DECRETO DE APROBACIÓN DEL "CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006"

DECRETO LEGISLATIVO N°. 7345, aprobado el 13 de noviembre del 2013

Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 219 y 220 del 18 y 19 de noviembre del 2013

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA

CONSIDERANDO

I

Que de conformidad a lo establecido en el artículo 138, numeral 12 de la Constitución Política de la República de Nicaragua y el artículo 126 de la Ley No. 606, “Ley Orgánica del Poder Legislativo”, es atribución concebida de la Asamblea Nacional aprobar o rechazar los instrumentos internacionales celebrados con países u organismos sujetos de Derecho Internacional.

II

Que los Convenios adoptados por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), son adoptados por la Asamblea General de la OIT, integrada por sus Estados Miembros, de conformidad con lo establecido para tales efectos en el artículo 19 de la Constitución de la OIT. Los Convenios adoptados por la Conferencia General se comunican a sus Estados Miembros para su Ratificación.

III

Que el Convenio sobre Trabajo Marítimo MLC 2006 fue adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en febrero del año 2006 y entró en vigor el 20 de agosto de 2013, consolidando en un texto único los instrumentos existentes a la fecha, para asegurar las condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo de los buques para la gente de mar.

IV

Que el Convenio MLC 2006 de la OIT regula los derechos y el sistema de protección en el lugar de trabajo de los marinos, asegura condiciones de trabajo decentes para la gente de mar y establece condiciones de competencia leales entre armadores.

V

Que la Constitución Política protege el trabajo como fuente de prosperidad de la nación, en condiciones que garanticen la seguridad ocupacional del trabajador y sus derechos fundamentales.

POR TANTO

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

En uso de sus facultades,

HA DICTADO

El siguiente:

DECRETO LEGISLATIVA N°. 7345

DECRETO DE APROBACIÓN DEL "CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006"

Artículo 1 Apruébese el “Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006”, adoptado por la Confederación General de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en el marco de su nonagésima cuarta reunión marítima, realizada en la Ciudad de Ginebra, Confederación Suiza, el veintitrés de febrero del año dos mil seis.

Art. 2 Esta aprobación le conferirá efectos legales, dentro y fuera de Nicaragua, una vez que haya entrado en vigencia internacionalmente, conforme se establece en el instrumento en su artículo VIII. El Presidente de la República procederá a publicar el texto “Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006”.

Art. 3 El presente entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta, Diario Oficial. Por tanto, publíquese.

Dado en la ciudad de Managua, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, a los trece días del mes de noviembre del año dos mil trece. **Ing. René Núñez Téllez,** Presidente de la Asamblea Nacional. **Lic. Alba Palacios Benavidez,** Secretaria de la Asamblea Nacional.

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

(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;

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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

Arqueo de Buques, 1969, o en otro convenio que lo sustituya; en el caso de los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la Organización Marítima Internacional, el arqueo bruto será el que figura en el apartado «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969);

d) la expresión certificado de trabajo marítimo designa el certificado de trabajo marítimo a que se hace referencia en la regla 5.1.3;

e) la expresión requisitos del presente Convenio designa los requisitos contenidos en los artículos, así como en el Reglamento y en la parte A del Código del presente Convenio;

f) los términos gente de mar o marino designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio;

g) la expresión acuerdo de empleo de la gente de mar abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento;

h) la expresión servicio de contratación y colocación de la gente de mar designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores;

i) el término buque designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias, y

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

2. 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

EFECTOS DE LA ENTRADA EN VIGOR

Artículo X

El presente Convenio revisa los convenios siguientes:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7)
Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 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)
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)
Colección Digital “La Gaceta” Digesto Jurídico Nicaragüense
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)

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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

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 inglesas y francesa del texto del presente Convenio son igualmente auténticas.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 CÓDIGO

TÍTULO 1. REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 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;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbole 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 enarbolen 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 enarbolen 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:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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;

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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;

h) 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen su pabellón cumplan los requisitos siguientes:

a) cada marino que trabaje a bordo de buques que enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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;

h) 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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 deberían 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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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:

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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,

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 h) 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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 enarbolen su pabellón, teniendo debidamente en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar por lo que se refiere a las vacaciones.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada con arreglo al Código.

Norma A2.5 – Repatriación

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

1. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen 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;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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:

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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 enarbolen su pabellón cumplan las normas mínimas en relación con el alojamiento y las instalaciones de esparcimiento 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:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 construidos 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 construidas 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:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 construidos de conformidad con el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, la autoridad competente, 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 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

disponible;

h) 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,
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 funciones 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 ser-vicio 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 contiguo 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 porque 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 l), 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 corroa 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 corroa.

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 movibles, 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 corroa.

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;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 recogen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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 satisfactoria-mente 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 enarbolen.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 so-corro, 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 basar-se 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 regula-res 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 presente 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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,
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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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;
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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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, analicen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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:

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;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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) guardias de noche;

i) mantenimiento del equipo eléctrico;

j) exposición a materiales potencialmente nocivos o a agentes físicos nocivos, tales como sustancias peligrosas o tóxicas y radiaciones ionizantes;

k) 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:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 benévolas 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 bilaterales 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 Di-rector 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 proporcionarán protección de las distintas ramas de la seguridad social.

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 contempla-das 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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 enarbolen 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 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 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;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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:

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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
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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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;
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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 marinos 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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 inclusive 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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 enarbolen 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

(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:[1]……..
Número OMI:..…….....
Tipo de buque:…….....
Nombre y dirección del armador:[2]……

[1] 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.

[2] 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 desempeña algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, j), del Convenio.

Anexo A5-II

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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……..Firmado……..
Y el tercer año a partir de la fecha…..……(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.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Inspección intermedia:…….Firmado…….
(si procede) ……..(Firma del funcionario habilitado)
……Lugar……..……

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

……Fecha……

(Sello o estampilla de la autoridad, Cuando proceda)

Inspección intermedia:
(si procede)

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar……..
Fecha……...

(Sello o estampilla de la autoridad, Cuando proceda)

Inspección intermedia:
(si procede)

(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**	**Arque o 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 (Sello o estampilla

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

de la autoridad, cuando proceda) 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)…….
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)……..……..

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):
……
……

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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)

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

Medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continúo 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,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

Certificado o Reglamento (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) ……
Anexo A5-II

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[1]: ……
Dirección de la empresa:……
Nombre de la autoridad competente:…….
Cargo:……..……
Firma de la autoridad competente:……..
Fecha:……....

(Sello o estampilla del armador) [1]

[1] 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.

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 satisface con 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

estipulados en la parte I de la presente Declaración.

Nombre:……
Cargo:……
Dirección:……
Firma:……

Lugar:…….....

(Sello o estampilla de la autoridad)

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[1]:……
Número OMI:……
Tipo de buque:……
Nombre y dirección del armador[2]:……

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

[1] 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.

[2] 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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.

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.

Anexo A5-II

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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	Arque o 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 buque.

1. Edad mínima (regla 1.1)
Ley del Transporte Marítimo (ShippingLaw) núm. 123 de 1905, en su forma modificada («Ley»), capítulo X; Reglamento de transporte marítimo (ShippingRegulations) («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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

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».

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.

Anexo B5-I

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

Medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continúo 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) X
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 I), 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320

nota firmada por el marino bajo la frase «recibido y leído» y con la fecha de la firma.

2. Certificado médico (regla 1.2) X

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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/11320