmienda o acuerdo de interpretación del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, que pueda repercutir en el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, y en especial en el anexo III.

Invita al Consejo de Administración a que pida al Director General que le informe de cualquier hecho que pueda incidir en el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, y en especial en el anexo III.

---

<sup>1</sup> Adoptada el 12 de junio de 2007.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Invita además al Consejo de Administración a que en función de dicha información, de ser necesario, conceda la debida prioridad a la convocación de una reunión tripartita de expertos, conforme a lo previsto en el artículo 45 del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, para examinar esta materia de forma que se preserve la pertinencia del anexo III de dicho Convenio.

### VI

#### **Resolución relativa a la promoción del bienestar de los pescadores<sup>1</sup>**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007;

Reconociendo que la prestación de una protección social y una seguridad social apropiadas para todos es un objetivo de desarrollo universalmente aceptado;

Reconociendo la naturaleza específica del sector pesquero y la necesidad de que los pescadores reciban una protección especial,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida al Director General que, en una perspectiva de eficacia en función de los costos, examine, según proceda, las siguientes cuestiones sociales relacionadas con la pesca, en el marco del Programa y Presupuesto:

- la promoción de la prestación de una protección social y una seguridad social eficaces para todos los pescadores en el marco de la labor continua de la Organización, con miras a asegurar una protección social efectiva para todos;
- los problemas particulares de empleo que afrontan las mujeres en el sector pesquero, incluida la discriminación y los obstáculos para acceder al empleo;
- las causas de las enfermedades y lesiones profesionales en el sector pesquero;
- la necesidad de alentar a los Estados Miembros a velar firmemente por que los pescadores a bordo de los buques pesqueros en sus puertos puedan tener acceso a las instalaciones de bienestar de los pescadores y la gente de mar;
- la necesidad de prestar asesoramiento a los Estados Miembros y los interlocutores sociales sobre la formulación de estrategias encaminadas a mejorar el mantenimiento en el empleo de los pescadores y la contratación y mantenimiento en el empleo de los trabajadores que se incorporan al sector pesquero;
- las cuestiones relativas a los pescadores migrantes, y
- la educación de los pescadores y sus familias, mediante la colaboración con los órganos apropiados para la prevención del VIH/SIDA entre los pescadores y en las comunidades pesqueras.

---

<sup>1</sup> Adoptada el 12 de junio de 2007.

PARTE D

---

LOS CONVENIOS FUNDAMENTALES  
DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL  
DEL TRABAJO

## LIBERTAD DE ASOCIACION Y LIBERTAD SINDICAL Y RECONOCIMIENTO EFECTIVO DEL DERECHO DE NEGOCIACION COLECTIVA

Todos los trabajadores y todos los empleadores tienen derecho a constituir libremente asociaciones que promuevan y defiendan sus intereses profesionales y a afiliarse a ellas. Este derecho humano básico está íntimamente ligado a la libertad de expresión y es la base de la representación democrática y la gobernabilidad. Todas las personas deben estar en condiciones de ejercer su derecho de influir en las cuestiones laborales que les afectan directamente. Dicho de otro modo, se las debe oír y tomar en consideración.

La libertad de asociación y la libertad sindical significan que los trabajadores y los empleadores pueden crear sus propias organizaciones, afiliarse a ellas y dirigirlas sin injerencia del Estado ni de las propias organizaciones. Este derecho conlleva la responsabilidad por parte de sus miembros de respetar la legislación nacional. Sin embargo, la legislación nacional, a su vez, debe respetar el principio de libertad sindical o de asociación, que no debe ser ignorado ni prohibido para ningún sector de actividad o agrupación de trabajadores.

El derecho a llevar a cabo libremente sus propias actividades significa que las organizaciones de trabajadores y de empleadores pueden elegir de manera independiente el mejor modo de promover y defender sus intereses profesionales, en lo que se refiere tanto a una estrategia a largo plazo como a la actuación en circunstancias concretas, incluido el recurso a la huelga y al cierre patronal. Pueden también afiliarse libremente a organizaciones internacionales y cooperar en el marco de ellas para la promoción de sus intereses mutuos.

Cuando el sistema de negociación colectiva no da resultados aceptables y se declara una huelga, cabe la posibilidad de que ciertas categorías limitadas de trabajadores queden excluidas de estas acciones, con objeto de garantizar la seguridad básica de la población y el funcionamiento esencial del Estado. La negociación colectiva voluntaria es un proceso por medio del cual los empleadores (o sus organizaciones) y los sindicatos (o, en su defecto, los representantes libremente elegidos por los trabajadores) discuten y negocian sus relaciones, en particular en lo que atañe a las condiciones de trabajo. Esta negociación, celebrada de buena fe, apunta al establecimiento de convenios colectivos aceptables para ambas partes.

La negociación colectiva abarca también toda una serie de fases previas (intercambio de información, consulta y evaluación conjunta), así como la aplicación

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

de los convenios colectivos. Si no se llega a un acuerdo, podrá recurrirse a diversos procedimientos de solución de conflictos, que van desde la conciliación a través de una mediación hasta el arbitraje.

Para traducir en la práctica el principio de la libertad sindical y de asociación y el derecho de negociación colectiva se necesitan, entre otras cosas:

- una base jurídica que garantice el cumplimiento de esos derechos;
- la existencia de un marco institucional apropiado, que puede ser de carácter tripartito o entre las organizaciones de trabajadores y de empleadores;
- la inexistencia de discriminación contra toda persona deseosa de ejercer su derecho a ser oída;
- la aceptación mutua de las organizaciones de empleadores y de trabajadores como interlocutores para resolver problemas comunes y afrontar los retos que se les plantean.

## **Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación (núm. 87)**

Fecha de adopción: 9 de julio de 1948

Fecha de entrada en vigor: 4 de julio de 1950

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en San Francisco por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 17 de junio de 1948 en su trigésima primera reunión;

Después de haber decidido adoptar, en forma de convenio, diversas proposiciones relativas a la libertad sindical y a la protección del derecho de sindicación, cuestión que constituye el séptimo punto del orden del día de la reunión;

Considerando que el preámbulo de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo enuncia, entre los medios susceptibles de mejorar las condiciones de trabajo y de garantizar la paz, «la afirmación del principio de la libertad de asociación sindical»;

Considerando que la Declaración de Filadelfia proclamó nuevamente que «la libertad de expresión y de asociación es esencial para el progreso constante»;

Considerando que la Conferencia Internacional del Trabajo, en su trigésima reunión, adoptó por unanimidad los principios que deben servir de base a la reglamentación internacional, y

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su segundo período de sesiones, hizo suyos estos principios y solicitó de la Organización Internacional del Trabajo la continuación de todos sus esfuerzos a fin de hacer posible la adopción de uno o varios convenios internacionales, adopta, con fecha nueve de julio de mil novecientos cuarenta y ocho, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948:

### PARTE I. LIBERTAD SINDICAL

#### *Artículo 1*

Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el cual esté en vigor el presente Convenio se obliga a poner en práctica las disposiciones siguientes.

#### *Artículo 2*

Los trabajadores y los empleadores, sin ninguna distinción y sin autorización previa, tienen el derecho de constituir las organizaciones que estimen convenientes, así como el de afiliarse a estas organizaciones, con la sola condición de observar los estatutos de las mismas.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 3*

1. Las organizaciones de trabajadores y de empleadores tienen el derecho de redactar sus estatutos y reglamentos administrativos, el de elegir libremente sus representantes, el de organizar su administración y sus actividades y el de formular su programa de acción.

2. Las autoridades públicas deberán abstenerse de toda intervención que tienda a limitar este derecho o a entorpecer su ejercicio legal.

### *Artículo 4*

Las organizaciones de trabajadores y de empleadores no están sujetas a disolución o suspensión por vía administrativa.

### *Artículo 5*

Las organizaciones de trabajadores y de empleadores tienen el derecho de constituir federaciones y confederaciones, así como el de afiliarse a las mismas, y toda organización, federación o confederación tiene el derecho de afiliarse a organizaciones internacionales de trabajadores y de empleadores.

### *Artículo 6*

Las disposiciones de los artículos 2, 3 y 4 de este Convenio se aplican a las federaciones y confederaciones de organizaciones de trabajadores y de empleadores.

### *Artículo 7*

La adquisición de la personalidad jurídica por las organizaciones de trabajadores y de empleadores, sus federaciones y confederaciones no puede estar sujeta a condiciones cuya naturaleza limite la aplicación de las disposiciones de los artículos 2, 3 y 4 de este Convenio.

### *Artículo 8*

1. Al ejercer los derechos que se les reconocen en el presente Convenio, los trabajadores, los empleadores y sus organizaciones respectivas están obligados, lo mismo que las demás personas o las colectividades organizadas, a respetar la legalidad.

2. La legislación nacional no menoscabará ni será aplicada de suerte que menoscabe las garantías previstas por el presente Convenio.

### *Artículo 9*

1. La legislación nacional deberá determinar hasta qué punto se aplicarán a las fuerzas armadas y a la policía las garantías previstas por el presente Convenio.

2. De conformidad con los principios establecidos en el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, la ratificación de este Convenio por un Miembro no deberá considerarse que menoscaba en modo



## Libertad de asociación y libertad sindical y derecho de negociación colectiva

alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos ya existentes que concedan a los miembros de las fuerzas armadas y de la policía garantías prescritas por el presente Convenio.

### *Artículo 10*

En el presente Convenio, el término «organización» significa toda organización de trabajadores o de empleadores que tenga por objeto fomentar y defender los intereses de los trabajadores o de los empleadores.

## PARTE II. PROTECCIÓN DEL DERECHO DE SINDICACIÓN

### *Artículo 11*

Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el cual esté en vigor el presente Convenio se obliga a adoptar todas las medidas necesarias y apropiadas para garantizar a los trabajadores y a los empleadores el libre ejercicio del derecho de sindicación.

## PARTE III. DISPOSICIONES DIVERSAS

### *Artículo 12*

1. Respecto de los territorios mencionados en el artículo 35 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, enmendada por el Instrumento de enmienda a la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, 1946, excepción hecha de los territorios a que se refieren los párrafos 4 y 5 de dicho artículo, tal como quedó enmendado, todo Miembro de la Organización que ratifique el presente Convenio deberá comunicar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, en el plazo más breve posible después de su ratificación, una declaración en la que manifieste:

- a)* los territorios respecto de los cuales se obliga a que las disposiciones del Convenio sean aplicadas sin modificaciones;
- b)* los territorios respecto de los cuales se obliga a que las disposiciones del Convenio sean aplicadas con modificaciones, junto con los detalles de dichas modificaciones;
- c)* los territorios respecto de los cuales es inaplicable el Convenio y los motivos por los que es inaplicable;
- d)* los territorios respecto de los cuales reserva su decisión.

2. Las obligaciones a que se refieren los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 de este artículo se considerarán parte integrante de la ratificación y producirán sus mismos efectos.

3. Todo Miembro podrá renunciar, total o parcialmente, por medio de una nueva declaración, a cualquier reserva formulada en su primera declaración en virtud de los apartados *b)*, *c)* o *d)* del párrafo 1 de este artículo.

4. Durante los períodos en que este Convenio pueda ser denunciado, de conformidad con las disposiciones del artículo 16, todo Miembro podrá comunicar al

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Director General una declaración por la que modifique, en cualquier otro aspecto, los términos de cualquier declaración anterior y en la que indique la situación en territorios determinados.

### *Artículo 13*

1. Cuando las cuestiones tratadas en el presente Convenio sean de la competencia de las autoridades de un territorio no metropolitano, el Miembro responsable de las relaciones internacionales de ese territorio, de acuerdo con el gobierno del territorio, podrá comunicar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una declaración por la que acepte, en nombre del territorio, las obligaciones del presente Convenio.

2. Podrán comunicar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una declaración por la que se acepten las obligaciones de este Convenio:

- a) dos o más Miembros de la Organización, respecto de cualquier territorio que esté bajo su autoridad común; o
- b) toda autoridad internacional responsable de la administración de cualquier territorio, en virtud de las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas o de cualquier otra disposición en vigor, respecto de dicho territorio.

3. Las declaraciones comunicadas al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, de conformidad con los párrafos precedentes de este artículo, deberán indicar si las disposiciones del Convenio serán aplicadas en el territorio interesado con modificaciones o sin ellas; cuando la declaración indique que las disposiciones del Convenio serán aplicadas con modificaciones, deberá especificar en qué consisten dichas modificaciones.

4. El Miembro, los Miembros o la autoridad internacional interesados podrán renunciar, total o parcialmente, por medio de una declaración ulterior, al derecho a invocar una modificación indicada en cualquier otra declaración anterior.

5. Durante los períodos en que este Convenio pueda ser denunciado de conformidad con las disposiciones del artículo 16, el Miembro, los Miembros o la autoridad internacional interesados podrán comunicar al Director General una declaración por la que modifiquen, en cualquier otro respecto, los términos de cualquier declaración anterior y en la que indiquen la situación en lo que se refiere a la aplicación del Convenio.

## PARTE IV. DISPOSICIONES FINALES

### *Artículo 14*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 15*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

## **Libertad de asociación y libertad sindical y derecho de negociación colectiva**

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 16*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### *Artículo 17*

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

### *Artículo 18*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### *Artículo 19*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia General una memoria sobre la aplicación del Convenio y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### *Artículo 20*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 16, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
  - b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.
2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### *Artículo 21*

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

## **Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva (núm. 98)**

Fecha de adopción: 1.º de julio de 1949

Fecha de entrada en vigor: 18 de julio de 1951

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 8 de junio de 1949 en su trigésima segunda reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la aplicación de los principios del derecho de sindicación y de negociación colectiva, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha primero de julio de mil novecientos cuarenta y nueve, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949:

### *Artículo 1*

1. Los trabajadores deberán gozar de adecuada protección contra todo acto de discriminación tendiente a menoscabar la libertad sindical en relación con su empleo.

2. Dicha protección deberá ejercerse especialmente contra todo acto que tenga por objeto:

- a) sujetar el empleo de un trabajador a la condición de que no se afilie a un sindicato o a la de dejar de ser miembro de un sindicato;
- b) despedir a un trabajador o perjudicarlo en cualquier otra forma a causa de su afiliación sindical o de su participación en actividades sindicales fuera de las horas de trabajo o, con el consentimiento del empleador, durante las horas de trabajo.

### *Artículo 2*

1. Las organizaciones de trabajadores y de empleadores deberán gozar de adecuada protección contra todo acto de injerencia de unas respecto de las otras, ya se realice directamente o por medio de sus agentes o miembros, en su constitución, funcionamiento o administración.

2. Se consideran actos de injerencia, en el sentido del presente artículo, principalmente, las medidas que tiendan a fomentar la constitución de organizaciones de trabajadores dominadas por un empleador o una organización de empleadores, o a sostener económicamente, o en otra forma, organizaciones de trabajadores, con objeto de colocar estas organizaciones bajo el control de un empleador o de una organización de empleadores.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 3*

Deberán crearse organismos adecuados a las condiciones nacionales, cuando ello sea necesario, para garantizar el respeto al derecho de sindicación definido en los artículos precedentes.

### *Artículo 4*

Deberán adoptarse medidas adecuadas a las condiciones nacionales, cuando ello sea necesario, para estimular y fomentar entre los empleadores y las organizaciones de empleadores, por una parte, y las organizaciones de trabajadores, por otra, el pleno desarrollo y uso de procedimientos de negociación voluntaria, con objeto de reglamentar, por medio de contratos colectivos, las condiciones de empleo.

### *Artículo 5*

1. La legislación nacional deberá determinar el alcance de las garantías previstas en el presente Convenio en lo que se refiere a su aplicación a las fuerzas armadas y a la policía.

2. De acuerdo con los principios establecidos en el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, la ratificación de este Convenio por un Miembro no podrá considerarse que menoscaba en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos ya existentes, que concedan a los miembros de las fuerzas armadas y de la policía las garantías prescritas en este Convenio.

### *Artículo 6*

El presente Convenio no trata de la situación de los funcionarios públicos en la administración del Estado y no deberá interpretarse, en modo alguno, en menoscabo de sus derechos o de su estatuto.

### *Artículo 7*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 8*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 9*

1. Las declaraciones comunicadas al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 35 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, deberán indicar:

## Libertad de asociación y libertad sindical y derecho de negociación colectiva

- a) los territorios respecto de los cuales el Miembro interesado se obliga a que las disposiciones del Convenio sean aplicadas sin modificaciones;
- b) los territorios respecto de los cuales se obliga a que las disposiciones del Convenio sean aplicadas con modificaciones, junto con los detalles de dichas modificaciones;
- c) los territorios respecto de los cuales es inaplicable el Convenio y los motivos por los cuales es inaplicable;
- d) los territorios respecto de los cuales reserva su decisión en espera de un examen más detenido de su situación.

2. Las obligaciones a que se refieren los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 de este artículo se considerarán parte integrante de la ratificación y producirán sus mismos efectos.

3. Todo Miembro podrá renunciar, total o parcialmente, por medio de una nueva declaración, a cualquier reserva formulada en su primera declaración en virtud de los apartados *b)*, *c)* o *d)* del párrafo 1 de este artículo.

4. Durante los períodos en que este Convenio pueda ser denunciado de conformidad con las disposiciones del artículo 11, todo Miembro podrá comunicar al Director General una declaración por la que modifique, en cualquier otro respecto, los términos de cualquier declaración anterior y en la que indique la situación en territorios determinados.

### *Artículo 10*

1. Las declaraciones comunicadas al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, de conformidad con los párrafos 4 y 5 del artículo 35 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, deberán indicar si las disposiciones del Convenio serán aplicadas en el territorio interesado con modificaciones o sin ellas; cuando la declaración indique que las disposiciones del Convenio serán aplicadas con modificaciones, deberá especificar en qué consisten dichas modificaciones.

2. El Miembro, los Miembros o la autoridad internacional interesados podrán renunciar, total o parcialmente, por medio de una declaración ulterior, al derecho a invocar una modificación indicada en cualquier otra declaración anterior.

3. Durante los períodos en que este Convenio puede ser denunciado de conformidad con las disposiciones del artículo 11, el Miembro, los Miembros o la autoridad internacional interesados podrán comunicar al Director General una declaración por la que modifiquen, en cualquier otro respecto, los términos de cualquier declaración anterior y en la que indiquen la situación en lo que se refiere a la aplicación del Convenio.

### *Artículo 11*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### *Artículo 12*

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

### *Artículo 13*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### *Artículo 14*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia General una memoria sobre la aplicación del Convenio y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### *Artículo 15*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 11, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.



## **Libertad de asociación y libertad sindical y derecho de negociación colectiva**

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### *Artículo 16*

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

## ELIMINACION DE TODAS LAS FORMAS DE TRABAJO FORZOSO U OBLIGATORIO

El trabajo forzoso es un trabajo o un servicio que imponen coercitivamente el Estado o individuos que tienen la voluntad y el poder de amenazar a los trabajadores con graves vejaciones, por ejemplo, privándolos de comida, de tierra o de salario, ejerciendo violencia física o explotación sexual, limitando sus movimientos o impidiéndoles salir.

Un trabajador doméstico está en una situación de trabajo forzoso cuando el empleador le confisca sus documentos de identidad, le prohíbe salir o lo amenaza con malos tratos o el impago de su salario si desobedece. Puede ocurrir también que el salario sea increíblemente bajo, aunque en este caso no hay trabajo forzoso sino explotación.

Otro ejemplo de trabajo forzoso es cuando, lo quieran o no, los miembros de la comunidad tienen que prestar ayuda para la construcción de caminos, la excavación de acequias de riego, etc., o cuando los responsables públicos, los funcionarios de policía o los jefes tradicionales amenazan a los hombres, mujeres y niños que no se presentan cuando han sido convocados a realizar esas tareas.

La servidumbre por deudas es un tipo de trabajo forzoso muy corriente en ciertos países en desarrollo. Surge a veces cuando un campesino pobre y analfabeto se compromete a trabajar para un intermediario o un terrateniente con objeto de pagar una deuda en un plazo dado. En ciertas ocasiones, se transmite esa obligación a un familiar, o incluso a los hijos y de una generación a la siguiente. Su duración rara vez está definida y suelen utilizarse artimañas de manera tal que la deuda no acabe de cancelarse nunca. El trabajador pasa a depender del intermediario o del terrateniente y trabaja en condiciones que se asemejan a la esclavitud. Las amenazas, por no hablar de los actos de violencia o de otros castigos cuando no se hace el trabajo, convierten una relación económica - ya de por sí unilateral - en una situación de trabajo forzoso.

El tráfico de mano de obra puede desembocar en el trabajo forzoso. Una de las prácticas a que recurren los traficantes para tener una situación de poder consiste en confiscar los documentos de identidad de las personas que trasladan de un sitio a otro con fines de empleo. Otra práctica consiste en atrapar a la gente por medio de deudas con adelantos o préstamos. Los traficantes pueden recurrir también al secuestro, en particular de niños. En todo caso, los traficantes, las personas relacionadas con ellos o los empleadores en el lugar de destino no dan a sus víctimas posibilidad alguna de escoger el tipo de trabajo ni las condiciones de empleo.

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

La intimidación puede ir desde la amenaza de denunciar a la policía la situación ilegal de la víctima hasta malos tratos físicos o sexuales.

La Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo impone a los Estados Miembros la obligación de eliminar el trabajo forzoso y de garantizar unas relaciones de trabajo libremente elegidas y exentas de amenazas.

Puede haber en los diferentes países definiciones del trabajo forzoso que sean más rigurosas que la de la OIT, que fija normas mínimas para los países, los cuales pueden, por supuesto, estipular un grado mayor de protección de los trabajadores.

## **Convenio sobre el trabajo forzoso (núm. 29)**

Fecha de adopción: 28 de junio de 1930

Fecha de entrada en vigor: 1.º de mayo de 1932

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 10 de junio de 1930 en su decimocuarta reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al trabajo forzoso u obligatorio, cuestión que está comprendida en el primer punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha veintiocho de junio de mil novecientos treinta, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930, y que será sometido a la ratificación de los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo, de acuerdo con las disposiciones de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:

### *Artículo 1*

1. Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo que ratifique el presente Convenio se obliga a suprimir, lo más pronto posible, el empleo del trabajo forzoso u obligatorio en todas sus formas.

2. Con miras a esta supresión total, el trabajo forzoso u obligatorio podrá emplearse, durante el período transitorio, únicamente para fines públicos y a título excepcional, en las condiciones y con las garantías estipuladas en los artículos siguientes.

3. A la expiración de un plazo de cinco años a partir de la entrada en vigor del presente Convenio y cuando el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo prepare el informe a que se refiere el artículo 31, dicho Consejo examinará la posibilidad de suprimir sin nuevo aplazamiento el trabajo forzoso u obligatorio en todas sus formas y decidirá la conveniencia de inscribir esta cuestión en el orden del día de la Conferencia.

### *Artículo 2*

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión «trabajo forzoso u obligatorio» designa todo trabajo o servicio exigido a un individuo bajo la amenaza de una pena cualquiera y para el cual dicho individuo no se ofrece voluntariamente.

2. Sin embargo, a los efectos del presente Convenio, la expresión «trabajo forzoso u obligatorio» no comprende:

- a) cualquier trabajo o servicio que se exija en virtud de las leyes sobre el servicio militar obligatorio y que tenga un carácter puramente militar;
- b) cualquier trabajo o servicio que forme parte de las obligaciones cívicas normales de los ciudadanos de un país que se gobierne plenamente por sí mismo;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- c) cualquier trabajo o servicio que se exija a un individuo en virtud de una condena pronunciada por sentencia judicial, a condición de que este trabajo o servicio se realice bajo la vigilancia y control de las autoridades públicas y que dicho individuo no sea cedido o puesto a disposición de particulares, compañías o personas jurídicas de carácter privado;
- d) cualquier trabajo o servicio que se exija en casos de fuerza mayor, es decir, guerra, siniestros o amenaza de siniestros, tales como incendios, inundaciones, hambre, temblores de tierra, epidemias y epizootias violentas, invasiones de animales, de insectos o de parásitos vegetales dañinos, y en general, en todas las circunstancias que pongan en peligro o amenacen poner en peligro la vida o las condiciones normales de existencia de toda o parte de la población;
- e) los pequeños trabajos comunales, es decir, los trabajos realizados por los miembros de una comunidad en beneficio directo de la misma, trabajos que, por consiguiente, pueden considerarse como obligaciones cívicas normales que incumben a los miembros de la comunidad, a condición de que la misma población o sus representantes directos tengan derecho a pronunciarse sobre la necesidad de esos trabajos.

### *Artículo 3*

A los efectos del presente Convenio, la expresión «autoridades competentes» designa a las autoridades metropolitanas, o a las autoridades centrales superiores del territorio interesado.

### *Artículo 4*

1. Las autoridades competentes no deberán imponer o dejar que se imponga el trabajo forzoso u obligatorio en provecho de particulares, de compañías o de personas jurídicas de carácter privado.
2. Si existiera tal forma de trabajo forzoso u obligatorio en provecho de particulares, de compañías o de personas jurídicas de carácter privado, en la fecha en que el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo haya registrado la ratificación de este Convenio por un Miembro, este Miembro deberá suprimir completamente dicho trabajo forzoso u obligatorio desde la fecha en que para él entre en vigor el presente Convenio.

### *Artículo 5*

1. Ninguna concesión a particulares, compañías o personas jurídicas privadas deberá implicar la imposición de cualquier forma de trabajo forzoso u obligatorio cuyo objeto sea la producción o recolección de productos que utilicen dichos particulares, compañías o personas jurídicas privadas, o con los cuales comercien.
2. Si las concesiones existentes contienen disposiciones que impliquen la imposición de semejante trabajo forzoso u obligatorio, esas disposiciones deberán quedar sin efecto tan pronto sea posible, a fin de satisfacer las prescripciones del artículo 1 del presente Convenio.

## Eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio

### *Artículo 6*

Los funcionarios de la administración, incluso cuando deban estimular a las poblaciones a su cargo a que se dediquen a una forma cualquiera de trabajo, no deberán ejercer sobre esas poblaciones una presión colectiva o individual con el fin de hacerlas trabajar para particulares, compañías o personas jurídicas privadas.

### *Artículo 7*

1. Los jefes que no ejerzan funciones administrativas no podrán recurrir al trabajo forzoso u obligatorio.

2. Los jefes que ejerzan funciones administrativas podrán recurrir al trabajo forzoso u obligatorio, con la autorización expresa de las autoridades competentes, en las condiciones previstas por el artículo 10 del presente Convenio.

3. Los jefes legalmente reconocidos que no reciban una remuneración adecuada en otra forma podrán disfrutar de servicios personales debidamente reglamentados, siempre que se tomen todas las medidas necesarias para evitar cualquier abuso.

### *Artículo 8*

1. La responsabilidad de toda decisión de recurrir al trabajo forzoso u obligatorio incumbirá a las autoridades civiles superiores del territorio interesado.

2. Sin embargo, estas autoridades podrán delegar en las autoridades locales superiores la facultad de imponer trabajo forzoso u obligatorio, cuando este trabajo no implique el alejamiento de los trabajadores de su residencia habitual. Dichas autoridades podrán igualmente delegar en las autoridades locales superiores, en los períodos y en las condiciones que se estipulen en la reglamentación prevista en el artículo 23 del presente Convenio, la facultad de imponer un trabajo forzoso u obligatorio para cuya ejecución los trabajadores deban alejarse de su residencia habitual, cuando se trate de facilitar el traslado de funcionarios de la administración en ejercicio de sus funciones y el transporte de material de la administración.

### *Artículo 9*

Salvo las disposiciones contrarias estipuladas en el artículo 10 del presente Convenio, toda autoridad facultada para imponer un trabajo forzoso u obligatorio no deberá permitir que se recurra a esta forma de trabajo sin cerciorarse previamente de que:

- a) el servicio o trabajo por realizar presenta un gran interés directo para la comunidad llamada a realizarlo;
- b) el servicio o trabajo es actual o inminentemente necesario;
- c) ha sido imposible procurarse la mano de obra voluntaria para la ejecución de este servicio o trabajo, a pesar de la oferta de salarios y de condiciones de trabajo iguales, por lo menos, a las que prevalecen en el territorio interesado para trabajos o servicios análogos;
- d) dicho trabajo o servicio no impondrá una carga demasiado pesada a la población actual, habida cuenta de la mano de obra disponible y de su aptitud para emprender el trabajo en cuestión.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 10*

1. El trabajo forzoso u obligatorio exigido a título de impuesto, y el trabajo forzoso u obligatorio a que recurran los jefes que ejerzan funciones administrativas para la realización de trabajos de utilidad pública, deberán ser suprimidos progresivamente.

2. En espera de esta abolición, cuando el trabajo forzoso u obligatorio se exija a título de impuesto, y cuando el trabajo forzoso u obligatorio se imponga por jefes que ejerzan funciones administrativas para la ejecución de trabajos de utilidad pública, las autoridades interesadas deberán cerciorarse previamente de que:

- a) el servicio o trabajo por realizar presenta un gran interés directo para la comunidad llamada a realizarlo;
- b) el servicio o trabajo es actual o inminentemente necesario;
- c) dicho trabajo o servicio no impondrá una carga demasiado pesada a la población actual, habida cuenta de la mano de obra disponible y de su aptitud para emprender el trabajo en cuestión;
- d) la ejecución de este trabajo o servicio no obligará a los trabajadores a alejarse del lugar de su residencia habitual;
- e) la ejecución de este trabajo o servicio estará dirigida de acuerdo con las exigencias de la religión, de la vida social y de la agricultura.

### *Artículo 11*

1. Sólo podrán estar sujetos al trabajo forzoso u obligatorio los adultos aptos del sexo masculino cuya edad no sea inferior a dieciocho años ni superior a cuarenta y cinco. Salvo para las categorías de trabajo previstas en el artículo 10 del presente Convenio, deberán observarse las limitaciones y condiciones siguientes:

- a) reconocimiento previo, siempre que sea posible, por un médico designado por la administración, para comprobar la ausencia de toda enfermedad contagiosa y la aptitud física de los interesados para soportar el trabajo impuesto y las condiciones en que habrá de realizarse;
- b) exención del personal escolar, alumnos y profesores, así como del personal administrativo en general;
- c) mantenimiento, en cada comunidad, del número de hombres adultos y aptos indispensables para la vida familiar y social;
- d) respeto de los vínculos conyugales y familiares.

2. A los efectos del apartado c) del párrafo 1 de este artículo, la reglamentación prevista en el artículo 23 del presente Convenio fijará la proporción de individuos de la población permanente masculina y apta que podrá ser objeto de un reclutamiento determinado, sin que esta proporción pueda, en ningún caso, exceder del 25 por ciento de esta población. Al fijar esa proporción, las autoridades competentes deberán tener en cuenta la densidad de población, el desarrollo social y físico de la misma; la época del año y el estado de los trabajos que van a efectuar los interesados en su localidad por su propia cuenta; de una manera general, las autoridades deberán respetar las necesidades económicas y sociales de la vida normal de la comunidad interesada.

## Eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio

### *Artículo 12*

1. El período máximo durante el cual un individuo cualquiera podrá estar sujeto al trabajo forzoso u obligatorio, en sus diversas formas, no deberá exceder de sesenta días por cada período de doce meses, debiendo incluirse en estos sesenta días los días de viaje necesarios para ir al lugar donde se realice el trabajo y regresar.

2. Todo trabajador sujeto al trabajo forzoso u obligatorio deberá poseer un certificado que indique los períodos de trabajo forzoso u obligatorio que haya efectuado.

### *Artículo 13*

1. Las horas normales de trabajo de toda persona sujeta al trabajo forzoso u obligatorio deberán ser las mismas que las que prevalezcan en el trabajo libre, y las horas de trabajo que excedan de la jornada normal deberán ser remuneradas con arreglo a las mismas tasas aplicadas a las horas extraordinarias de los trabajadores libres.

2. Se deberá conceder un día de reposo semanal a todas las personas sujetas a cualquier forma de trabajo forzoso u obligatorio, debiendo coincidir este día, siempre que sea posible, con el día consagrado por la tradición, o los usos del país o la región.

### *Artículo 14*

1. Con excepción del trabajo previsto en el artículo 10 del presente Convenio, el trabajo forzoso u obligatorio, en todas sus formas, deberá ser remunerado en metálico y con arreglo a tasas que, para el mismo género de trabajo, no deberán ser inferiores a las vigentes en la región donde los trabajadores estén empleados, ni a las vigentes en la región donde fueron reclutados.

2. Cuando se trate de un trabajo impuesto por jefes en ejercicio de sus funciones administrativas, deberá introducirse, cuanto antes, el pago de los salarios de acuerdo con las tasas indicadas en el párrafo anterior.

3. Los salarios deberán pagarse a los propios trabajadores y no a su jefe de tribu o a otra autoridad.

4. Los días de viaje para ir al lugar del trabajo y regresar deberán contarse como días de trabajo para el pago de los salarios.

5. El presente artículo no impedirá que se proporcionen a los trabajadores, como parte del salario, las raciones de alimentos acostumbradas, y estas raciones deberán ser, por lo menos, de un valor equivalente a la suma de dinero que pueden representar; pero no se hará ningún descuento del salario para el pago de impuestos, ni por los alimentos, vestidos y alojamiento especiales proporcionados a los trabajadores para mantenerlos en estado de continuar su trabajo, habida cuenta de las condiciones especiales del empleo, o por el suministro de herramientas.

### *Artículo 15*

1. Cualquier legislación referente a la indemnización de los accidentes del trabajo y cualquier legislación que prevea una indemnización para las personas a



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

cargo de los trabajadores fallecidos o inválidos, que estén o vayan a entrar en vigor en el territorio interesado, deberán aplicarse a las personas sujetas al trabajo forzoso u obligatorio en las mismas condiciones que a los trabajadores libres.

2. En todo caso, cualquier autoridad competente que recurra al trabajo forzoso u obligatorio deberá estar obligada a asegurar la subsistencia de dichos trabajadores cuando, a consecuencia de un accidente o de una enfermedad que resulte de su trabajo, se encuentren total o parcialmente incapacitados para subvenir a sus necesidades. Esta autoridad también deberá estar obligada a tomar las medidas necesarias para asegurar la subsistencia de cualquier persona a cargo del trabajador, en caso de incapacidad o de fallecimiento resultante del trabajo.

### *Artículo 16*

1. Las personas sujetas al trabajo forzoso u obligatorio no deberán ser transferidas, salvo en caso de necesidad excepcional, a regiones donde las condiciones climáticas y alimentarias sean tan diferentes de aquellas a que se hallen acostumbradas que constituyan un peligro para su salud.

2. En ningún caso se autorizará este traslado de trabajadores sin que se hayan aplicado todas las medidas de higiene y de alojamiento necesarias para su instalación y para proteger su salud.

3. Cuando no se pueda evitar dicho traslado, se tomarán medidas para garantizar la aclimatación progresiva de los trabajadores a las nuevas condiciones climáticas y alimentarias, previo informe del servicio médico competente.

4. Cuando estos trabajadores deban ejecutar un trabajo regular al que no se hallen acostumbrados, se deberán tomar las medidas necesarias para lograr su adaptación a este género de trabajo, especialmente en lo que se refiere al entrenamiento progresivo, a las horas de trabajo, a los intervalos de descanso y al mejoramiento o aumento de las raciones alimenticias que puedan ser necesarias.

### *Artículo 17*

Antes de autorizar el recurso al trabajo forzoso u obligatorio en trabajos de construcción o de conservación que obliguen a los trabajadores a vivir en los lugares de trabajo durante un período prolongado, las autoridades competentes deberán cerciorarse de que:

- 1) se han tomado todas las medidas necesarias para asegurar la higiene de los trabajadores y garantizarles la asistencia médica indispensable, y, en particular: *a)* que dichos trabajadores serán sometidos a un examen médico antes de comenzar los trabajos, y a nuevos exámenes, a intervalos determinados, mientras dure su empleo; *b)* que se dispone de un personal médico suficiente y de los dispensarios, enfermerías ambulancias y hospitales requeridos para hacer frente a todas las necesidades, y *c)* que las condiciones de sanidad de los lugares de trabajo, el suministro de agua potable, víveres, combustible y utensilios de cocina y, cuando sea necesario, las condiciones de vivienda y vestido son satisfactorias;
- 2) se han tomado las medidas necesarias para garantizar la subsistencia de la familia del trabajador, especialmente facilitando el envío a la misma de una parte

## Eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio

del salario por medio de un procedimiento seguro y con el consentimiento o a solicitud del trabajador;

- 3) los viajes de ida de los trabajadores al lugar de trabajo y los de regreso estarán garantizados por la administración, bajo su responsabilidad y a sus expensas, y la administración facilitará estos viajes utilizando al máximo todos los medios de transporte disponibles;
- 4) en caso de enfermedad o de accidente que cause una incapacidad de trabajo de cierta duración, la repatriación de los trabajadores estará a cargo de la administración;
- 5) todo trabajador que desee permanecer como trabajador libre a la expiración de su período de trabajo forzoso u obligatorio tendrá la facultad de hacerlo, sin perder sus derechos a la repatriación gratuita, durante un período de dos años.

### *Artículo 18*

1. El trabajo forzoso u obligatorio para el transporte de personas o de mercancías, por ejemplo, el de los cargadores y el de los barqueros, deberá ser suprimido lo antes posible, y hasta que se suprima, las autoridades competentes deberán dictar reglamentos que determinen especialmente: *a)* la obligación de no utilizar este trabajo sino para facilitar el transporte de funcionarios de la administración en el ejercicio de sus funciones, el transporte del material de la administración o, en caso de absoluta necesidad, para el transporte de otras personas que no sean funcionarios; *b)* la obligación de no emplear en dichos transportes sino a hombres que hayan sido reconocidos físicamente aptos para este trabajo, después de pasar un examen médico, siempre que dicho examen sea posible, y en caso de que no lo fuere, la persona que contrate esta mano de obra deberá garantizar, bajo su propia responsabilidad, que los obreros empleados tienen la aptitud física requerida y que no padecen ninguna enfermedad contagiosa; *c)* la carga máxima que podrán llevar los trabajadores; *d)* la distancia máxima desde el lugar donde trabajen al lugar de su residencia; *e)* el número máximo de días al mes, o en cualquier otro período, en que podrá exigirse a los trabajadores este trabajo, comprendiendo en este número los días del viaje de regreso; *f)* las personas que estarán autorizadas a exigir esta forma de trabajo forzoso u obligatorio, y hasta qué punto estarán facultadas para exigirlo.

2. Al fijar los máximos a que se refieren los incisos *c)*, *d)* y *e)* del párrafo precedente, las autoridades competentes deberán tener en cuenta todos los elementos pertinentes, especialmente el de la aptitud física de la población que va a ser reclutada, la naturaleza del itinerario que tiene que recorrer y las condiciones climatológicas.

3. Las autoridades competentes también deberán tomar disposiciones para que el trayecto diario normal de los portadores no exceda de una distancia que corresponda a la duración media de una jornada de trabajo de ocho horas, entendiéndose que para determinarla se deberá tener en cuenta no sólo la carga que hay que llevar y la distancia por recorrer, sino también el estado del camino, la época del año y todos los demás factores de importancia; si fuera necesario imponer a los portadores algunas horas de marcha extraordinarias, deberán ser remuneradas con arreglo a tasas más elevadas que las normales.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 19*

1. Las autoridades competentes deberán solamente autorizar el recurso a cultivos obligatorios como un método para prevenir el hambre o una carencia de productos alimenticios, y siempre a reserva de que los alimentos o los productos así obtenidos se conviertan en propiedad de los individuos o de la colectividad que los haya producido.

2. El presente artículo no deberá tener por efecto la supresión de la obligación de los miembros de la comunidad de ejecutar el trabajo impuesto por la ley o la costumbre, cuando la producción se encuentre organizada, según la ley y la costumbre, sobre una base comunal, y cuando los productos o los beneficios resultantes de la venta de estos productos sean propiedad de la colectividad.

### *Artículo 20*

Las legislaciones que prevean una represión colectiva aplicable a toda una comunidad por delitos cometidos por cualquiera de sus miembros no deberán establecer, como método represivo, el trabajo forzoso u obligatorio por una comunidad.

### *Artículo 21*

No se recurrirá al trabajo forzoso u obligatorio para los trabajos subterráneos que se realicen en las minas.

### *Artículo 22*

Las memorias anuales que los Miembros que ratifiquen el presente Convenio habrán de presentar a la Oficina Internacional del Trabajo, en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, sobre las medidas que hayan tomado para dar efecto a las disposiciones del presente Convenio, contendrán una información lo más completa posible, sobre cada territorio interesado, referente a la amplitud con que se haya utilizado el trabajo forzoso u obligatorio en ese territorio, y a los puntos siguientes: fines para los que se ha efectuado este trabajo; porcentaje de enfermedades y mortalidad; horas de trabajo; métodos para el pago de los salarios, tasas de los salarios, y cualquier otro dato de interés.

### *Artículo 23*

1. Las autoridades competentes deberán dictar una reglamentación completa y precisa sobre el empleo del trabajo forzoso u obligatorio, para hacer efectivas las disposiciones del presente Convenio.

2. Esta reglamentación deberá contener, especialmente, reglas que permitan a cada persona sujeta al trabajo forzoso u obligatorio presentar a las autoridades todas las reclamaciones relativas a las condiciones de trabajo y que garanticen que estas reclamaciones serán examinadas y tomadas en consideración.

### *Artículo 24*

Deberán tomarse medidas adecuadas, en todos los casos, para garantizar la estricta aplicación de los reglamentos relativos al empleo del trabajo forzoso u obliga-

## Eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio

torio, ya sea mediante la extensión al trabajo forzoso u obligatorio de las funciones de cualquier organismo de inspección creado para la vigilancia del trabajo libre, ya sea mediante cualquier otro sistema conveniente. También deberán tomarse medidas para que las personas sujetas al trabajo forzoso conozcan el contenido de estos reglamentos.

### *Artículo 25*

El hecho de exigir ilegalmente trabajo forzoso u obligatorio será objeto de sanciones penales, y todo Miembro que ratifique el presente Convenio tendrá la obligación de cerciorarse de que las sanciones impuestas por la ley son realmente eficaces y se aplican estrictamente.

### *Artículo 26*

1. Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo que ratifique el presente Convenio se obliga a aplicarlo en los territorios sujetos a su soberanía, jurisdicción, protección, tutela o autoridad, siempre que tenga derecho a aceptar obligaciones que se refieran a cuestiones de jurisdicción interior. Sin embargo, si este Miembro quiere acogerse a las disposiciones del artículo 35 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, deberá acompañar su ratificación de una declaración en la que indique:

- 1) los territorios respecto de los cuales pretende aplicar las disposiciones del presente Convenio sin modificaciones;
- 2) los territorios respecto de los cuales pretende aplicar las disposiciones del presente Convenio con modificaciones, junto con los detalles de dichas modificaciones;
- 3) los territorios respecto de los cuales se reserva su decisión.

2. La declaración antes mencionada se considerará como parte integrante de la ratificación y producirá sus mismos efectos. Todo Miembro que formule una declaración similar podrá renunciar, total o parcialmente, por medio de una nueva declaración, a las reservas formuladas en virtud de los apartados 2) y 3) del párrafo 1 de este artículo.

### *Artículo 27*

Las ratificaciones formales del presente Convenio, de acuerdo con las condiciones establecidas por la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 28*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros cuyas ratificaciones hayan sido registradas en la Oficina Internacional del Trabajo.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo hayan sido registradas por el Director General.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 29*

Tan pronto como se hayan registrado en la Oficina Internacional del Trabajo las ratificaciones de dos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo, el Director General de la Oficina notificará el hecho a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo. Igualmente les notificará el registro de las ratificaciones que le comuniquen posteriormente los demás Miembros de la Organización.

### *Artículo 30*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado en la Oficina Internacional del Trabajo.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de cinco años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de cinco años, en las condiciones previstas en este artículo.

### *Artículo 31*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia General una memoria sobre la aplicación del Convenio y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### *Artículo 32*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, la ratificación por un Miembro del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia de este Convenio sin ninguna demora, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 30, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor.

2. A partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

3. Sin embargo, este Convenio continuará en vigor, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### *Artículo 33*

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

## **Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso (núm. 105)**

Fecha de adopción: 25 de junio de 1957

Fecha de entrada en vigor: 17 de enero de 1959

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 5 de junio de 1957 en su cuadragésima reunión;

Después de haber considerado la cuestión del trabajo forzoso, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión;

Después de haber tomado nota de las disposiciones del Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930;

Después de haber tomado nota de que la Convención sobre la esclavitud, 1926, establece que deberán tomarse todas las medidas necesarias para evitar que el trabajo obligatorio o forzoso pueda dar lugar a condiciones análogas a la esclavitud y de que la Convención suplementaria sobre la abolición de la esclavitud, la trata de esclavos y las instituciones y prácticas análogas a la esclavitud, 1956, prevé la completa abolición de la servidumbre por deudas y la servidumbre de la gleba;

Después de haber tomado nota de que el Convenio sobre la protección del salario, 1949, prevé que el salario se deberá pagar a intervalos regulares y prohíbe los sistemas de retribución que priven al trabajador de la posibilidad real de poner término a su empleo;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la abolición de ciertas formas de trabajo forzoso u obligatorio en violación de los derechos humanos a que alude la Carta de las Naciones Unidas y enunciados en la Declaración Universal de Derechos Humanos, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha veinticinco de junio de mil novecientos cincuenta y siete, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957:

### *Artículo 1*

Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo que ratifique el presente Convenio se obliga a suprimir y a no hacer uso de ninguna forma de trabajo forzoso u obligatorio:

- a) como medio de coerción o de educación políticas o como castigo por tener o expresar determinadas opiniones políticas o por manifestar oposición ideológica al orden político, social o económico establecido;
- b) como método de movilización y utilización de la mano de obra con fines de fomento económico;
- c) como medida de disciplina en el trabajo;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- d) como castigo por haber participado en huelgas;
- e) como medida de discriminación racial, social, nacional o religiosa.

### *Artículo 2*

Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo que ratifique el presente Convenio se obliga a tomar medidas eficaces para la abolición inmediata y completa del trabajo forzoso u obligatorio, según se describe en el artículo 1 de este Convenio.

### *Artículo 3*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 4*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 5*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### *Artículo 6*

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los

## Eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio

Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

### *Artículo 7*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### *Artículo 8*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### *Artículo 9*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 5, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### *Artículo 10*

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.



## ABOLICION EFECTIVA DEL TRABAJO INFANTIL

Los niños gozan de los mismos derechos humanos que cualesquiera otras personas. Pero al carecer de los conocimientos, la experiencia o el grado de desarrollo físico propios de los adultos y al no estar en condiciones de defender sus intereses en un mundo adulto, tienen también derecho a una protección especial en virtud de su edad, en particular contra la explotación económica y contra todo trabajo que sea peligroso para su salud y moral o que coarte su desarrollo.

El principio de la abolición efectiva del trabajo infantil implica que todos los niños, de uno u otro sexo, han de tener la oportunidad de desarrollar plenamente sus facultades físicas y mentales. Se pretende con ello acabar con todas las formas de trabajo infantil que pongan en peligro su educación y su desarrollo, si bien esto no significa que vayan a prohibirse todos los trabajos efectuados por niños. Las normas internacionales del trabajo permiten que se distinga entre las formas de trabajo aceptables y las inaceptables para los niños de diferentes edades y fases de desarrollo.

El principio debe regir tanto en la economía formal como en la informal, que es donde más abundan las formas intolerables de trabajo infantil. Esto abarca las empresas familiares y las actividades agrícolas, el servicio doméstico y el trabajo no remunerado justificado de diversas maneras, por ejemplo cuando los niños trabajan a cambio de su sustento.

Para lograr la abolición efectiva del trabajo infantil, los gobiernos deberían fijar e imponer una edad o edades mínimas para la admisión de los menores de edad en diferentes tipos de trabajo. Dentro de ciertos límites, esas edades pueden variar en función de las circunstancias económicas y sociales del país. Sin embargo, la edad mínima de admisión en el empleo no debería ser inferior a la de la terminación de la escolarización obligatoria, y en ningún caso debería estar por debajo de los 15 años. En algunos casos los países en desarrollo pueden hacer ciertas excepciones y se puede fijar una edad mínima de 14 años si los medios educativos y económicos no están lo suficientemente desarrollados.

Ciertas formas de trabajo a los que se califica de «peores formas de trabajo infantil» son totalmente inaceptables en el caso de los niños y adolescentes menores de 18 años, y hay que eliminarlas de manera inmediata y urgente. Estas formas de trabajo incluyen prácticas inhumanas como la esclavitud, el tráfico de personas, la servidumbre por deudas y otras formas de trabajo forzoso, la prostitución y la pornografía, el reclutamiento forzoso de niños con fines militares y su utilización en actividades ilícitas como el tráfico de drogas. Los trabajos peligrosos que pueden perjudicar la salud, la seguridad o la moralidad de los niños deben ser objeto de una evaluación por

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

parte del gobierno en consulta con las organizaciones de trabajadores y de empleadores.

En toda estrategia eficaz para erradicar el trabajo infantil es fundamental impartir una educación básica útil y accesible. Pero la educación debe estar integrada en toda una serie de otras medidas destinadas a combatir los múltiples factores - por ejemplo, la pobreza, el desconocimiento de los derechos de los niños y sistemas inadecuados de protección social - que provocan el trabajo infantil y contribuyen a que perdure.

### **Convenio sobre la edad mínima (núm. 138)**

Fecha de adopción: 26 de junio de 1973

Fecha de entrada en vigor: 19 de junio de 1976

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 de junio de 1973 en su quincuagésima octava reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la edad mínima de admisión al empleo, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión;

Teniendo en cuenta las disposiciones de los siguientes convenios: Convenio sobre la edad mínima (industria), 1919; Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920; Convenio sobre la edad mínima (agricultura), 1921; Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921; Convenio sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1932; Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936; Convenio (revisado) sobre la edad mínima (industria), 1937; Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1937; Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959, y Convenio sobre la edad mínima (trabajo subterráneo), 1965;

Considerando que ha llegado el momento de adoptar un instrumento general sobre el tema que reemplace gradualmente a los actuales instrumentos, aplicables a sectores económicos limitados, con miras a lograr la total abolición del trabajo de los niños, y

Después de haber decidido que dicho instrumento revista la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha veintiséis de junio de mil novecientos setenta y tres, el presente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre la edad mínima, 1973:

#### *Artículo 1*

Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio se compromete a seguir una política nacional que asegure la abolición efectiva del trabajo de los niños y eleve progresivamente la edad mínima de admisión al empleo o al trabajo a un nivel que haga posible el más completo desarrollo físico y mental de los menores.

#### *Artículo 2*

1. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá especificar, en una declaración anexa a su ratificación, la edad mínima de admisión al empleo o al trabajo en su territorio y en los medios de transporte matriculados en su territorio; a reserva de lo dispuesto en los artículos 4 a 8 del presente Convenio, ninguna persona menor de esa edad deberá ser admitida al empleo o trabajar en ocupación alguna.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

2. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá notificar posteriormente al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, mediante otra declaración, que establece una edad mínima más elevada que la que fijó inicialmente.

3. La edad mínima fijada en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no deberá ser inferior a la edad en que cesa la obligación escolar, o en todo caso, a quince años.

4. No obstante las disposiciones del párrafo 3 de este artículo, el Miembro cuya economía y medios de educación estén insuficientemente desarrollados podrá, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, si tales organizaciones existen, especificar inicialmente una edad mínima de catorce años.

5. Cada Miembro que haya especificado una edad mínima de catorce años con arreglo a las disposiciones del párrafo precedente deberá declarar en las memorias que presente sobre la aplicación de este Convenio, en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:

- a) que aún subsisten las razones para tal especificación, o
- b) que renuncia al derecho de seguir acogiéndose al párrafo 1 anterior a partir de una fecha determinada.

### *Artículo 3*

1. La edad mínima de admisión a todo tipo de empleo o trabajo que por su naturaleza o las condiciones en que se realice pueda resultar peligroso para la salud, la seguridad o la moralidad de los menores no deberá ser inferior a dieciocho años.

2. Los tipos de empleo o de trabajo a que se aplica el párrafo 1 de este artículo serán determinados por la legislación nacional o por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, cuando tales organizaciones existan.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, la legislación nacional o la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, cuando tales organizaciones existan, podrán autorizar el empleo o el trabajo a partir de la edad de dieciséis años, siempre que queden plenamente garantizadas la salud, la seguridad y la moralidad de los adolescentes, y que éstos hayan recibido instrucción o formación profesional adecuada y específica en la rama de actividad correspondiente.

### *Artículo 4*

1. Si fuere necesario, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, cuando tales organizaciones existan, podrá excluir de la aplicación del presente Convenio a categorías limitadas de empleos o trabajos respecto de los cuales se presenten problemas especiales e importantes de aplicación.

2. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá enumerar, en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que presente en virtud del ar-

título 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, las categorías que haya excluido de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, explicando los motivos de dicha exclusión, y deberá indicar en memorias posteriores el estado de su legislación y práctica respecto de las categorías excluidas y la medida en que aplica o se propone aplicar el presente Convenio a tales categorías.

3. El presente artículo no autoriza a excluir de la aplicación del Convenio los tipos de empleo o trabajo a que se refiere el artículo 3.

### *Artículo 5*

1. El Miembro cuya economía y cuyos servicios administrativos estén insuficientemente desarrollados podrá, previa consulta con las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, cuando tales organizaciones existan, limitar inicialmente el campo de aplicación del presente Convenio.

2. Todo Miembro que se acoja al párrafo 1 del presente artículo deberá determinar, en una declaración anexa a su ratificación, las ramas de actividad económica o los tipos de empresa a los cuales aplicará las disposiciones del presente Convenio.

3. Las disposiciones del presente Convenio deberán ser aplicables, como mínimo, a: minas y canteras; industrias manufactureras; construcción; servicios de electricidad, gas y agua; saneamiento; transportes, almacenamiento y comunicaciones, y plantaciones y otras explotaciones agrícolas que produzcan principalmente con destino al comercio, con exclusión de las empresas familiares o de pequeñas dimensiones que produzcan para el mercado local y que no empleen regularmente trabajadores asalariados.

4. Todo Miembro que haya limitado el campo de aplicación del presente Convenio al amparo de este artículo:

- a) deberá indicar en las memorias que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo la situación general del empleo o del trabajo de los menores y de los niños en las ramas de actividad que estén excluidas del campo de aplicación del presente Convenio y los progresos que haya logrado hacia una aplicación más extensa de las disposiciones del presente Convenio;
- b) podrá en todo momento extender el campo de aplicación mediante una declaración enviada al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 6*

El presente Convenio no se aplicará al trabajo efectuado por los niños o los menores en las escuelas de enseñanza general, profesional o técnica o en otras instituciones de formación ni al trabajo efectuado por personas de por lo menos catorce años de edad en las empresas, siempre que dicho trabajo se lleve a cabo según las condiciones prescritas por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, cuando tales organizaciones existan, y sea parte integrante de:

- a) un curso de enseñanza o formación del que sea primordialmente responsable una escuela o institución de formación;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- b) un programa de formación que se desarrolle entera o fundamentalmente en una empresa y que haya sido aprobado por la autoridad competente; o
- c) un programa de orientación, destinado a facilitar la elección de una ocupación o de un tipo de formación.

### *Artículo 7*

1. La legislación nacional podrá permitir el empleo o el trabajo de personas de trece a quince años de edad en trabajos ligeros, a condición de que éstos:

- a) no sean susceptibles de perjudicar su salud o desarrollo; y
- b) no sean de tal naturaleza que puedan perjudicar su asistencia a la escuela, su participación en programas de orientación o formación profesional aprobados por la autoridad competente o el aprovechamiento de la enseñanza que reciben.

2. La legislación nacional podrá también permitir el empleo o el trabajo de personas de quince años de edad por lo menos, sujetas aún a la obligación escolar, en trabajos que reúnan los requisitos previstos en los apartados a) y b) del párrafo anterior.

3. La autoridad competente determinará las actividades en que podrá autorizarse el empleo o el trabajo de conformidad con los párrafos 1 y 2 del presente artículo y prescribirá el número de horas y las condiciones en que podrá llevarse a cabo dicho empleo o trabajo.

4. No obstante las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el Miembro que se haya acogido a las disposiciones del párrafo 4 del artículo 2 podrá, durante el tiempo en que continúe acogiéndose a dichas disposiciones, substituir las edades de trece y quince años, en el párrafo 1 del presente artículo, por las edades de doce y catorce años, y la edad de quince años, en el párrafo 2 del presente artículo, por la edad de catorce años.

### *Artículo 8*

1. La autoridad competente podrá conceder, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, cuando tales organizaciones existan, por medio de permisos individuales, excepciones a la prohibición de ser admitido al empleo o de trabajar que prevé el artículo 2 del presente Convenio, con finalidades tales como participar en representaciones artísticas.

2. Los permisos así concedidos limitarán el número de horas del empleo o trabajo objeto de esos permisos y prescribirán las condiciones en que puede llevarse a cabo.

### *Artículo 9*

1. La autoridad competente deberá prever todas las medidas necesarias, incluso el establecimiento de sanciones apropiadas, para asegurar la aplicación efectiva de las disposiciones del presente Convenio.

2. La legislación nacional o la autoridad competente deberán determinar las personas responsables del cumplimiento de las disposiciones que den efecto al presente Convenio.

3. La legislación nacional o la autoridad competente prescribirá los registros u otros documentos que el empleador deberá llevar y tener a disposición de la autoridad competente. Estos registros deberán indicar el nombre y apellidos y la edad o fecha de nacimiento, debidamente certificados siempre que sea posible, de todas las personas menores de dieciocho años empleadas por él o que trabajen para él.

### Artículo 10

1. El presente Convenio modifica, en las condiciones establecidas en este artículo, el Convenio sobre la edad mínima (industria), 1919; el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920; el Convenio sobre la edad mínima (agricultura), 1921; el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921; el Convenio sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1932; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (industria), 1937; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1937; el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959, y el Convenio sobre la edad mínima (trabajo subterráneo), 1965.

2. Al entrar en vigor el presente Convenio, el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (industria), 1937; el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1937; el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959, y el Convenio sobre la edad mínima (trabajo subterráneo), 1965, no cesarán de estar abiertos a nuevas ratificaciones.

3. El Convenio sobre la edad mínima (industria), 1919; el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920; el Convenio sobre la edad mínima (agricultura), 1921, y el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921, cesarán de estar abiertos a nuevas ratificaciones cuando todos los Estados partes en los mismos hayan dado su consentimiento a ello mediante la ratificación del presente Convenio o mediante declaración comunicada al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

4. Cuando las obligaciones del presente Convenio hayan sido aceptadas:

- a) por un Miembro que sea parte en el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (industria), 1937, y que haya fijado una edad mínima de admisión al empleo no inferior a quince años en virtud del artículo 2 del presente Convenio, ello implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de ese Convenio;
- b) con respecto al empleo no industrial tal como se define en el Convenio sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1932, por un Miembro que sea parte en ese Convenio, ello implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de ese Convenio;
- c) con respecto al empleo no industrial tal como se define en el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajos no industriales), 1937, por un Miembro que sea parte en ese Convenio, y siempre que la edad mínima fijada en cumplimiento del artículo 2 del presente Convenio no sea inferior a quince años, ello implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de ese Convenio;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

- d) con respecto al trabajo marítimo, por un Miembro que sea parte en el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936, y siempre que se haya fijado una edad mínima no inferior a quince años en cumplimiento del artículo 2 del presente Convenio o que el Miembro especifique que el artículo 3 de este Convenio se aplica al trabajo marítimo, ello implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de ese Convenio;
  - e) con respecto al empleo en la pesca marítima, por un Miembro que sea parte en el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959, y siempre que se haya fijado una edad mínima no inferior a quince años en cumplimiento del artículo 2 del presente Convenio o que el Miembro especifique que el artículo 3 de este Convenio se aplica al empleo en la pesca marítima, ello implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de ese Convenio;
  - f) por un Miembro que sea parte en el Convenio sobre la edad mínima (trabajo subterráneo), 1965, y que haya fijado una edad mínima no inferior a la determinada en virtud de ese Convenio en cumplimiento del artículo 2 del presente Convenio o que especifique que tal edad se aplica al trabajo subterráneo en las minas en virtud del artículo 3 de este Convenio, ello implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de ese Convenio, al entrar en vigor el presente Convenio.
5. La aceptación de las obligaciones del presente Convenio:
- a) implicará la denuncia del Convenio sobre la edad mínima (industria), 1919, de conformidad con su artículo 12;
  - b) con respecto a la agricultura, implicará la denuncia del Convenio sobre la edad mínima (agricultura), 1921, de conformidad con su artículo 9;
  - c) con respecto al trabajo marítimo, implicará la denuncia del Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920, de conformidad con su artículo 10, y del Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921, de conformidad con su artículo 12, al entrar en vigor el presente Convenio.

### Artículo 11

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### Artículo 12

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### Artículo 13

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto ini-



cialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### *Artículo 14*

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

### *Artículo 15*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### *Artículo 16*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### *Artículo 17*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 13, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### *Artículo 18*

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

## **Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil (núm. 182)**

Fecha de adopción: 17 de junio de 1999

Fecha de entrada en vigor: 19 de noviembre de 2000

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo y congregada en dicha ciudad el 1.º de junio de 1999 en su octogésima séptima reunión;

Considerando la necesidad de adoptar nuevos instrumentos para la prohibición y la eliminación de las peores formas de trabajo infantil, principal prioridad de la acción nacional e internacional, incluidas la cooperación y la asistencia internacionales, como complemento del Convenio y la Recomendación sobre la edad mínima de admisión al empleo, 1973, que siguen siendo instrumentos fundamentales sobre el trabajo infantil;

Considerando que la eliminación efectiva de las peores formas de trabajo infantil requiere una acción inmediata y general que tenga en cuenta la importancia de la educación básica gratuita y la necesidad de librar de todas esas formas de trabajo a los niños afectados y asegurar su rehabilitación y su inserción social al mismo tiempo que se atiende a las necesidades de sus familias;

Recordando la resolución sobre la eliminación del trabajo infantil, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 83.ª reunión, celebrada en 1996;

Reconociendo que el trabajo infantil se debe en gran parte a la pobreza, y que la solución a largo plazo radica en un crecimiento económico sostenido conducente al progreso social, en particular a la mitigación de la pobreza y a la educación universal;

Recordando la Convención sobre los Derechos del Niño adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1989;

Recordando la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86.ª reunión, celebrada en 1998;

Recordando que algunas de las peores formas de trabajo infantil son objeto de otros instrumentos internacionales, en particular el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930, y la Convención suplementaria de las Naciones Unidas sobre la abolición de la esclavitud, la trata de esclavos y las instituciones y prácticas análogas a la esclavitud, 1956;

Después de haber decidido adoptar varias proposiciones relativas al trabajo infantil, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber determinado que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha diecisiete de junio de mil novecientos noventa y nueve, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999:

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 1*

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá adoptar medidas inmediatas y eficaces para conseguir la prohibición y la eliminación de las peores formas de trabajo infantil con carácter de urgencia.

### *Artículo 2*

A los efectos del presente Convenio, el término «niño» designa a toda persona menor de 18 años.

### *Artículo 3*

A los efectos del presente Convenio, la expresión «las peores formas de trabajo infantil» abarca:

- a) todas las formas de esclavitud o las prácticas análogas a la esclavitud, como la venta y la trata de niños, la servidumbre por deudas y la condición de siervo, y el trabajo forzoso u obligatorio, incluido el reclutamiento forzoso u obligatorio de niños para utilizarlos en conflictos armados;
- b) la utilización, el reclutamiento o la oferta de niños para la prostitución, la producción de pornografía o actuaciones pornográficas;
- c) la utilización, el reclutamiento o la oferta de niños para la realización de actividades ilícitas, en particular la producción y el tráfico de estupefacientes, tal como se definen en los tratados internacionales pertinentes, y
- d) el trabajo que, por su naturaleza o por las condiciones en que se lleva a cabo, es probable que dañe la salud, la seguridad o la moralidad de los niños.

### *Artículo 4*

1. Los tipos de trabajo a que se refiere el artículo 3, *d*) deberán ser determinados por la legislación nacional o por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas y tomando en consideración las normas internacionales en la materia, en particular los párrafos 3 y 4 de la Recomendación sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999.

2. La autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, deberá localizar dónde se practican los tipos de trabajo determinados a tenor del párrafo 1 de este artículo.

3. Deberá examinarse periódicamente y, en caso necesario, revisarse la lista de los tipos de trabajo determinados a tenor del párrafo 1 de este artículo, en consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas.

### *Artículo 5*

Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores, deberá establecer o designar mecanismos apropiados para vigilar la aplicación de las disposiciones por las que se dé efecto al presente Convenio.

### *Artículo 6*

1. Todo Miembro deberá elaborar y poner en práctica programas de acción para eliminar, como medida prioritaria, las peores formas de trabajo infantil.

2. Dichos programas de acción deberán elaborarse y ponerse en práctica en consulta con las instituciones gubernamentales competentes y las organizaciones de empleadores y de trabajadores, tomando en consideración las opiniones de otros grupos interesados, según proceda.

### *Artículo 7*

1. Todo Miembro deberá adoptar cuantas medidas sean necesarias para garantizar la aplicación y el cumplimiento efectivos de las disposiciones por las que se dé efecto al presente Convenio, incluidos el establecimiento y la aplicación de sanciones penales o, según proceda, de otra índole.

2. Todo Miembro deberá adoptar, teniendo en cuenta la importancia de la educación para la eliminación del trabajo infantil, medidas efectivas y en un plazo determinado con el fin de:

- a) impedir la ocupación de niños en las peores formas de trabajo infantil;
- b) prestar la asistencia directa necesaria y adecuada para librar a los niños de las peores formas de trabajo infantil y asegurar su rehabilitación e inserción social;
- c) asegurar a todos los niños que hayan sido librados de las peores formas de trabajo infantil el acceso a la enseñanza básica gratuita y, cuando sea posible y adecuado, a la formación profesional;
- d) identificar a los niños que están particularmente expuestos a riesgos y entrar en contacto directo con ellos, y
- e) tener en cuenta la situación particular de las niñas.

3. Todo Miembro deberá designar la autoridad competente encargada de la aplicación de las disposiciones por las que se dé efecto al presente Convenio.

### *Artículo 8*

Los Miembros deberán tomar medidas apropiadas para ayudarse recíprocamente a fin de aplicar las disposiciones del presente Convenio por medio de una mayor cooperación y/o asistencia internacionales, incluido el apoyo al desarrollo social y económico, los programas de erradicación de la pobreza y la educación universal.

### *Artículo 9*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 10*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

2. Entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, 12 meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 11*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### *Artículo 12*

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

### *Artículo 13*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### *Artículo 14*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### *Artículo 15*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

## Abolición efectiva del trabajo infantil

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará *ipso jure* la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 11, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.
  - 2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### *Artículo 16*

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

## ELIMINACION DE LA DISCRIMINACION EN MATERIA DE EMPLEO Y OCUPACION

La discriminación en el trabajo puede darse en contextos muy diferentes, desde un edificio de oficinas hasta una aldea, y en formas muy diversas. Puede afectar a los hombres o a las mujeres, en función de su sexo, o por la raza o el color de la piel, el origen nacional o social, la religión o las opiniones políticas. A menudo los países también deciden prohibir las distinciones o exclusiones y la discriminación basadas en otros motivos como la discapacidad, el VIH o la edad. La discriminación en el trabajo deniega oportunidades a los individuos y priva a la sociedad de lo que pueden, o podrían, aportarle esas personas.

Para acabar con la discriminación primero hay que eliminar los obstáculos y garantizar la igualdad de acceso a la formación y la educación, así como a la propiedad y a la utilización de recursos como la tierra y el crédito. Luego hay que determinar las condiciones necesarias para poder crear y dirigir empresas de todos los tipos y tamaños, y las políticas y prácticas en materia de contratación, asignación de tareas, condiciones de trabajo, remuneración, prestaciones, ascensos, despidos y terminación de la relación de trabajo. El criterio fundamental que habría que aplicar es el del mérito y el hecho de saber hacer un trabajo, y no otras características intrascendentes.

La discriminación en el empleo o en la ocupación puede ser directa o indirecta. Hay discriminación directa cuando la legislación, las normas o las prácticas mencionan explícitamente un motivo particular como el sexo, la raza, etc. para denegar la igualdad de oportunidades. Por ejemplo, si la mujer, pero no el marido, tiene que pedir el consentimiento de su cónyuge para solicitar un préstamo o un pasaporte antes de poder dedicarse a una ocupación, existe una discriminación directa basada en el sexo.

Hay una discriminación indirecta cuando las normas o la práctica parecen neutrales, pero en la realidad dan lugar a exclusiones. Por ejemplo, exigir que los solicitantes de un empleo tengan una estatura determinada excluiría sobremanera a las mujeres y a los miembros de ciertas etnias. Si esa estatura no es indispensable para poder efectuar el trabajo, se trata de un caso de discriminación.

El principio de la igualdad en el trabajo implica que todos los individuos deben tener las mismas oportunidades para adquirir plenamente los conocimientos teóricos y prácticos y la formación y capacidad que se requieren para las actividades económicas que deseen llevar a cabo. Al adoptar medidas de promoción de la igualdad hay que tener presentes la diversidad de culturas, lenguas y circunstancias



## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

familiares, así como el hecho de saber leer y contar. Para los campesinos y los propietarios de empresas pequeñas o familiares, sobre todo las mujeres y los grupos étnicos, es fundamental la igualdad de acceso a la tierra (incluida la heredada), la formación, la tecnología y el capital.

En el caso tanto de los asalariados como de los trabajadores independientes o por cuenta propia, la no discriminación en el trabajo depende de la igualdad de acceso a una instrucción de calidad antes de incorporarse al mercado de trabajo. Esto es especialmente importante para las mujeres y los grupos desfavorecidos. Una división más igualitaria del trabajo y de las tareas familiares en el hogar daría más oportunidades de trabajo a un mayor número de mujeres.

Es necesario adoptar mecanismos eficaces para reducir la discriminación, cuando ésta exista. Un ejemplo común es el de las reivindicaciones por un pago no discriminatorio de los salarios, los cuales deberían fijarse utilizando criterios objetivos que tengan en cuenta el valor del trabajo realizado. Los principios de la OIT fijan umbrales mínimos, mientras que la legislación y la práctica nacionales pueden tener un enfoque más amplio e incluir medios más integrales para eliminar la discriminación en el trabajo.

## **Convenio sobre la igualdad de remuneración (núm. 100)**

Fecha de adopción: 29 de junio de 1951

Fecha de entrada en vigor: 23 de mayo de 1953

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 de junio de 1951 en su trigésima cuarta reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al principio de igualdad de remuneración entre la mano de obra masculina y la mano de obra femenina por un trabajo de igual valor, cuestión que está comprendida en el séptimo punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha veintinueve de junio de mil novecientos cincuenta y uno, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951:

### *Artículo 1*

A los efectos del presente Convenio:

- a) el término «remuneración» comprende el salario o sueldo ordinario, básico o mínimo, y cualquier otro emolumento en dinero o en especie pagados por el empleador, directa o indirectamente, al trabajador, en concepto del empleo de este último;
- b) la expresión «igualdad de remuneración entre la mano de obra masculina y la mano de obra femenina por un trabajo de igual valor» designa las tasas de remuneración fijadas sin discriminación en cuanto al sexo.

### *Artículo 2*

1. Todo Miembro deberá, empleando medios adaptados a los métodos vigentes de fijación de tasas de remuneración, promover y, en la medida en que sea compatible con dichos métodos, garantizar la aplicación a todos los trabajadores del principio de igualdad de remuneración entre la mano de obra masculina y la mano de obra femenina por un trabajo de igual valor.

2. Este principio se deberá aplicar sea por medio de:

- a) la legislación nacional;
- b) cualquier sistema para la fijación de la remuneración, establecido o reconocido por la legislación;
- c) contratos colectivos celebrados entre empleadores y trabajadores; o
- d) la acción conjunta de estos diversos medios.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 3*

1. Se deberán adoptar medidas para promover la evaluación objetiva del empleo, tomando como base los trabajos que éste entrañe, cuando la índole de dichas medidas facilite la aplicación del presente Convenio.

2. Los métodos que se adopten para esta evaluación podrán ser decididos por las autoridades competentes en lo que concierne a la fijación de las tasas de remuneración, o cuando dichas tasas se fijen por contratos colectivos, por las partes contratantes.

3. Las diferencias entre las tasas de remuneración que correspondan, independientemente del sexo, a diferencias que resulten de dicha evaluación objetiva de los trabajos que han de efectuarse, no deberán considerarse contrarias al principio de igualdad de remuneración entre la mano de obra masculina y la mano de obra femenina por un trabajo de igual valor.

### *Artículo 4*

Todo Miembro deberá colaborar con las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores, en la forma que estime más conveniente, a fin de aplicar las disposiciones del presente Convenio.

### *Artículo 5*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 6*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 7*

1. Las declaraciones comunicadas al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 35 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, deberán indicar:

- a) los territorios respecto de los cuales el Miembro interesado se obliga a que las disposiciones del Convenio sean aplicadas sin modificaciones;
- b) los territorios respecto de los cuales se obliga a que las disposiciones del Convenio sean aplicadas con modificaciones, junto con los detalles de dichas modificaciones;

## Eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación

- c) los territorios respecto de los cuales sea inaplicable el Convenio y los motivos por los cuales sea inaplicable;
- d) los territorios respecto de los cuales reserva su decisión en espera de un examen más detenido de su situación.

2. Las obligaciones a que se refieren los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 de este artículo se considerarán parte integrante de la ratificación y producirán sus mismos efectos.

3. Todo Miembro podrá renunciar, total o parcialmente, por medio de una nueva declaración, a cualquier reserva formulada en su primera declaración en virtud de los apartados *b)*, *c)* o *d)* del párrafo 1 de este artículo.

4. Durante los períodos en que este Convenio pueda ser denunciado de conformidad con las disposiciones del artículo 9, todo Miembro podrá comunicar al Director General una declaración por la que modifique, en cualquier otro respecto, los términos de cualquier declaración anterior y en la que indique la situación en territorios determinados.

### *Artículo 8*

1. Las declaraciones comunicadas al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, de conformidad con los párrafos 4 y 5 del artículo 35 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, deberán indicar si las disposiciones del Convenio serán aplicadas en el territorio interesado con modificaciones o sin ellas; cuando la declaración indique que las disposiciones del Convenio serán aplicadas con modificaciones, deberá especificar en qué consisten dichas modificaciones.

2. El Miembro, los Miembros o la autoridad internacional interesados podrán renunciar, total o parcialmente, por medio de una declaración ulterior, al derecho a invocar una modificación indicada en cualquier otra declaración anterior.

3. Durante los períodos en que este Convenio pueda ser denunciado de conformidad con las disposiciones del artículo 9, el Miembro, los Miembros o la autoridad internacional interesados podrán comunicar al Director General una declaración por la que modifiquen, en cualquier otro respecto, los términos de cualquier declaración anterior y en la que indiquen la situación en lo que se refiere a la aplicación del Convenio.

### *Artículo 9*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### *Artículo 10*

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

### *Artículo 11*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### *Artículo 12*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### *Artículo 13*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 9, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### *Artículo 14*

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

## **Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación) (núm. 111)**

Fecha de adopción: 25 de junio de 1958

Fecha de entrada en vigor: 15 de junio de 1960

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 4 de junio de 1958 en su cuadragésima segunda reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la discriminación en materia de empleo y ocupación, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión:

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional;

Considerando que la Declaración de Filadelfia afirma que todos los seres humanos, sin distinción de raza, credo o sexo, tienen derecho a perseguir su bienestar material y su desarrollo espiritual en condiciones de libertad y dignidad, de seguridad económica y en igualdad de oportunidades, y

Considerando además que la discriminación constituye una violación de los derechos enunciados por la Declaración Universal de los Derechos Humanos,

adopta, con fecha veinticinco de junio de mil novecientos cincuenta y ocho, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958:

### *Artículo 1*

1. A los efectos de este Convenio, el término «discriminación» comprende:
  - a) cualquier distinción, exclusión o preferencia basada en motivos de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social que tenga por efecto anular o alterar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo y la ocupación;
  - b) cualquier otra distinción, exclusión o preferencia que tenga por efecto anular o alterar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo u ocupación que podrá ser especificada por el Miembro interesado previa consulta con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores, cuando dichas organizaciones existan, y con otros organismos apropiados.
2. Las distinciones, exclusiones o preferencias basadas en las calificaciones exigidas para un empleo determinado no serán consideradas como discriminación.
3. A los efectos de este Convenio, los términos «empleo» y «ocupación» incluyen tanto el acceso a los medios de formación profesional y la admisión en el empleo y en las diversas ocupaciones como también las condiciones de trabajo.

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

### *Artículo 2*

Todo Miembro para el cual este Convenio se halle en vigor se obliga a formular y llevar a cabo una política nacional que promueva, por métodos adecuados a las condiciones y a la práctica nacionales, la igualdad de oportunidades y de trato en materia de empleo y ocupación, con objeto de eliminar cualquier discriminación a este respecto.

### *Artículo 3*

Todo Miembro para el cual el presente Convenio se halle en vigor se obliga, por métodos adaptados a las circunstancias y a las prácticas nacionales, a:

- a) tratar de obtener la cooperación de las organizaciones de empleadores y de trabajadores y de otros organismos apropiados en la tarea de fomentar la aceptación y cumplimiento de esa política;
- b) promulgar leyes y promover programas educativos que por su índole puedan garantizar la aceptación y cumplimiento de esa política;
- c) derogar las disposiciones legislativas y modificar las disposiciones prácticas administrativas que sean incompatibles con dicha política;
- d) llevar a cabo dicha política en lo que concierne a los empleos sometidos al control directo de una autoridad nacional;
- e) asegurar la aplicación de esta política en las actividades de orientación profesional, de formación profesional y de colocación que dependan de una autoridad nacional;
- f) indicar en su memoria anual sobre la aplicación de este Convenio las medidas adoptadas para llevar a cabo esa política y los resultados obtenidos.

### *Artículo 4*

No se consideran como discriminatorias las medidas que afecten a una persona sobre la que recaiga sospecha legítima de que se dedica a una actividad perjudicial a la seguridad del Estado, o acerca de la cual se haya establecido que de hecho se dedica a esta actividad, siempre que dicha persona tenga el derecho a recurrir a un tribunal competente conforme a la práctica nacional.

### *Artículo 5*

1. Las medidas especiales de protección o asistencia previstas en otros convenios o recomendaciones adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo no se consideran como discriminatorias.

2. Todo Miembro puede, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores, cuando dichas organizaciones existan, definir como no discriminatorias cualesquiera otras medidas especiales destinadas a satisfacer las necesidades particulares de las personas a las que, por razones tales como el sexo, la edad, la invalidez, las cargas de familia o el nivel social o cultural, generalmente se les reconozca la necesidad de protección o asistencia especial.

## Eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación

### *Artículo 6*

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se obliga a aplicarlo a los territorios no metropolitanos, de conformidad con las disposiciones de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

### *Artículo 7*

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Artículo 8*

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### *Artículo 9*

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### *Artículo 10*

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

### *Artículo 11*

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### *Artículo 12*

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### *Artículo 13*

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 9, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### *Artículo 14*

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

# DECLARACION DE LA OIT RELATIVA A LOS PRINCIPIOS Y DERECHOS FUNDAMENTALES EN EL TRABAJO Y SU SEGUIMIENTO

Fecha de adopción: 18 de junio de 1998

Considerando que la creación de la OIT procedía de la convicción de que la justicia social es esencial para garantizar una paz universal y permanente;

Considerando que el crecimiento económico es esencial, pero no suficiente, para asegurar la equidad, el progreso social y la erradicación de la pobreza, lo que confirma la necesidad de que la OIT promueva políticas sociales sólidas, la justicia e instituciones democráticas;

Considerando que, por lo tanto, la OIT debe hoy más que nunca movilizar el conjunto de sus medios de acción normativa, de cooperación técnica y de investigación en todos los ámbitos de su competencia, y en particular en los del empleo, la formación profesional y las condiciones de trabajo, a fin de que en el marco de una estrategia global de desarrollo económico y social, las políticas económicas y sociales se refuercen mutuamente con miras a la creación de un desarrollo sostenible de base amplia;

Considerando que la OIT debería prestar especial atención a los problemas de personas con necesidades sociales especiales, en particular los desempleados y los trabajadores migrantes, movilizar y alentar los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales encaminados a la solución de sus problemas, y promover políticas eficaces destinadas a la creación de empleo;

Considerando que, con el objeto de mantener el vínculo entre progreso social y crecimiento económico, la garantía de los principios y derechos fundamentales en el trabajo reviste una importancia y un significado especiales al asegurar a los propios interesados la posibilidad de reivindicar libremente y en igualdad de oportunidades una participación justa en las riquezas a cuya creación han contribuido, así como la de desarrollar plenamente su potencial humano;

Considerando que la OIT es la organización internacional con mandato constitucional y el órgano competente para establecer Normas Internacionales del Trabajo y ocuparse de ellas, y que goza de apoyo y reconocimiento universales en la promoción de los derechos fundamentales en el trabajo como expresión de sus principios constitucionales;

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Considerando que en una situación de creciente interdependencia económica urge reafirmar la permanencia de los principios y derechos fundamentales inscritos en la Constitución de la Organización, así como promover su aplicación universal;

La Conferencia Internacional del Trabajo,

1. Recuerda:

- a) que al incorporarse libremente a la OIT, todos Miembros han aceptado los principios y derechos enunciados en su Constitución y en la Declaración de Filadelfia, y se han comprometido a esforzarse por lograr los objetivos generales de la Organización en toda la medida de sus posibilidades y atendiendo a sus condiciones específicas;
- b) que esos principios y derechos han sido expresados y desarrollados en forma de derechos y obligaciones específicos en convenios que han sido reconocidos como fundamentales dentro y fuera de la Organización.

2. Declara que todos los Miembros, aun cuando no hayan ratificado los convenios aludidos, tienen un compromiso que se deriva de su mera pertenencia a la Organización de respetar, promover y hacer realidad, de buena fe y de conformidad con la Constitución, los principios relativos a los derechos fundamentales que son objeto de esos convenios, es decir:

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

3. Reconoce la obligación de la Organización de ayudar a sus Miembros, en respuesta a las necesidades que hayan establecido y expresado, a alcanzar esos objetivos haciendo pleno uso de sus recursos constitucionales, de funcionamiento y presupuestarios, incluida la movilización de recursos y apoyo externos, así como alentando a otras organizaciones internacionales con las que la OIT ha establecido relaciones, de conformidad con el artículo 12 de su Constitución, a respaldar esos esfuerzos:

- a) ofreciendo cooperación técnica y servicios de asesoramiento destinados a promover la ratificación y aplicación de los convenios fundamentales;
- b) asistiendo a los Miembros que todavía no están en condiciones de ratificar todos o algunos de esos convenios en sus esfuerzos por respetar, promover y hacer realidad los principios relativos a los derechos fundamentales que son objeto de esos convenios; y
- c) ayudando a los Miembros en sus esfuerzos por crear un entorno favorable de desarrollo económico y social.

4. Decide que, para hacer plenamente efectiva la presente Declaración, se pondrá en marcha un seguimiento promocional, que sea creíble y eficaz, con arreglo a las modalidades que se establecen en el anexo que se considerará parte integrante de la Declaración.

## Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo

5. Subraya que las normas del trabajo no deberían utilizarse con fines comerciales proteccionistas y que nada en la presente Declaración y su seguimiento podrá invocarse ni utilizarse de otro modo con dichos fines; además, no debería en modo alguno ponerse en cuestión la ventaja comparativa de cualquier país sobre la base de la presente Declaración y su seguimiento.

### Anexo

#### SEGUIMIENTO DE LA DECLARACIÓN

##### I. OBJETIVO GENERAL

1. El objetivo del seguimiento descrito a continuación es alentar los esfuerzos desplegados por los Miembros de la Organización con vistas a promover los principios y derechos fundamentales consagrados en la Constitución de la OIT y la Declaración de Filadelfia, que la Declaración reitera.

2. De conformidad con este objetivo estrictamente promocional, el presente seguimiento deberá contribuir a identificar los ámbitos en que la asistencia de la Organización, por medio de sus actividades de cooperación técnica, pueda resultar útil a sus Miembros con el fin de ayudarlos a hacer efectivos esos principios y derechos fundamentales. No podrá sustituir los mecanismos de control establecidos ni obstaculizar su funcionamiento; por consiguiente, las situaciones particulares propias al ámbito de esos mecanismos no podrán discutirse o volver a discutirse en el marco de dicho seguimiento.

3. Los dos aspectos del presente seguimiento, descritos a continuación, recurrirán a los procedimientos ya existentes; el seguimiento anual relativo a los convenios no ratificados sólo supondrá ciertos ajustes a las actuales modalidades de aplicación del artículo 19, párrafo 5, e) de la Constitución, y el informe global permitirá optimizar los resultados de los procedimientos llevados a cabo en cumplimiento de la Constitución.

##### II. SEGUIMIENTO ANUAL RELATIVO A LOS CONVENIOS FUNDAMENTALES NO RATIFICADOS

###### *A. Objeto y ámbito de aplicación*

1. Su objeto es proporcionar una oportunidad de seguir cada año, mediante un procedimiento simplificado que sustituirá el procedimiento cuatrienal introducido en 1995 por el Consejo de Administración, los esfuerzos desplegados con arreglo a la Declaración por los Miembros que no han ratificado aún todos los convenios fundamentales.

2. El seguimiento abarcará cada año las cuatro áreas de principios y derechos fundamentales enumerados en la Declaración.

###### *B. Modalidades*

1. El seguimiento se basará en memorias solicitadas a los Miembros en virtud del artículo 19, párrafo 5, e) de la Constitución. Los formularios de memoria se establecerán

con el fin de obtener de los gobiernos que no hayan ratificado alguno de los convenios fundamentales información acerca de los cambios que hayan ocurrido en su legislación o su práctica, teniendo debidamente en cuenta el artículo 23 de la Constitución y la práctica establecida.

2. Esas memorias, recopiladas por la Oficina, serán examinadas por el Consejo de Administración.

3. Con el fin de preparar una introducción a la compilación de las memorias así establecida, que permita llamar la atención sobre los aspectos que merezcan en su caso una discusión más detallada, la Oficina podrá recurrir a un grupo de expertos nombrados con este fin por el Consejo de Administración.

4. Deberá ajustarse el procedimiento en vigor del Consejo de Administración para que los Miembros que no estén representados en el mismo puedan proporcionar, del modo más adecuado, las aclaraciones que en el curso de sus discusiones pudieren resultar necesarias o útiles para completar la información contenida en sus memorias.

### III. INFORME GLOBAL

#### *A. Objeto y ámbito de aplicación*

1. El objeto de este informe es facilitar una imagen global y dinámica de cada una de las categorías de principios y derechos fundamentales observada en el período cuatrienal anterior, servir de base a la evaluación de la eficacia de la asistencia prestada por la Organización y establecer las prioridades para el período siguiente mediante programas de acción en materia de cooperación técnica destinados a movilizar los recursos internos y externos necesarios al respecto.

2. El informe tratará sucesivamente cada año de una de las cuatro categorías de principios y derechos fundamentales.

#### *B. Modalidades*

1. El informe se elaborará bajo la responsabilidad del Director General sobre la base de informaciones oficiales o reunidas y evaluadas con arreglo a procedimientos establecidos. Respecto de los países que no han ratificado los convenios fundamentales, dichas informaciones reposarán, en particular, en el resultado del seguimiento anual antes mencionado. En el caso de los Miembros que han ratificado los convenios correspondientes, estas informaciones reposarán, en particular, en las memorias tal como han sido presentadas y tratadas en virtud del artículo 22 de la Constitución.

2. Este informe será presentado a la Conferencia como un informe del Director General para ser objeto de una discusión tripartita. La Conferencia podrá tratarlo de un modo distinto al previsto para los informes a los que se refiere el artículo 12 de su Reglamento, y podrá hacerlo en una sesión separada dedicada exclusivamente a dicho informe o de cualquier otro modo apropiado. Posteriormente, corresponderá al Consejo de Administración, en el curso de una de sus reuniones subsiguientes más próximas, sacar las conclusiones de dicho debate en lo relativo a las prioridades y a los programas de acción en materia de cooperación técnica que haya que poner en aplicación durante el período cuatrienal correspondiente.

## **Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo**

### IV. QUEDA ENTENDIDO QUE:

1. El Consejo de Administración y la Conferencia deberán examinar las enmiendas que resulten necesarias a sus reglamentos respectivos para poner en ejecución las disposiciones anteriores.

2. La Conferencia deberá, llegado el momento, volver a examinar el funcionamiento del presente seguimiento habida cuenta de la experiencia adquirida, con el fin de comprobar si éste se ha ajustado convenientemente al objetivo enunciado en la Parte I.

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

El texto anterior es el texto de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento debidamente adoptada por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo en el curso de su octogésima sexta reunión, celebrada en Ginebra y cuya clausura se declaró el 18 de junio de 1998.

EN FE DE LO CUAL lo hemos firmado este decimonoveno día de junio de 1998.

*El Presidente de la Conferencia*

JEAN-JACQUES OECHSLIN

*El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo*

MICHEL HANSENNE

ANEXOS

---



LISTA DE RATIFICACIONES DEL MLC, 2006  
(al 31 de enero de 2015)

	Ratificación	Entrada en vigor
Alemania	16.08.2013	16.08.2014
Antigua y Barbuda	11.08.2011	20.08.2013
Argentina	28.05.2014	28.05.2015
Australia	21.12.2011	20.08.2013
Bahamas	11.02.2008	20.08.2013
Bangladesh	06.11.2014	06.11.2015
Barbados	20.06.2013	20.06.2014
Bélgica	20.08.2013	20.08.2014
Belice	08.07.2014	08.07.2015
Benin	13.06.2011	20.08.2013
Bosnia y Herzegovina	18.01.2010	20.08.2013
Bulgaria	12.04.2010	20.08.2013
Canadá	15.06.2010	20.08.2013
Chipre	20.07.2012	20.08.2013
Congo	26.03.2014	26.03.2015
Corea, República de	09.01.2014	09.01.2015
Croacia	12.02.2010	20.08.2013
Dinamarca	23.06.2011	20.08.2013
España	04.02.2010	20.08.2013
Fiji	10.10.2014	10.10.2015
Filipinas	20.08.2012	20.08.2013
Finlandia	09.01.2013	09.01.2014
Francia	28.02.2013	28.02.2014
Gabón	25.09.2014	25.09.2015
Ghana	16.08.2013	16.08.2014
Grecia	04.01.2013	04.01.2014
Hungría	31.07.2013	31.07.2014
Irán, República Islámica del	11.06.2014	11.06.2015
Irlanda	21.07.2014	21.07.2015
Islas Marshall	25.09.2007	20.08.2013
Italia	19.11.2013	19.11.2014

*(continúa en la página siguiente)*

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

	Ratificación	Entrada en vigor
Japón	05.08.2013	05.08.2014
Kenya	31.07.2014	31.07.2015
Kiribati	24.10.2011	20.08.2013
Letonia	12.08.2011	20.08.2013
Líbano*	18.02.2013	
Liberia	07.06.2006	20.08.2013
Lituania	20.08.2013	20.08.2014
Luxemburgo	20.09.2011	20.08.2013
Malasia	20.08.2013	20.08.2014
Maldivas, República de	07.10.2014	07.10.2015
Malta	22.01.2013	22.01.2014
Marruecos	10.09.2012	10.09.2013
Mauricio	30.05.2014	30.05.2015
Nicaragua	20.12.2013	20.12.2014
Nigeria	18.06.2013	18.06.2014
Noruega	10.02.2009	20.08.2013
Países Bajos	13.12.2011	20.08.2013
Palau	29.05.2012	20.08.2013
Panamá	06.02.2009	20.08.2013
Polonia	03.05.2012	20.08.2013
Reino Unido	07.08.2013	07.08.2014
Rusia, Federación de	20.08.2012	20.08.2013
Saint Kitts y Nevis	21.02.2012	20.08.2013
Samoa	21.11.2013	21.11.2014
San Vicente y las Granadinas	09.11.2010	20.08.2013
Serbia	15.03.2013	15.03.2014
Seychelles	07.01.2014	07.01.2015
Singapur	15.06.2011	20.08.2013
Sudáfrica	20.06.2013	20.06.2014
Suecia	12.06.2012	20.08.2013
Suiza	21.02.2011	20.08.2013
Togo	14.03.2012	20.08.2013
Tuvalu	16.02.2012	20.08.2013
Viet Nam	08.05.2013	08.05.2014

\* Instrumento de ratificación recibido pero no registrado a la espera de informaciones relativas a la norma A4.5, párrafos 2 y 10.

LISTA DE RATIFICACIONES DE LOS CONVENIOS  
SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO  
(al 31 de enero de 2015)

	Número de ratificaciones	Número de denuncias
Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7)	53	52
Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8)	60	32
Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9)	41	22
Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15) <sup>a</sup>	69	61
Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16)	82	37
Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)	60	29
Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)	47	25
Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)	37	20
Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54) <sup>b</sup>	6	2
Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)	18	11
Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)	20	12
Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57)	3	2
Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)	51	40
Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)	25	15
Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)	38	21
Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)	7	1
Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71) <sup>a</sup>	13	0
Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72) <sup>b</sup>	5	4

(continúa en la página siguiente)

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

	Número de ratificaciones	Número de denuncias
Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)	46	28
Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)	29	18
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75) <sup>b</sup>	5	4
Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91) <sup>b</sup>	25	7
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)	47	25
Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93)	5	0
Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) <sup>a</sup>	64	7
Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109)	15	4
Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112) <sup>a</sup>	29	21
Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113) <sup>a</sup>	30	1
Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114) <sup>a</sup>	23	1
Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125) <sup>a</sup>	10	0
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126) <sup>a</sup>	23	1
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)	32	18
Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)	29	15
Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145)	17	10
Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)	17	12
Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)	56	33
Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976	24	20
Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163)	18	11
Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)	15	10
Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)	3	3
Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)	14	8
Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178)	15	11

	Número de ratificaciones	Número de denuncias
Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)	10	10
Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180)	21	19
Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185) <sup>a,c</sup>	29	0
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) <sup>d</sup>	65	0
Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) <sup>a</sup>	5	0
<b>TOTAL</b>	<b>1356</b>	<b>683</b>

<sup>a</sup> Convenios que no están revisados por el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

<sup>b</sup> Convenio que aún no han recibido el número necesario de ratificaciones para su entrada en vigor.

<sup>c</sup> Una aplicación provisional (artículo 9).

<sup>d</sup> Incluyendo un instrumento de ratificación recibido pero no registrado a la espera de informaciones relativas de la norma A4.5, párrafo 10.

### LISTA DE RECOMENDACIONES SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO

- Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7)
- Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (núm. 9)
- Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (núm. 10)
- Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (núm. 27)
- Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (núm. 28)
- Recomendación sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936 (núm. 48)
- Recomendación sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 49)
- Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 75)
- Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946 (núm. 76)
- Recomendación sobre la formación profesional de la gente de mar, 1946 (núm. 77)
- Recomendación sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946 (núm. 78)
- Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 105)
- Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958 (núm. 106)
- Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958 (núm. 107)
- Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (núm. 108)
- Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958 (núm. 109)
- Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126)
- Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (núm. 137)
- Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1970 (núm. 138)
- Recomendación sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970 (núm. 139)
- Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970 (núm. 140)
- Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970 (núm. 141)
- Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142)
- Recomendación sobre la protección de los jóvenes marinos, 1976 (núm. 153)
- Recomendación sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 154)
- Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (núm. 155)
- Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 173)
- Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (núm. 174)
- Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 185)

## **Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo**

Recomendación sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 186)

Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187)

Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199)

## ANEXO IV

### CUADRO DE RATIFICACIONES DE CONVENIOS MARÍTIMOS Y DE OTROS CONVENIOS INTERNACIONALES DEL TRABAJO MENCIONADOS EN ESTE VOLUMEN (al 31 de enero de 2015)\*

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Afganistán	6	100, 105, 111, 138, 144, 182
Albania	19	16, 29, (58), 81, 87, 98, 100, 105, 111, (112), 122, 129, 138, 144, 147, 178, 182, 185, P147
Alemania	37	(7), (8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (53), (56), (73), 81, 87, (92), 98, 100, 105, 111, (112), 113, 114, 122, 125, 126, 129, (133), (134), 138, 144, (146), (147), (164), (166), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Angola	17	(7), 29, 68, 69, 73, 74, 81, 87, 91, 92, 98, 100, 105, 108, 111, 138, 182
Antigua y Barbuda	13	29, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 138, 144, 182, MLC, 2006
Arabia Saudita	7	29, 81, 100, 105, 111, (138), 182
Argelia	24	29, 56, (58), 68, 69, (70), 71, (72), 73, 74, 81, 87, 91, 92, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 138, 144, 147, 182
Argentina	25	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 29, 53, 58, 68, 71, 73, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 129, 138, 144, 182, (MLC, 2006), (188)
Armenia	11	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182
Australia	24	(7), (8), (9), (15), (16), (22), 29, (58), (69), (73), 81, 87, (92), 98, 100, 105, 111, 112, 122, (133), 144, (166), 182, MLC, 2006
Austria	11	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182
Azerbaiyán	24	16, 23, 29, 69, 73, 81, 87, 92, 98, 100, 105, (108), 111, 113, 122, 126, 129, 133, 134, 138, 144, 147, 182, (185)
Bahamas	15	(7), (22), 29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, (147), 182, 185, MLC, 2006
Bahrein	6	29, 81, 105, 111, 138, 182

*(continúa en la página siguiente)*



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Bangladesh	14	15, 16, 22, 29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 144, 182, 185, (MLC, 2006)
Barbados	17	(7), (22), 29, (74), 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 138, 144, (147), 182, MLC, 2006
Belarús	15	(15), 16, 29, (58), 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 138, 144, 182
Bélgica	40	(7), (8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (53), (54), (55), (56), (57), (58), (68), (69), (73), (74), 81, 87, 91, (92), 98, 100, 105, 111, (112), 113, 114, 122, 125, 126, 129, 138, 144, (147), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Belice	25	(7), 8, (15), 16, 22, 23, 29, 55, 58, 81, 87, 92, 98, 100, 105, 108, 111, 133, 134, 138, 144, 147, 182, (MLC, 2006), P147
Benin	12	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, (147), 182, MLC, 2006
Bolivia, Estado Plurinacional de	11	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 129, 138, 182
Bosnia y Herzegovina	31	(8), (9), (16), (22), (23), 29, (53), (56), (69), (73), (74), 81, 87, 91, (92), 98, 100, 105, (109), 111, (113), (114), 122, (126), 129, 138, 144, 182, 185, MLC, 2006, (188)
Botswana	9	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Brasil	33	(7), 16, 22, 29, 53, (58), 81, (91), 92, (93), 98, 100, 105, (108), (109), 111, 113, 122, 125, 126, 133, 134, 138, 144, 145, 146, 147, 163, 164, 166, 178, 182, 185
Brunei Darussalam	2	138, 182
Bulgaria	43	(7), (8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (53), (54), (55), (56), (57), (58), (68), (69), 71, (72), (73), (75), 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, (112), 113, 122, 138, 144, (146), (147), (163), (164), (166), (178), (179), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Burkina Faso	12	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 129, 138, 144, 182
Burundi	10	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Cabo Verde	9	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 182
Camboya	9	29, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 182
Camerún	15	9, 15, 16, 29, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 138, 146, 182
Canadá	21	(7), (8), 15, (16), (22), 29, (58), (68), (69), (73), (74), 87, 100, 105, 108, 111, 122, 144, (147), 182, MLC, 2006
Centroafricana, República	11	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Chad	10	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Checa, República	15	29, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, 138, 144, 163, 164, 182
Chile	16	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 29, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182
China	11	(7), (15), 16, 22, 23, 100, 111, 122, 138, 144, 182
Chipre	20	(15), (16), (23), 29, (58), 81, 87, (92), 98, 100, 105, 111, 114, 122, 138, 144, (147), 182, MLC, 2006, (P147)
Colombia	18	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 129, 138, 144, 182
Comoras	11	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, (144), 182
Congo	13	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182, 185, (MLC, 2006), (188)
Corea, República de	11	(53), (73), 81, 100, 111, 122, 138, 144, 182, 185, MLC, 2006
Costa Rica	21	8, 16, 29, 81, 87, 92, 98, 100, 105, 111, (112), 113, 114, 122, 129, 134, 138, 144, 145, 147, 182
Côte d'Ivoire	12	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 129, 133, 138, 144, 182
Croacia	30	(8), (9), (16), (22), (23), 29, (53), (56), (69), (73), (74), 81, 87, 91, (92), 98, 100, 105, (109), 111, 113, 122, 129, 138, (147), (179), 182, 185, MLC, 2006, (P147)
Cuba	26	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 29, 53, (58), (72), 81, 87, 91, 92, (93), 98, 100, 105, 108, 111, (112), 113, 122, 138, 145
Democrática del Congo, República	10	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Dinamarca	31	(7), (8), (9), (15), (16), 29, (53), (58), (73), 81, 87, (92), 98, 100, 105, 108, 111, (112), 122, 126, 129, (133), (134), 138, 144, (147), (163), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Djibouti	27	9, (15), 16, 22, 23, 29, 53, 55, 56, (58), 69, 71, 73, 81, 87, 91, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 125, 126, 138, 144, 182
Dominica	15	8, 16, 22, 29, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 138, 144, 147, 182
Dominicana, República	12	(7), 29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182
Ecuador	14	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 112, 113, 114, 122, 138, 144, 182

*(continúa en la página siguiente)*

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Egipto	27	9, 22, 23, 29, 53, 55, 56, 68, 69, 71, 73, 74, 81, 87, 92, 98, 100, 105, 111, 129, 134, 138, 144, 145, 147, 166, 182
El Salvador	12	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 129, 138, 144, 182
Emiratos Árabes Unidos	7	29, 81, 100, 105, 111, 138, 182
Eritrea	7	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138
Eslovaquia	14	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 129, 138, 144, 163, 164, 182
Eslovenia	32	8, 9, 16, 22, 23, 29, 53, 56, 69, 73, 74, 81, 87, 91, 92, 98, 100, 105, 108, (109), 111, 113, 114, 122, 126, 129, 138, 144, 147, 180, 182, P147
España	47	(7), (8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (53), (55), (56), (58), (68), (69), (70), (73), (74), 81, 87, (91), (92), 98, 100, 105, (108), (109), 111, (112), 113, 114, 122, 126, 129, (134), 138, 144, (145), (146), (147), (163), (164), (165), (166), (180), 182, 185, MLC, 2006
Estados Unidos	10	53, (54), 55, (57), 58, 74, 105, 144, 147, 182
Estonia	23	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 29, 53, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, 138, 144, 147, 182, P147
Etiopía	9	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Ex República Yugoslava de Macedonia	28	8, 9, 16, 22, 23, 29, 53, 56, 69, 73, 74, 81, 87, 91, 92, 98, 100, 105, (109), 111, 113, 114, 122, 126, 129, 138, 144, 182
Fiji	17	8, 29, 58, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, 138, 144, 178, 182, (MLC, 2006)
Filipinas	17	(23), 29, (53), 87, (93), 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, (165), (179), 182, 185, MLC, 2006
Finlandia	37	(7), (8), (9), (15), (16), (22), 29, (53), (72), (73), (75), 81, 87, (91), (92), 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, (133), (134), 138, 144, (145), (146), (147), (163), (164), (178), (179), (180), 182, MLC, 2006, P(147)
Francia	54	(8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (53), (54), (55), (56), (58), (68), (69), (70), 71, (72), (73), (74), (75), 81, 87, (91), (92), 98, 100, 105, (108), (109), 111, (112), 113, 114, 122, 125, 126, 129, (133), (134), 138, 144, (145), (146), (147), (163), (164), (166), (178), (179), (180), 182, 185, MLC, 2006, P(147)
Gabón	12	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182, (MLC, 2006)
Gambia	8	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 182
Georgia	10	29, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 163, 182

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Ghana	22	(8), (15), (16), (22), (23), 29, (58), (69), (74), 81, 87, (92), 98, 100, 105, 108, 111, 138, 144, (147), 182, MLC, 2006
Granada	16	(7), 8, (15), 16, 29, (58), 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 138, 144, 182
Grecia	32	(7), (8), (9), (15), (16), (23), 29, (55), (58), (68), (69), 71, (73), 81, 87, (92), 98, 100, 105, 108, 111, 122, 126, (133), (134), 138, 144, (147), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Guatemala	21	(15), 16, 29, 58, 81, 87, 98, 100, 105, 108, (109), 111, 112, 113, 114, 122, 129, 138, 144, 163, 182
Guinea	17	16, 29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, (112), 113, 114, 122, 133, 134, 138, 144, 182
Guinea-Bissau	16	(7), 29, 68, 69, 73, 74, 81, 91, 92, 98, 100, 105, 108, 111, 138, 182
Guinea Ecuatorial	10	29, 68, 87, 92, 98, 100, 105, 111, 138, 182
Guyana	15	(7), (15), 29, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 129, 138, 144, 166, 182
Haití	9	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 182
Honduras	12	29, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 138, 144, 182
Hungría	24	(7), (15), (16), 29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 129, 138, 144, (145), (147), (163), (164), (165), (166), 182, 185, MLC, 2006, (P147)
India	12	15, 16, 22, 29, 81, 100, 105, 108, 111, 122, 144, 147
Indonesia	12	29, 69, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182, 185
Irán, República Islámica del	8	29, 100, 105, 108, 111, 122, 182, (MLC, 2006)
Iraq	23	8, (15), 16, 22, 23, 29, (58), 81, 92, (93), 98, 100, 105, 108, (109), 111, 122, 138, 144, 145, 146, 147, 182
Irlanda	30	(7), 8, (15), 16, 22, 23, 29, 53, 68, 69, 73, 74, 81, 87, 92, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 138, 144, 147, 178, 179, 180, 182, (MLC, 2006), P147
Islandia	17	(15), 29, (58), 81, 87, 91, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, 138, 144, 147, 182
Islas Marshall	2	185, MLC, 2006
Islas Salomón	12	8, 16, 29, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 138, 182
Israel	19	9, 29, 53, 81, 87, 91, 92, 98, 100, 105, 111, (112), 122, 133, 134, 138, 144, 147, 182

(continúa en la página siguiente)

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Italia	40	(7), (8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (53), (55), (58), (68), (69), 71, (73), (74), 81, 87, (91), (92), 98, 100, 105, 108, (109), 111, (112), 114, 122, 129, (133), (134), 138, 144, (145), (146), (147), (164), 182, MLC, 2006
Jamaica	16	(7), 8, (15), 16, 29, (58), 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182
Japón	21	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 29, (58), (69), (73), 81, 87, 98, 100, 122, (134), 138, 144, (147), 182, MLC, 2006
Jordania	12	29, 81, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 147, 182, 185
Kazajstán	13	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 129, 138, 144, 182, 185
Kenya	17	(15), 16, 29, (58), 81, 98, 100, 105, 111, (112), 129, 134, 138, 144, 146, 182, (MLC, 2006)
Kirguistán	22	16, 23, 29, 69, 73, 81, 87, 92, 98, 100, 105, 108, 111, 113, 122, 126, 133, 134, 138, 144, 147, 182
Kiribati	10	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 182, 185, MLC, 2006
Kuwait	9	29, 81, 87, 98, 105, 111, 138, 144, 182
Lao, República Democrática Popular	6	29, 100, 111, 138, 144, 182
Lesotho	10	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Letonia	23	(7), (8), (9), (15), (16), 29, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, (133), 138, 144, (147), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Libano	20	8, 9, (15), 29, 58, 71, 73, 74, 81, 98, 100, 105, (109), 111, 122, 133, 138, 147, 182, (MLC, 2006)
Liberia	21	(22), (23), 29, (53), (55), (58), 81, 87, (92), 98, 105, 108, 111, 112, 113, 114, (133), 144, (147), 182, MLC, 2006
Libia	11	29, 53, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 182
Lituania	17	29, (73), 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 138, 144, (147), 182, (185), MLC, 2006, (P147)
Luxemburgo	35	(7), (8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (53), (55), (56), (68), (69), (73), (74), 81, 87, (92), 98, 100, 105, (108), 111, 129, (133), 138, (146), (147), (166), (178), (180), 182, 185, MLC, 2006, (P147)
Madagascar	13	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 129, 138, 144, 182, 185
Malasia	9	29, 81, 98, 100, (105), 138, 144, 182, MLC, 2006

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Malawi	11	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 129, 138, 144, 182
Maldivas, República de	10	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 182, (185), (MLC, 2006)
Malí	10	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Malta	23	(7), (8), (15), (16), (22), 29, (53), (73), (74), 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 129, 138, (147), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Marruecos	26	(15), (22), 29, (55), 81, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, 138, 144, (145), (146), (147), (163), (164), (166), (178), (179), (180), 182, MLC, 2006, (188)
Mauricio	18	(7), 8, (15), 16, 29, 58, 74, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 138, 144, 182, (MLC, 2006)
Mauritania	18	15, 22, 23, 29, 53, 58, 81, 87, 91, 98, 100, 105, 111, 112, 114, 122, 138, 182
México	25	(7), 8, 9, 16, 22, (23), 29, 53, (54), 55, 56, 58, 87, 100, 105, 108, (109), 111, 112, 134, 144, 163, 164, 166, 182
Moldova, República de	16	29, 81, 87, 92, 98, 100, 105, (108), 111, 122, 129, 133, 138, 144, 182, 185
Mongolia	10	29, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182
Montenegro	27	8, 9, 16, 22, 23, 29, 53, 56, 69, 73, 74, 81, 87, 91, 92, 98, 100, 105, 111, 113, 114, 122, 126, 129, 138, 144, 182
Mozambique	11	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182
Myanmar	6	15, 16, 22, 29, 87, 182
Namibia	9	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Nepal	8	29, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Nicaragua	19	(7), (8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, (146), 182, MLC, 2006
Níger	9	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 182
Nigeria	21	(8), (9), (15), (16), 29, (58), 81, 87, 98, 100, 105, 111, (133), (134), 138, 144, (178), (179), 182, 185, MLC, 2006
Noruega	44	(7), (8), (9), (15), (16), (22), 29, (53), (56), (58), (68), (69), 71, (73), (75), 81, 87, 91, (92), 98, 100, 105, 108, (109), 111, (112), 113, 122, 126, 129, (133), (134), 138, 144, (145), (147), (163), (164), (178), (179), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Nueva Zelandia	24	8, 9, 15, 16, 22, 23, 29, 53, 58, 68, 69, 74, 81, 92, 98, 100, 105, 111, 122, 133, 134, 144, 145, 182

(continúa en la página siguiente)

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Omán	4	29, 105, 138, 182
Países Bajos	39	(7), (8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (58), (68), (69), (70), 71, (73), (74), 81, 87, (91), (92), 98, 100, 105, 111, (112), 113, 114, 122, 126, 129, (133), 138, 144, (145), (146), (147), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Pakistán	14	(15), 16, 22, 29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182, 185
Palau	1	MLC, 2006
Panamá	33	(8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (53), (55), (56), (58), (68), (69), 71, (73), (74), 81, 87, (92), 98, 100, 105, 108, 111, (112), 113, 114, 122, 125, 126, 138, 182, MLC, 2006
Papua Nueva Guinea	12	(7), 8, 22, 29, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 182
Paraguay	10	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 182
Perú	29	8, 9, 22, 23, 29, 53, 55, 56, 58, 68, 69, (70), 71, 73, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 112, 113, 114, 122, 138, 144, 147, 178, 182
Polonia	35	(7), (8), (9), (15), (16), (22), (23), 29, (68), (69), (70), (73), (74), 81, 87, 91, (92), 98, 100, 105, 108, 111, (112), 113, 122, 129, (133), (134), 138, 144, (145), (147), (178), 182, MLC, 2006
Portugal	27	(7), 8, 22, 23, 29, 68, 69, 73, 74, 81, 87, (91), 92, 98, 100, 105, 108, (109), 111, 122, 129, 138, 144, 145, 146, 147, 182
Qatar	6	29, 81, 105, 111, 138, 182
Reino Unido	32	(7), (8), (15), (16), (22), (23), 29, (56), (68), (69), (70), (74), 81, 87, (92), 98, 100, 105, 108, 111, 114, 122, 126, (133), 138, 144, (147), (178), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Rumania	28	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 29, 68, 81, 87, 92, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, 133, 134, 138, 144, 147, 163, 166, 180, 182, P147
Rusia, Federación de	29	(15), (16), (23), 29, (58), (69), (73), 81, 87, (92), 98, 100, 105, (108), 111, (112), 113, 122, 126, (133), (134), 138, (144), (147), (163), (179), 182, 185, MLC, 2006
Rwanda	10	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 182
Saint Kitts y Nevis	10	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182, MLC, 2006
Samoa	9	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 182, MLC, 2006
San Marino	9	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
San Vicente y las Granadinas	17	(7), (16), 29, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, 138, 144, (180), 182, MLC, 2006

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Santa Lucía	12	7, 8, 15, 16, 29, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 182
Santo Tomé y Príncipe	10	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Senegal	12	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 125, 138, 144, 182
Serbia	29	(8), (9), (16), (22), (23), 29, (53), (56), (69), (73), (74), 81, 87, 91, (92), 98, 100, 105, (109), 111, 113, 114, 122, 126, 129, 138, 144, 182, MLC, 2006
Seychelles	21	(7), (8), (15), (16), (22), 29, (58), (73), 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 138, 144, (147), (180), 182, MLC, 2006
Sierra Leona	18	(7), 8, (15), 16, 22, 29, (58), 81, 87, 98, 100, 105, 111, 125, 126, 138, 144, 182
Singapur	14	(7), (8), (15), (16), (22), 29, 81, 98, 100, (105), 138, 144, 182, MLC, 2006
Siria, República Árabe	13	29, 53, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 125, 129, 138, 144, 182
Somalia	9	16, 22, 23, 29, (87), (98), 105, 111, (182)
Sri Lanka	16	(7), 8, (15), 16, 29, 58, 81, 87, 98, 100, 105, 108, 111, 138, 144, 182
Sudáfrica	12	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182, MLC, 2006, (188)
Sudán	9	29, 81, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 182
Sudán del Sur	7	29, 98, 100, 105, 111, 138, 182
Suecia	33	(7), (8), (9), (15), (16), 29, (58), (73), (75), 81, 87, (92), 98, 100, 105, 108, 111, 122, 129, (133), (134), 138, 144, (145), (146), (147), (163), (164), (178), (180), 182, MLC, 2006, (P147)
Suiza	18	(8), (15), (16), (23), 29, (58), 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, (163), 182, MLC, 2006
Suriname	9	29, 81, 87, 98, 105, 112, 122, 144, 182
Swazilandia	10	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 144, 182
Tailandia	6	29, 100, 105, 122, 138, 182
Tanzanía, República Unida de	12	(15), 16, 29, 87, 98, 100, 105, 111, 134, 138, 144, 182
Tayikistán	22	16, 23, 29, 69, 73, 81, 87, 92, 98, 100, 105, 108, 111, 113, 122, 126, 133, 134, 138, 144, 147, 182
Timor-Leste	4	29, 87, 98, 182
Togo	13	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 129, 138, 144, 182, MLC, 2006

*(continúa en la página siguiente)*



## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Estados Miembros (185)	Total	Ratificaciones de convenios
Trinidad y Tabago	15	(15), 16, 29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 125, 138, 144, 147, 182
Túnez	23	8, 16, 22, 23, 29, 55, (58), 73, 81, 87, 91, 98, 100, 105, 108, 111, (112), 113, 114, 122, 138, 144, 182
Turkmenistán	9	29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 182, 185
Turquía	25	(15), 29, 53, 55, (58), 68, 69, 73, 81, 87, 92, 98, 100, 105, 108, 111, 122, 133, 134, 138, 144, 146, 164, 166, 182
Tuvalu	1	MLC, 2006
Ucrania	25	(15), 16, 23, 29, (58), 69, 73, 81, 87, 92, 98, 100, 105, 108, 111, (112), 113, 122, 126, 129, 133, 138, 144, 147, 182
Uganda	11	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182
Uruguay	29	(7), 8, 9, (15), 16, 22, 23, 29, (54), (58), 73, 81, 87, (93), 98, 100, 105, 108, 111, (112), 113, 114, 122, 129, 133, 134, 138, 144, 182
Uzbekistán	8	29, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 182
Vanuatu	8	29, 87, 98, 100, 105, 111, 182, 185
Venezuela, República Bolivariana de	13	(7), 22, 29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182
Viet Nam	9	29, 81, 100, 111, 122, 138, 144, 182, MLC, 2006
Yemen	15	(15), 16, 29, 58, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 138, 144, 182, 185
Zambia	12	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 122, 129, 138, 144, 182
Zimbabwe	11	29, 81, 87, 98, 100, 105, 111, 129, 138, 144, 182

\* Los convenios entre paréntesis no se encuentran en vigor en el país indicado.

## ANEXO V

### DECLARACIONES DE APLICACIÓN DE CONVENIOS MARÍTIMOS Y DE OTROS CONVENIOS INTERNACIONALES DEL TRABAJO A TERRITORIOS NO METROPOLITANOS (al 31 de enero de 2015)\*

Estados Miembros	Territorio no metropolitano	Total	Convenios aplicables (con o sin modificaciones)
Australia	Isla Norfolk	7	29, 87, 98, 100, 105, 112, 122
Dinamarca	Groenlandia	8	7, 15, 16, 29, 87, 105, 122, 126
	Islas Feroe	13	(7), (8), (9), 15, (16), 29, (53), 87, (92), 98, 105, 126, MLC, 2006
Estados Unidos	Guam	8	53, (54), 55, (57), 58, 74, 144, 147
	Islas Marianas del Norte	2	144, 147
	Islas Vírgenes Estadounidenses	8	53, (54), 55, (57), 58, 74, 144, 147
	Puerto Rico	8	53, (54), 55, (57), 58, 74, 144, 147
	Samoa Americana	7	53, (54), 55, (57), 58, 144, 147
Francia	Nueva Caledonia	30	(9), 15, (16), (22), (23), 29, (53), (55), (56), (58), (69), 71, (73), 81, 87, (91), 98, 100, 105, 108, 111, 122, 125, 126, 129, 144, (145), (146), (147), MLC, 2006
	Polinesia Francesa	29	9, 15, 16, 22, 23, 29, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, 81, 87, (91), 98, 100, 105, 108, 111, 122, 125, 126, 129, 144, 145, 146, 147
	Tierras australes y antárticas francesas	21	8, 9, 15, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 73, 74, 87, 92, 98, 108, 111, 133, 134, 146, 147
Nueva Zelandia	Tokelau	4	29, 100, 105, 111
Países Bajos	Aruba	22	8, 9, 22, 23, 29, (58), 69, 74, 81, 87, 105, 113, 114, 122, (126), (129), 138, 144, 145, 146, 147, 182
	Caribe parte de los Países Bajos	12	8, 9, 22, 23, 29, 58, 69, 74, 81, 87, 105, 122

*(continúa en la página siguiente)*

## Compilación de los instrumentos sobre el trabajo marítimo

Estados Miembros	Territorio no metropolitano	Total	Convenios aplicables (con o sin modificaciones)
Países Bajos (concl.)	Curazao	13	8, 9, 22, 23, 29, 58, 69, 74, 81, 87, 105, 122, 144
	Sint Maarten	13	8, 9, 22, 23, 29, 58, 69, 74, 81, 87, 105, 122, 144
Reino Unido	Anguilla	10	7, 8, 22, 23, 29, 58, 87, 98, 105, 108
	Bermudas	14	7, 15, 16, 22, 23, 29, (58), 87, 98, 105, 108, (133), (147), MLC, 2006
	Gibraltar	17	(7), (8), 15, (16), (22), (23), 29, (58), 81, 87, 98, 100, 105, 108, (133), (147), MLC, 2006
	Guernsey	17	7, 8, 15, 16, 22, 29, 56, 69, 74, 81, 87, 98, 105, 108, 114, 122, 182
	Isla de Man	26	(7), (8), 15, (16), (22), (23), 29, (56), (68), (69), (70), (74), 81, 87, (92), 98, 105, 108, 122, 126, (133), (147), (178), (180), MLC, 2006, (P147)
	Islas Caimanes	1	MLC, 2006
	Islas Malvinas (Falkland)	11	7, 8, 22, 23, 29, 58, 87, 98, 105, 108, 182
	Islas Vírgenes Británicas	9	7, 8, 23, 29, 58, 87, 98, 105, 108
	Jersey	14	7, 8, 15, 16, 22, 29, 56, 69, 74, 81, 87, 98, 105, 108
	Montserrat	10	7, 8, 15, 16, 29, 58, 87, 98, 105, 108
Santa Elena	11	7, 8, 15, 16, 29, 58, 87, 98, 105, 108, 182	

\* Los convenios entre paréntesis no se encuentran en vigor en el país indicado.

# COMPILACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO

Segunda edición, 2015

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, es un importante instrumento internacional que fue adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.ª reunión (marítima). Denominado la «carta de derechos» para la gente de mar, consagra el derecho de la gente de mar a condiciones de trabajo decente y contribuye a crear condiciones para una competencia leal entre los armadores. El Convenio fue concebido con el objetivo de ser un instrumento aplicable a escala mundial que se ha convertido en el «cuarto pilar» del régimen normativo internacional garante de un sector marítimo de calidad, completando los principales convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI). También están incluidas en esta edición las enmiendas de 2014 al Convenio.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, contiene una amplia serie de normas de alcance mundial, que reúne prácticamente todos los convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo adoptados desde 1920 en un instrumento único, de nuevo formato y requerimientos innovadores que reflejan las condiciones modernas del sector. El Convenio establece requisitos que garantizan condiciones de trabajo decente para toda la gente de mar, incluyendo las condiciones mínimas de los acuerdos de empleo de la gente de mar, la edad mínima, el reconocimiento médico de la aptitud física, la formación, las licencias, la repatriación, el alojamiento y la alimentación a bordo, la atención médica, la seguridad y salud ocupacional, el bienestar y la protección en materia de seguridad social. Cabe destacar que una parte del Convenio, el título 5, trata del cumplimiento y control. El contenido de sus requisitos tiene la finalidad de establecer una «cultura del cumplimiento» sostenido en cada fase de observancia, desde los sistemas nacionales de protección hasta el sistema internacional, entre las que cabe mencionar la inspección de las condiciones en todos los buques, la certificación por el Estado del pabellón y la inspección por el Estado rector del puerto de las condiciones de trabajo en los buques que realizan viajes internacionales.

Esta nueva y esencial fuente de referencia incluye también el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), el Convenio (núm. 188) y la Recomendación (núm. 199) sobre el trabajo en la pesca, 2007, los convenios fundamentales de la OIT y la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento.

ISBN 978-92-2-328859-4



9 789223 288594