



Organización  
Internacional  
del Trabajo

► **Pautas para las inspecciones  
por el Estado del pabellón  
con arreglo al Convenio sobre  
el trabajo marítimo, 2006,  
en su versión enmendada**

Segunda edición  
revisada



► **Pautas para las inspecciones  
por el Estado del pabellón  
con arreglo al Convenio sobre  
el trabajo marítimo, 2006,  
en su versión enmendada**

Segunda edición  
revisada

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2022

Segunda edición revisada 2022

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

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

---

*Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada.* Segunda edición revisada.

Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, 2022.

ISBN: 978-92-2-037129-9 (impreso)

ISBN: 978-92-2-037130-5 (pdf web)

Publicado también en francés: *Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée*, ISBN: 978-92-2-037127-5 (imprimé), ISBN: 978-92-2-037128-2 (pdf Web), Ginebra, 2022, y en inglés: *Guidelines for flag State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, as amended*, ISBN: 978-92-2-037125-1 (print), ISBN: 978-92-2-037126-8 (web PDF), Ginebra, 2022.

---

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

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

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

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

---

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

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

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

Código: DESIGN-SCR-PMSEVR

---

# ► Índice

---

► <b>1. Introducción</b>	<b>1</b>
1.1. Explicación de los objetivos y del contenido de las pautas .....	1
1.2. Breve reseña de la estructura del MLC, 2006. ....	2
1.3. Conceptos clave que figuran en el MLC, 2006 .....	7
1.4. Definiciones. ....	11
► <b>2. El sistema de inspección por el Estado del pabellón</b>	<b>13</b>
2.1. Visión general de las responsabilidades del Estado del pabellón. ....	13
2.2. Inspección del trabajo marítimo y proceso de certificación. ....	25
► <b>3. Verificación de la aplicación de los requisitos sobre el trabajo marítimo del MLC, 2006</b>	<b>35</b>
3.1. Nota general. ....	35
3.2. Requisitos del MLC, 2006 que han de ser objeto de inspección y, cuando proceda, de certificación .....	38
► <b>4. Medidas que se han de adoptar si se detectan deficiencias</b>	<b>85</b>
4.1. Nota general. ....	85
4.2. Orientaciones para formular decisiones relativas a las medidas que deban adoptarse. ....	87



## ► 1. Introducción

---

### 1.1. Explicación de los objetivos y del contenido de las pautas

1. En conformidad con la Resolución XIII adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.ª reunión (marítima), estas pautas internacionales se han desarrollado para prestar asistencia a las administraciones de los Estados del pabellón en el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades respecto de la inspección de los buques y los requisitos de certificación en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (en adelante, MLC, 2006). A tenor de lo dispuesto en la Resolución de 2018 del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del MLC, 2006, las pautas se han actualizado para reflejar las enmiendas de 2014, 2016 y 2018.
2. Las pautas tienen por objeto aportar una información práctica complementaria y orientaciones a los Estados del pabellón, que pueden ser adaptadas para que reflejen específicamente sus leyes nacionales y demás medidas de aplicación del MLC, 2006.
3. Debe destacarse que estas pautas se han concebido para servir como recursos prácticos a disposición de todos los Gobiernos que las consideren de utilidad.
4. En todos los casos, se debería considerar que las leyes o reglamentaciones nacionales pertinentes o los convenios colectivos y demás medidas de aplicación del MLC, 2006 en un Estado del pabellón constituyen la expresión oficial de los requisitos del Convenio en dicho Estado del pabellón.
5. Las restantes secciones del capítulo 1 aportan una información general sobre la estructura, los conceptos clave y la terminología utilizados en el MLC, 2006.

6. El capítulo 2 se divide en dos secciones. En la primera se presenta una visión general de las obligaciones del sistema de inspección del Estado del pabellón previstas en el MLC, 2006 así como información respecto de las medidas o decisiones que los Estados del pabellón o la autoridad competente en los Estados del pabellón pueden adoptar para la inspección y la certificación de los buques. La segunda sección aporta orientaciones más específicas sobre el proceso de inspección y de certificación del trabajo marítimo, en virtud del MLC, 2006.

7. En el capítulo 3 se abordan los requisitos del MLC, 2006 respecto de los cuales se han de adoptar medidas de inspección y, si procediera, de certificación, en todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006. Se incluyen orientaciones sobre lo que el inspector del Estado del pabellón (o una organización reconocida a la que el Estado del pabellón hubiese delegado esta tarea) ha de verificar en el curso del control del cumplimiento. En el capítulo se proponen asimismo algunos ejemplos de deficiencias.

8. En el capítulo 4 se resume una gama de acciones que pueden emprenderse en caso que se detecten deficiencias o situaciones de no conformidad por los inspectores del Estado del pabellón (o que las organizaciones reconocidas que actúan en su nombre notifiquen al Estado del pabellón).

## 1.2. Breve reseña de la estructura del MLC, 2006

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

**alcanzado sobre los requisitos mínimos que deben cumplirse en cuanto a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de un buque.**

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

**11.** El MLC, 2006 contiene una Nota explicativa que la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó para ayudar a los Gobiernos a cumplir sus obligaciones legislativas y comprender la relación jurídica existente entre las diferentes partes del MLC, 2006. Dicha Nota resume también la estructura general del MLC, 2006.

**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 solo pueden ser modificados por la Conferencia en el marco del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio).

4. En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias). El Código puede enmendarse a través del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del Convenio. En vista de que el Código contiene los detalles de la aplicación, las enmiendas que se le hagan deberán estar en conformidad con el alcance general de los artículos y del Reglamento.
5. El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco Títulos:
  - Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques;
  - Título 2: Condiciones de empleo;
  - Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda;
  - Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social;
  - Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación.
6. Cada Título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular (o a una medida de control de la aplicación, en el caso del Título 5), al que se ha asignado un número de referencia. El primer grupo del Título 1, por ejemplo, consta de la regla 1.1, la norma A1.1 y la pauta B1.1 (sobre la edad mínima).
7. El Convenio tiene tres objetivos principales:
  - a) establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos;
  - b) permitir, a través del Código, que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos; y
  - c) asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5).

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

parte B. Si, después de haber tomado debidamente en consideración las pautas pertinentes, un Miembro decide adoptar otras disposiciones diferentes que garanticen el almacenamiento, la utilización y el mantenimiento apropiados del contenido del botiquín, para retomar el ejemplo citado *supra*, 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.

**13.** Con particular referencia a las responsabilidades de inspección que incumben al Estado del pabellón y al sistema de certificación de buques, tal como se abordan en estas pautas, es importante que se tengan en cuenta seis de los siete anexos que siguen al Título 5 del MLC, 2006:

- Anexo A2-I: Pruebas de garantía financiera en virtud del párrafo 2 de la regla 2.5;
- Anexo A4-I: Pruebas de garantía financiera en virtud de la regla 4.2;
- Anexo B4-I: Modelo de finiquito y de recibo liberatorio mencionado en la pauta B4.2.2;
- Anexo A5-I: Lista de los aspectos que deben verificarse a efectos de la certificación durante la inspección por el Estado del pabellón;
- Anexo A5-II: Documentos modelo para la inspección por el Estado del pabellón y el sistema de certificación establecido en el Título 5:
  - Certificado de Trabajo Marítimo;
  - Certificado Provisional de Trabajo Marítimo;

- Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM (parte I y parte II));
- Anexo B5-I: Un ejemplo de declaración, que aporta una guía en cuanto a la manera en que ambas partes de la DCLM podrían ser rellenadas por el Estado del pabellón (parte I) y por un armador (parte II).

### 1.3. Conceptos clave que figuran en el MLC, 2006

**13.** En esta sección del capítulo I se describen algunos de los conceptos básicos relativos a la aplicación del MLC, 2006. La sección 1.4, que viene a continuación, contiene las definiciones de los términos que se encuentran en el MLC, 2006.

#### 1.3.1. Aplicación

**14.** El MLC, 2006 se aplica a toda la gente de mar a bordo de todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006. Gente de mar o marino es toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el MLC, 2006. Todos los buques que se matriculen en un Estado del pabellón, si están comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006, están sujetos a una inspección destinada a verificar el cumplimiento de los requisitos del MLC, 2006. Los términos «gente de mar» o «marino» y «buque», se definen en el MLC, 2006 (véase la sección 1.4, *infra*).

#### 1.3.2. Derechos de la gente de mar

**15.** El MLC, 2006 se propone contribuir a lograr el trabajo decente para toda la gente de mar. En dicho instrumento se establecen los derechos y principios fundamentales que rigen las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.

**16.** El artículo III del MLC, 2006 trata de los *derechos y principios fundamentales*, en virtud de los cuales los Estados Miembros deberán verificar que las disposiciones de su legislación nacional

respeten, en el contexto de este Convenio, los derechos fundamentales relativos a:

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

**17.** El artículo IV se relaciona con los *derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar*, y establece que:

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

### 1.3.3. Buques

**18.** El MLC, 2006 se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades

comerciales. Salvo que una disposición nacional disponga otra cosa, el MLC, 2006 no se aplica:

- a los buques que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias;
- a los buques dedicados a la pesca o a otras actividades similares, ni a las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos;
- a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares.

#### **1.3.4. Cumplimiento y control de la aplicación (inspección y certificación del buque)**

**19.** El Estado del pabellón deberá verificar, a través de un sistema efectivo y coordinado de inspección y de vigilancia regulares, y de otras medidas de control, que los buques cumplan con los requisitos del Convenio, tal y como se aplican en la legislación o en la reglamentación nacional o en los convenios colectivos u otras medidas o prácticas que apliquen los requisitos del MLC, 2006. En general, en virtud de la regla 5.1.3, además de ser inspeccionados, los buques también deberán estar certificados en lo que atañe al cumplimiento de los requisitos correspondientes a los 16 aspectos relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar enunciados en el Título 5, anexo A5-I. Los Estados del pabellón deberán verificar también que sus buques den cumplimiento a todos los requisitos del MLC, 2006, aun cuando el requisito no figure entre los que son objeto de certificación. En el caso de los buques que no tengan que ser certificados (los buques cuyo arqueado bruto sea inferior a 500 o los buques que no realicen viajes internacionales y que no operen desde un puerto o entre puertos de otro país), el Estado del pabellón deberá verificar de todas maneras el cumplimiento de los mismos requisitos aplicables a los buques certificados.

**20.** El MLC, 2006 reconoce que los Miembros de la OIT necesitan un cierto margen de flexibilidad para abordar las situaciones nacionales particulares, especialmente respecto de los buques más pequeños y de los buques que no realizan viajes internacionales, o de ciertos tipos específicos de buques. También reconoce que los Estados del pabellón no siempre pueden encontrarse en condiciones de aplicar los requisitos del MLC, 2006 en la manera enunciada en la parte A del Código, y les permite la adopción de medidas que sean «sustancialmente equivalentes» (véase el párrafo 37, *infra*). El MLC, 2006 aporta orientaciones dirigidas fundamentalmente a los órganos legislativos nacionales, en cuanto a las maneras en que puede ejercerse esta flexibilidad en el ámbito nacional. En el caso de los buques que realizan viajes internacionales o que operan desde un puerto o entre puertos de otro país, estos asuntos se establecerán en los documentos relativos al MLC, 2006 que se llevan en los buques para información de los inspectores del Estado del pabellón o de los funcionarios habilitados que efectúan las inspecciones de control por el Estado del puerto.

### Buques certificados

**21.** En lo que concierne a los buques con un arqueo bruto igual o superior a 500, que realizan viajes internacionales, o los buques con un arqueo bruto igual o superior a 500 que enarbolan el pabellón de un país y que operan desde un puerto o entre puertos de otro país, el MLC, 2006 contiene una lista de 16 aspectos que están sujetos a un sistema de certificación obligatorio (véase el MLC, 2006, Título 5, anexo A5-I). La certificación es obligatoria solo para algunos buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006. Sin embargo, un armador puede también solicitar que un buque sea certificado, incluso cuando la certificación no sea obligatoria para dicho buque.

**22.** Los documentos que expide el Estado del pabellón, o una organización reconocida en su nombre, si está autorizada para ello, son el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM). La DCLM tiene dos partes. La parte I es rellenada por el Estado del pabellón y se refiere a

los requisitos nacionales pertinentes cuyo cumplimiento deberá ser objeto de certificación. La parte II es cumplimentada por el armador y describe las medidas que el armador ha establecido para garantizar el cumplimiento continuo en el buque de esos requisitos del Estado del pabellón. Los modelos para los documentos que deben llevarse en los buques pueden encontrarse en el anexo A5-II, que sigue al Título 5 del MLC, 2006.

### Buques que no están certificados

**23.** Los buques no certificados estarán sujetos a inspección, a intervalos que no excederán de tres años, con respecto a los mismos requisitos del MLC, 2006 (que se aplican en el ámbito nacional), para los buques certificados. La única diferencia es que el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM no son expedidos para esos buques. Los requisitos nacionales relativos a los 16 aspectos normalmente identificados en la parte I de la DCLM también serían pertinentes para las inspecciones por el Estado del pabellón de los buques que no están certificados, al igual que todos los demás requisitos del MLC, 2006.

## 1.4. Definiciones

**24.** Las siguientes definiciones se encuentran en el artículo II, párrafo 1, del MLC, 2006:

- a) la expresión *autoridad competente* designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate;
- 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 en conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en otro convenio que lo sustituya; en el caso de los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la Organización

Marítima Internacional, el arqueo bruto será el que figura en el apartado «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969);

- d) la expresión *certificado de trabajo marítimo* designa el certificado de trabajo marítimo a que se hace referencia en la regla 5.1.3;
- e) la expresión *requisitos del presente Convenio* designa los requisitos contenidos en los artículos, así como en el Reglamento y en la parte A del Código del presente Convenio;
- f) los términos *gente de mar* o *marino* designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio;
- g) la expresión *acuerdo de empleo de la gente de mar* abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento;
- h) la expresión *servicio de contratación y colocación de la gente de mar* designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores;
- i) el término *buque* designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias, y
- j) el término *armador* designa al propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.

## ► 2. El sistema de inspección por el Estado del pabellón

---

### 2.1. Visión general de las responsabilidades del Estado del pabellón

#### 2.1.1. Nota general

**25.** Esta sección de las pautas tiene por objeto ayudar a los Estados del pabellón proporcionando un resumen de sus responsabilidades, principalmente en relación con el sistema de inspección por el Estado del pabellón. **En todos los casos, el marco jurídico del país en el que se aplique el MLC, 2006, así como el Convenio en sí, seguirán siendo las principales fuentes de información y orientación en lo relativo a las responsabilidades específicas del Estado del pabellón (o de sus autoridades competentes).**

**26.** La mayoría de las disposiciones del MLC, 2006 tienen por objeto orientar a los legisladores nacionales con respecto a los elementos del marco jurídico nacional que se requieren para aplicar el Convenio. Esto incluye información sobre las situaciones en las que un Estado, o una «autoridad competente» de un Estado, puede (o, en algunos casos, debe) tomar decisiones y medidas orientadas a asegurar condiciones de trabajo y de vida decentes para la gente de mar y, en particular, para la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su pabellón<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> La práctica nacional puede variar respecto de lo que el ministerio (o los departamentos) del Gobierno considere como la «autoridad competente» (como la define el artículo II, véase el párrafo 24, *supra*), con la finalidad de dar efecto a la legislación nacional o a otras medidas de aplicación de los requisitos del MLC, 2006.

**27.** Muchas de estas decisiones a nivel nacional se relacionan con áreas específicas en las que el Estado del pabellón dispone de un margen de flexibilidad para responder a situaciones específicas del país. En la mayoría de los casos, estas se refieren a las decisiones que ha de adoptar la «autoridad competente», y requieren consultas con las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas<sup>2</sup>. Aunque se aporta alguna información general en torno a este asunto, el proceso de aplicación legal por el Estado del pabellón (o por una autoridad competente del Estado del pabellón) en el ámbito nacional se encuentra fuera del campo de estas pautas. La cuestión de si un país ha aplicado adecuadamente sus obligaciones en virtud del MLC, 2006 es un asunto que se decide a nivel del sistema de control internacional establecido con arreglo a la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

**28.** Sin embargo, han de emprenderse algunas acciones específicas en el nivel más práctico para apoyar la aplicación de los requisitos nacionales relativos a los buques. Por lo que se refiere a las pautas contenidas en este documento, que atañen a las responsabilidades de inspección del Estado del pabellón, tienen especial importancia:

- el nombramiento de los inspectores del Estado del pabellón, o de las organizaciones reconocidas si han sido autorizadas por este para llevar a cabo algunas tareas en su nombre;
- la inspección, vigilancia y otras medidas de control;
- la expedición, renovación y retirada del Certificado de Trabajo Marítimo y la cumplimentación de la parte I de la DCLM;

---

2 En los casos en que en un Estado Miembro no existan organizaciones representativas de los armadores o de la gente de mar, toda excepción, exención o aplicación flexible del MLC, 2006 respecto de la cual este exija la celebración de consultas con dichas organizaciones, solo podrá ser objeto de una decisión de ese Miembro previa consulta con el Comité Tripartito Especial establecido en el Convenio (artículo VII).

- la respuesta a las quejas de la gente de mar;
- la respuesta a las solicitudes de información presentadas por las autoridades de control de un Estado del puerto acerca de los buques de dicho Estado;
- las medidas coercitivas que se apliquen a los buques que, según los resultados de la inspección, no cumplan los requisitos del Convenio.

### *2.1.2. Visión general de la flexibilidad nacional prevista en el MLC, 2006 (decisiones/ exenciones con respecto a la aplicación de los requisitos)*

**29.** Como se indicara antes, la práctica de la flexibilidad y las decisiones que se tomen a nivel nacional en cuanto a la aplicación del MLC, 2006 es un asunto que concierne a la actividad legislativa nacional, y se encuentra por ende fuera del ámbito de las presentes pautas. De ahí que el análisis contenido en esta sección de las pautas deba entenderse solo como una síntesis de referencia con fines de información.

#### **Aplicación general a los buques y a la gente de mar**

**30.** En algunos casos podrían surgir dudas en cuanto a si un buque concreto (o una categoría de buques) está comprendido en el ámbito de aplicación del MLC, 2006 o si una categoría de personas es gente de mar con arreglo al significado del término aplicado en el Convenio, o con respecto a la medida en que los requisitos del Convenio se aplicarán a barcos más pequeños que no realizan viajes internacionales.

**31.** La autoridad competente puede tomar decisiones respecto de estas cuestiones (si está autorizada a hacerlo con arreglo a la legislación nacional), ya sea en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas o, como ocurre muchas veces, después de haber celebrado consultas con estas. Además, toda decisión que se adopte deberá comunicarse al

Director General de la Oficina Internacional del Trabajo (artículo II, párrafo 7).

**32.** Si hubiera dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, debería considerarse el párrafo 3 del artículo II. Se pueden encontrar orientaciones adicionales al respecto en la Resolución VII adoptada en la 94.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo<sup>3</sup>.

**33.** Del mismo modo, si hubiera dudas en cuanto a si el MLC, 2006 se aplica a un buque o a una categoría particular de buques, deberá considerarse el párrafo 5 del artículo II.

**34.** En el caso de los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales, puede requerirse la consideración del párrafo 6 del artículo II.

### Asuntos específicos de aplicación

**35.** Los Estados del pabellón también pueden adoptar decisiones sobre otros asuntos relacionados con la puesta en práctica y la aplicación a escala nacional que ya están contemplados en la legislación nacional o en otras medidas, como la equivalencia sustancial, las decisiones en cuanto a la aplicación de algunos de los requisitos de la norma A3.1 que tratan del alojamiento y de los servicios de esparcimiento en los buques, o las exenciones con respecto a dichos requisitos.

**36.** En la medida en que las equivalencias sustanciales nacionales y las exenciones de conformidad con la norma A3.1 estén relacionadas con los requisitos de certificación del MLC, 2006, se indicarán en la parte I de la DCLM. En el caso de otros aspectos que deben ser verificados, se requerirá consultar los requisitos nacionales específicos.

---

3 Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales.

## Equivalencia sustancial

**37.** Cuando un Estado del pabellón no se encuentre en condiciones de aplicar un requisito particular de los Títulos 1 a 4 del Convenio, en la manera enunciada en la parte A del Código (las normas), se le permitirá, en virtud del artículo VI, párrafo 3, del MLC, 2006, aplicar disposiciones de su legislación, u otras medidas, que sean «sustancialmente equivalentes». Toda disposición sustancialmente equivalente que se relacione con asuntos que están sujetos a certificación, deberá señalarse en la parte I de la DCLM (véase el párrafo 36 *supra*). A la hora de considerar la adopción de disposiciones sustancialmente equivalentes, el Estado del pabellón deberá tener en cuenta el artículo VI, párrafo 4, del MLC, 2006 que establece que toda ley u otra medida de aplicación nacional se considerará sustancialmente equivalente, en el contexto del Convenio, si el Estado del pabellón 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.

## Exenciones y aplicación de la regla 3.1 y de la norma A3.1

**38.** La finalidad de los requisitos mínimos de la regla 3.1 y de la norma A3.1 es garantizar que la gente de mar tenga un alojamiento y unas instalaciones de esparcimiento decentes a bordo del buque. En muchos casos, los requisitos se refieren específicamente a cuestiones de diseño, construcción (por ejemplo, dimensión de la cabina, situación, etc.) y equipamiento del buque. Las disposiciones de esta parte del MLC, 2006 son muy detalladas, habiéndose reconocido que, en algunos casos, tal vez no se pueda asegurar una aplicación estricta de estos requisitos a los buques que ya existen o que se encuentran por debajo de un determinado tamaño, o a algunas categorías de buques. Además, se reconoció la necesidad de que se tengan en cuenta, sin discriminaciones, los intereses de la gente de mar con prácticas religiosas

y sociales diferentes y peculiares. Las exenciones o las variantes (véase el párrafo 44 *infra*) solo podrán concederse previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. Las exenciones deberán indicarse en la parte I de la DCLM. Sería aconsejable asimismo señalar las variantes.

### Aplicación a los buques que existen en el momento en que el MLC, 2006 entra en vigor para el Estado del pabellón

**39.** La regla 3.1, párrafo 2, dispone que los requisitos del Código que se relacionan con la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente, en el caso del Estado del pabellón, a los buques construidos en la fecha de entrada en vigor del MLC, 2006 o después de esta.

**40.** En el caso de los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor, los requisitos relativos a la construcción y al equipamiento de los buques que figuran en convenios anteriores de la OIT se aplicarán en la medida en que ya hubieran sido aplicables en virtud de la legislación o de la práctica del Miembro interesado (véanse los párrafos 90 a 92, *infra*).

**41.** Se aplicarán a estos buques todos los demás requisitos del MLC, 2006 (según su transposición a la legislación nacional), que no se relacionen con la construcción y el equipamiento de los buques, incluidos los de la norma A3.1.

### Aplicación a buques más pequeños y a categorías específicas de buques

**42.** La norma A3.1, párrafos 20 y 21, permite que los Estados del pabellón, en circunstancias específicas, eximan del cumplimiento de algunos requisitos de la norma, relativos al alojamiento y a los servicios de esparcimiento, a los buques de un arqueado bruto inferior a 200.

**43.** La norma A3.1 también contiene disposiciones específicas que admiten la modificación de los requisitos en el caso de los buques de pasaje o de los buques que estén destinados a actividades especiales. Además, es posible eximir de algunos requisitos

a los buques de un arqueo bruto inferior a 3 000. Los inspectores del Estado del pabellón deberían examinar cuidadosamente la legislación nacional u otras medidas de aplicación del MLC, 2006 a efectos de determinar la conformidad de los requisitos que hubiese adoptado el Estado del pabellón.

### **Variantes en el caso de prácticas religiosas y sociales diferentes**

**44.** Podrán permitirse variantes, siempre y cuando estas no tengan como consecuencia condiciones en general menos favorables que las que podrían resultar de la aplicación de la norma A3.1 (norma A3.1, párrafo 19). Además, en la evaluación de la calidad de los alimentos y su adecuación a las necesidades del buque habrá que tomar en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos (regla 3.2, párrafo 1).

**Los inspectores del Estado del pabellón deberían estar en conocimiento de toda disposición nacional relativa a la aplicación, exenciones o variantes previstas por el Estado del pabellón, en conformidad con el MLC, 2006.**

**Es fundamental que esta información se comuniqué a los inspectores del Estado del pabellón y a toda organización reconocida que haya sido autorizada a ejercer responsabilidades de inspección del Estado del pabellón.**

#### ***2.1.3. Responsabilidades del sistema de inspección del Estado del pabellón***

**45.** El Estado del pabellón deberá establecer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo a bordo de los buques que enarboles su pabellón (regla 5.1, párrafo 2). Esta obligación tiene múltiples aspectos, entre los que figuran los siguientes:

- preparación de los documentos nacionales exigidos por el Convenio;
- provisión de un número suficiente de inspectores calificados (formación y competencias);

- desarrollo de normas o reglamentos en los que se definan las atribuciones del inspector, su condición jurídica y su independencia;
- formulación de directrices sobre las tareas y la confidencialidad de los inspectores;
- identificación (credenciales) de los inspectores;
- responsabilidades de presentación de informes;
- delegación de algún aspecto del sistema de inspección a las organizaciones reconocidas (en el caso de que se recurra a estas organizaciones);
- establecimiento de un proceso para recibir quejas o solicitudes de información y para responder a las mismas.

**46.** A continuación, se ponen de relieve algunos aspectos de estas áreas de responsabilidad.

### Documentos nacionales exigidos por el Convenio

**47.** El Estado del pabellón (o su autoridad competente) deberá preparar una serie de documentos, en caso de que no existan. Con respecto al sistema de certificación del buque, tendrá que prepararse una versión nacional del formulario llamado Certificado de Trabajo Marítimo y habrá que redactar las dos partes de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (véanse los párrafos 49 a 55, *infra*).

**48.** Además, el MLC, 2006 prevé la utilización de otros documentos: un cuadro de formato normalizado que describa la organización del trabajo a bordo del buque (norma A2.3, párrafos 10 y 11); un certificado médico normalizado (norma A1.2, párrafo 2); y un formulario normalizado de informe médico a bordo (norma A4.1, párrafo 2). Deberá llevarse asimismo un sistema de registro de los informes de inspección (norma A5.1.4, párrafo 13). Ya se cuenta con muchos de esos documentos.

## Documentos del sistema de certificación

**49.** A bordo de los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales o que operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país, deberá llevarse un Certificado de Trabajo Marítimo, acompañado de una DCLM.

**50.** El Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (y una traducción de los mismos al inglés cuando el idioma de la documentación sea otro), deberán exponerse en un lugar visible a bordo que sea accesible a la gente de mar, junto con una copia de dichos documentos a disposición, cuando se solicite, de la gente de mar, los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios habilitados del Estado del puerto y los representantes de los armadores y de la gente de mar (norma A5.1.3, párrafo 12).

**51.** Los requisitos para el Certificado y la DCLM, se establecen en la regla 5.1.3 y en la norma A5.1.3. Los modelos de documentos se encuentran en el Título 5, anexo A5-II, con ejemplos de cómo podrían rellenarse, que se muestran en el Título 5, anexo B5-I. La presentación gráfica de los documentos deberá ser similar a la de los modelos de documentos que figuran en el Título 5, anexo A5-II.

### Certificado de Trabajo Marítimo (regla 5.1.3)

**52.** El Certificado de Trabajo Marítimo debe ser expedido por la autoridad competente o por una organización reconocida y autorizada a actuar en su nombre, una vez que concluya satisfactoriamente la inspección de los requisitos nacionales relativos a los 16 aspectos que figuran en la lista del Título 5, anexo A5-I. Para que el Certificado sea válido, deberá adjuntarse una DCLM. El Certificado deberá expedirse por un periodo no superior a cinco años (no obstante, véanse los párrafos 87 a 88 *ter*).

### Certificado Provisional de Trabajo Marítimo (regla 5.1.3)

**53.** La norma A5.1.3, párrafos 5, 6, 7 y 8, detalla las circunstancias en las que podrá expedirse el Certificado Provisional de Trabajo

Marítimo. Tal Certificado podrá tener una validez máxima de seis meses. Ningún otro certificado provisional podrá ser expedido tras los seis meses iniciales por el mismo Estado del pabellón. No se requiere la expedición de una Declaración de Conformidad Laboral Marítima para el periodo de validez del Certificado Provisional. Para que se permita la expedición del Certificado de Trabajo Marítimo, deberá llevarse a cabo una inspección antes de la expiración del Certificado Provisional.

### **Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) (regla 5.1.3)**

**54.** DCLM parte I – La parte I ha de ser completada por la autoridad competente. Contiene referencias a los elementos pertinentes de los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006. También deberá especificarse en la DCLM, parte I, toda equivalencia sustancial y toda exención concedida por el Estado del pabellón. Véase la norma A5.1.3, párrafo 10, en lo que atañe al contenido de la parte I; en la pauta B5.1.3, párrafo 1, se encuentran orientaciones adicionales. En el Título 5, anexo B5-I, se da un ejemplo de cómo podría cumplimentarse esta parte.

**55.** DCLM parte II – La parte II ha de ser completada por el armador, y deberá identificar las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo de los requisitos nacionales en los periodos entre cada inspección, y las medidas propuestas para garantizar que haya una mejora continua. Los distintos aspectos de la parte II deben ser objeto de inspección antes de que la autoridad competente o una organización reconocida que actúe en su nombre otorguen la certificación. Por lo que se refiere al contenido de la parte II, véase la norma A5.1.3, párrafo 10; otras orientaciones adicionales figuran en la pauta B5.1.3, párrafos 2, 3 y 4. Véase en el Título 5, anexo B5-I, un ejemplo de cómo cumplimentar esta parte.

### **Inspectores del Estado del pabellón**

**56.** La norma A5.1.4 contiene información sobre el nombramiento, las atribuciones, la formación y las credenciales

requeridas en el caso de los inspectores del Estado del pabellón. Esto puede incluir el nombramiento de organizaciones reconocidas para que lleven a cabo diversos aspectos de esas responsabilidades. Además, las autoridades competentes tendrán que elaborar pautas para los inspectores (véase la norma A5.1.4, párrafo 7), y programas de formación adecuados sobre las tareas que habrán de realizarse.

### Autorización de las organizaciones reconocidas

**57.** En virtud de la regla 5.1.1, párrafo 3, las instituciones públicas y otras organizaciones, reconocidas como competentes e independientes, podrán ser autorizadas por un Estado del pabellón, en conformidad con el MLC, 2006, a efectuar inspecciones o a expedir certificados o a hacer ambas cosas en su nombre. En el MLC, 2006 se las llama «organizaciones reconocidas».

**58.** En el párrafo 3 de la regla 5.1.1 y en el párrafo 1 de la regla 5.1.2 se describe el papel de las organizaciones reconocidas. La norma A5.1.2 establece los requisitos que han de aplicar los Estados del pabellón que deseen nombrar instituciones públicas u otras organizaciones a efectos de llevar a cabo las inspecciones requeridas en el MLC, 2006, en conformidad con la práctica habitual. Deberá aportarse a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las autorizaciones otorgadas a organizaciones reconocidas (y el alcance de las autorizaciones), para su publicación (norma A5.1.2, párrafo 4).

**59** Cuando se nombre una organización reconocida, el Estado del pabellón (o su autoridad competente) deberá especificar el alcance del papel de la organización reconocida respecto de la verificación de los requisitos nacionales. En la práctica, aun en el caso de que una organización reconocida que efectúa una inspección en nombre del Estado del pabellón sea informada por la gente de mar de la existencia de una posible deficiencia en un buque, que se notifique al Estado del pabellón, toda investigación de las quejas que se presenten al Estado del pabellón en relación con sus buques (norma A5.1.4, párrafo 5) o con el cumplimiento de

los requisitos nacionales que dan aplicación al MLC, 2006 (véase el capítulo 4 de las presentes pautas), deberían estar a cargo de la autoridad competente de cada Estado del pabellón. La información relativa al papel de las organizaciones reconocidas y al alcance de su autoridad también debería estar a disposición de la gente de mar en caso de que esta tuviera una queja.

**60.** El Estado del pabellón también debería establecer un sistema de control para las organizaciones reconocidas que hubiese autorizado. Este sistema debería incluir procedimientos para la comunicación con la organización reconocida y para proporcionar información sobre toda medida nacional que se aleje de las disposiciones del MLC, 2006 (norma A5.1.2, párrafo 3). La pauta B5.1.2, párrafo 6, aporta información adicional sobre los procedimientos de control.

### Informes anuales

**61.** La autoridad competente publicará un informe anual sobre las actividades de inspección antes de que transcurran seis meses a contar del final de cada año. A la hora de compilar el informe anual, el Estado del pabellón debería prestar la debida atención al contenido de la pauta B5.1.4, párrafo 10.

### Respuesta a las solicitudes de información

**62.** Es responsabilidad del Estado del pabellón dar respuesta oportuna a las solicitudes de asesoramiento, información y asistencia procedentes de una autoridad de control del Estado del puerto, a efectos de garantizar que el buque en consideración no se vea indebidamente retrasado por la autoridad del Estado del puerto.

### Respuesta a las quejas sobre las condiciones de trabajo marítimo en un buque

**63.** Es responsabilidad del Estado del pabellón la recepción de las quejas, la investigación de las mismas y la adopción de las medidas adecuadas de control de la aplicación.

La norma A5.1.4, párrafo 5, del MLC, 2006 dispone que:

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 en conformidad laboral marítima, el Miembro deberá adoptar las medidas necesarias para investigar el asunto y velar por que se adopten disposiciones para subsanar las deficiencias detectadas.

**64.** La información relativa a la no conformidad o a graves deficiencias en las condiciones de un buque o en la aplicación a bordo de la parte II del DCLM podría proceder de diversas fuentes; incluso se podría tratar de una preocupación manifestada por un marino a la organización reconocida durante una inspección.

**65.** Se espera de todo Estado del pabellón que establezca procedimientos de recepción y respuesta a tales quejas, y que garantice la confidencialidad necesaria.

**66.** En determinadas circunstancias, se podrá autorizar específicamente a una organización reconocida para que lleve a cabo las investigaciones sobre una queja particular por parte de un Estado del pabellón; en todo caso, la responsabilidad de la resolución de una queja sigue recayendo en el Estado del pabellón.

## **2.2. Inspección del trabajo marítimo y proceso de certificación**

### **2.2.1. Nota general**

**67.** Todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006 están sujetos a inspección con respecto a todos los requisitos del Convenio (regla 5.1.4, párrafo 1). Las disposiciones de la regla 5.1.3 y la norma A5.1.3 también se aplicarán a los buques que sean objeto de certificación. Las normas relativas a la inspección son los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006.

**68.** Las disposiciones nacionales pertinentes que incorporan los requisitos del MLC, 2006 relacionados con los 16 aspectos que deberán certificarse en el caso de algunos buques, se mencionarán en la parte I de la DCLM que ha de preparar la autoridad competente. Aunque los buques que no están certificados no dispondrán de una DCLM, los inspectores tal vez consideren útil remitirse a las disposiciones nacionales que se mencionan normalmente en la parte I de dicha Declaración y utilizarlas como lista básica de comprobación de las cuestiones que abarcan.

**69.** Los inspectores familiarizados con las inspecciones marítimas, en conexión con los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre seguridad del buque, protección de las personas y prevención de la contaminación marina, observarán una diferencia de terminología en el MLC, 2006 en relación con el proceso de certificación. Los convenios de la OMI se refieren a buques que están siendo «reconocidos» con fines de expedición o de aprobación de un certificado reglamentario. El MLC, 2006 no distingue entre un reconocimiento y una inspección.

**70.** Una inspección laboral marítima puede dividirse en dos partes: la primera, atañe a aspectos materiales, como el alojamiento de la gente de mar y las condiciones de la cocina; la segunda, se centra en otros elementos relativos al trabajo decente o a asuntos de personal y operativos, como el pago de los salarios, los acuerdos de empleo de la gente de mar, la edad mínima, la certificación médica y las horas de trabajo o de descanso. Algunos temas que suscitan preocupación, como la seguridad y la salud en el trabajo, tienen facetas de diversa índole, como los aspectos materiales (equipos de protección/construcción) y las prácticas operativas de un buque. A efectos de que se lleve a cabo una inspección satisfactoria, es probable que el inspector tenga que emplear diferentes métodos, como la revisión de documentos, exámenes visuales y discusiones de tipo general y entrevistas en privado con la gente de mar. Cuando los inspectores entrevisten a la gente de mar, es preciso que actúen con discreción en torno a lo que puedan considerarse asuntos personales o potencialmente controvertidos.

**71.** Además, como establece la norma A5.1.4, párrafos 10 y 11:

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. [...] En particular, los inspectores deberán: [...]

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.

**72.** En todas las circunstancias, a la hora de efectuar inspecciones de trabajo marítimo, los inspectores encargados deberán ejercer su criterio profesional.

### **2.2.2. Preparación de una inspección**

**73.** Además de comprobar el cumplimiento de la parte II de la DCLM, especialmente en el caso de la inspección inicial de un buque, el inspector del Estado del pabellón debería examinar diversas fuentes de información, a efectos de lograr una buena comprensión de la historia del buque (cuando proceda). La información buscada podría obtenerse de los expedientes individuales del buque en los que figuran los informes de inspección anteriores, los datos de los controles pertinentes por el Estado del pabellón y el Estado del puerto, y otras bases de datos y documentos de la OIT.

**74.** En el caso de los buques certificados y no certificados existentes, antes de que se efectúe una inspección, el inspector del Estado del pabellón debería establecer, a partir de las fuentes de información de que dispusiera, si hay alguna deficiencia

pendiente que el armador no hubiese remediado. Si tal fuera el caso, la autoridad competente o el inspector del Estado del pabellón debería tomar las medidas necesarias para lograr que se corrijan las deficiencias en un plazo prudente (véase el capítulo 4, más adelante).

**75.** Los inspectores del Estado del pabellón deberán también estar en conocimiento de toda decisión, equivalencia sustancial, exención y variante nacional que el Estado del pabellón haya adoptado en virtud del MLC, 2006.

**76.** Cuando un buque ya lleve un Certificado de Trabajo Marítimo, dicho certificado y la DCLM adjunta deberían ser el punto de partida para las inspecciones por el Estado del pabellón: la parte I de la DCLM recordará a los inspectores los requisitos nacionales en los 16 aspectos especificados en el anexo A5-I que deberán ser objeto de inspección para que pueda expedirse un certificado, mientras que la parte II de la DCLM recoge las medidas que deberá prever el armador para garantizar el cumplimiento continuo de dichos requisitos nacionales.

**77.** Cuando un buque no lleve un Certificado de Trabajo Marítimo y el objetivo de la inspección sea permitir la certificación del mismo, el punto de partida debería ser la parte I de la DCLM y, ya sea:

- el borrador de la parte II de la DCLM presentada para la aprobación de la autoridad competente, en los casos en que vaya a expedirse un certificado, o
- la información facilitada con arreglo a la norma A5.1.3, párrafo 7, siempre que vaya a expedirse un certificado provisional.

**78.** En lo que atañe a los buques no sujetos a certificación (con excepción de aquellos cuyos propietarios solicitan una certificación), el punto de partida de la inspección lo constituyen los requisitos de la legislación nacional o de los convenios colectivos u otras medidas que apliquen el MLC, 2006, si bien las disposiciones nacionales que se mencionan normalmente en la parte I de la DCLM pueden ser de utilidad para las inspecciones de esos buques.

**79.** Aunque los 16 aspectos objeto de certificación deben verificarse para que pueda expedirse un certificado, tanto los buques certificados como los no certificados deberán ser inspeccionados a fin de comprobar el cumplimiento de todos los requisitos del MLC, 2006. Por consiguiente, todos estos requisitos se incluyen en la información pormenorizada relativa a la inspección, en el capítulo 3, sección 3.2, más adelante.

### *2.2.3. Visión general del proceso de inspección y certificación de los buques*

**80.** Puede ser necesario que los buques sean inspeccionados y certificados o que solo sean inspeccionados en una serie de circunstancias. Algunos buques pueden estar en construcción o ser de construcción reciente, otros pueden haber sido transferidos desde otro registro y otros pueden no requerir una certificación. En lo que resta de esta sección del capítulo 2 hay más información específica acerca de las diversas etapas y situaciones.

### *2.2.4. Inspecciones anteriores a la expedición del primer certificado*

**81.** En el caso de los buques en construcción que han sido matriculados o van a matricularse en el Estado del pabellón, deberán examinarse los planos pertinentes para determinar su conformidad con los requisitos aplicables del MLC, 2006 (reglas 3.1 (Alojamiento y servicios de esparcimiento de la gente de mar), 3.2 (Alimentación y servicio de fonda) y 4.3 (Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes)), de cara al cumplimiento de los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006.

**82.** En el caso de los nuevos buques que entran en servicio, el cumplimiento de las especificaciones de construcción comprendidas en el Título 3 debería verificarse con respecto a los planos cuando el inspector del Estado del pabellón se presente en el buque. El cumplimiento de los demás requisitos nacionales

(incluidos los que figuran en la parte I de la DCLM, en el caso de los buques que han de ser certificados), debería verificarse, en la medida de lo posible, inmediatamente antes de que el buque entre en servicio, sobre la base de la documentación y la información de que se disponga. En caso de que dicha información sea insuficiente debido, por ejemplo, a que la gente de mar todavía no se ha instalado en el buque, solo podrá expedirse un certificado provisional (véase la norma A5.1.3, párrafos 5 a 8).

**84.** El armador deberá adoptar las medidas previstas en la DCLM, parte II, para garantizar su cumplimiento inicial y continuo. Dichas medidas deben responder a los requisitos nacionales que se resumen en la DCLM, parte I. El inspector deberá examinar las medidas de la parte II para que la autoridad competente certifique los aspectos mencionados en la parte II de conformidad con la norma A5.1.3, párrafo 10. Cuando deba expedirse un certificado provisional, el examen se referirá a la información presentada de conformidad con la norma A5.1.3, párrafo 7.

**84.** Para que puedan expedirse el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM adjunta, deberá haberse realizado una inspección completa, incluido el examen de la documentación.

**85.** En las inspecciones posteriores (que se describen *infra*), el examen relativo a la parte II de la DCLM se centrará en determinar si se aplican o no adecuadamente las medidas establecidas en dicha parte.

### 2.2.5. Inspección intermedia

**86.** Para garantizar que se siguen cumpliendo los requisitos del MLC, 2006, se requiere llevar a cabo una inspección intermedia, la cual deberá realizarse entre la segunda y la tercera fechas de vencimiento anuales<sup>4</sup>. El alcance y la profundidad de la inspección intermedia serán equivalentes a los de una inspección para

---

4 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 (norma A5.1.3, párrafo 2).

la renovación del Certificado. El Certificado será refrendado si los resultados de la inspección intermedia son satisfactorios. El no pasar esta inspección y dejar consignado el acto en el Certificado de Trabajo Marítimo supondrá la invalidación del Certificado (norma A5.1.3, párrafo 14, *b*)).

### *2.2.6. Inspección para la renovación*

**87.** En el caso de una inspección para la renovación del Certificado de Trabajo Marítimo, es necesario que se inspeccionen todos los requisitos. Cuando la inspección para la renovación se haya concluido dentro de los tres meses que preceden a la fecha de expiración del certificado en vigor, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que se concluyó la inspección para la renovación, por un periodo no superior a cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado en vigor (norma A5.1.3, párrafo 3).

**88.** Es posible que una inspección para la renovación haya concluido más de tres meses antes de la fecha de expiración del Certificado de Trabajo Marítimo en vigor. En ese caso, el nuevo certificado será válido por un periodo no superior a cinco años contado a partir de la fecha de finalización de la inspección para la renovación (norma A5.1.3, párrafo 4).

**88bis.** Cuando la inspección para la renovación haya concluido antes de la fecha de expiración del Certificado de Trabajo Marítimo, y el buque siga cumpliendo con la legislación nacional u otras medidas por las que se apliquen las disposiciones del presente Convenio, pero no sea posible expedir y tener disponible a bordo inmediatamente un nuevo certificado, la autoridad competente, o la organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto, podrá extender la validez del certificado por un periodo adicional no superior a cinco meses a partir de la fecha de expiración del certificado en vigor. El certificado podrá ser refrendado en consecuencia. Podrán incluirse indicaciones adicionales en la parte pertinente del certificado contenido en el anexo A5-II: «Prórroga tras la inspección para la renovación (si procede)» (norma A5.1.3, párrafo 4).

**88 ter.** El nuevo certificado será válido por un periodo no superior a cinco años a partir de la fecha prevista en el párrafo 3 de la norma A5.1.3, según proceda<sup>5</sup> (norma A5.1.3, párrafo 4).

### **2.2.7. Cambio de pabellón/nueva matriculación, cambio de propietario, alteración sustancial**

**89.** Cuando un buque cambie de pabellón o cambie de propietario o se hayan realizado cambios sustanciales en la estructura o el equipamiento que trata el Título 3 (Alojamiento de la gente de mar), el Certificado de Trabajo Marítimo deja de ser válido y se requerirá un nuevo certificado (norma A5.1.3, párrafo 14). La expedición del nuevo certificado requerirá una inspección, que deberá realizarse del mismo modo que la inspección de un nuevo buque que entre en servicio, tal como se indica en el punto 2.2.4 *supra*.

### **2.2.8. Buques existentes antes de la entrada en vigor del MLC, 2006, en el caso del Estado del pabellón**

**90.** La regla 3.1, párrafo 2, dispone que los requisitos de la norma A3.1 que se refieren a la construcción y al equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos en la fecha de entrada en vigor del MLC, 2006, o después de esta, para el Estado del pabellón. Se considerará que la fecha de construcción de un buque es la fecha en que se colocó su quilla o la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.

**91.** En lo que atañe a los buques construidos antes de la entrada en vigor del Convenio para el Estado del pabellón, seguirán aplicándose los requisitos relativos a la construcción y al equipamiento de los buques establecidos en el Convenio sobre el

5 Cuando la inspección para la renovación haya concluido **dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración** del certificado en vigor, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido a partir de la fecha de finalización de la inspección para la renovación **por un periodo no superior a cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado en vigor**. Cuando la inspección para la renovación haya concluido **más de tres meses antes de la fecha de expiración** del certificado en vigor, el nuevo certificado de trabajo marítimo será válido **por un periodo no superior a cinco años a partir de la fecha de finalización de la inspección**.

alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y en 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. Uno de estos convenios o ambos a la vez podrán haber pasado a ser aplicables a través de la ratificación por el país de que se trate, o el fondo de los mismos podrá haber pasado a ser aplicable a través de la ratificación por el país del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y/o el Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147; también podrá darse el caso de que los Convenios núms 92 y 133 no hayan sido ratificados, pero hayan pasado a ser aplicables en virtud de la legislación nacional.

**92.** Como se señalara en el párrafo 41 *supra*, todos los demás requisitos del MLC, 2006, tal y como se aplican en el ámbito nacional, incluidos los de la norma A3.1 que no se relacionan con la construcción y el equipamiento, seguirán aplicándose, incluso a los buques construidos antes de la entrada en vigor del MLC, 2006 para el Estado del pabellón.

### **2.2.9. Buques respecto de los cuales los armadores solicitan la certificación**

**93.** En el caso de los buques a los que no se exija llevar un Certificado de Trabajo Marítimo, los armadores podrán solicitar que sus buques se incluyan en el sistema de certificación y que se les expida un Certificado de Trabajo Marítimo cuando presenten una DCLM, parte II, y haya concluido el proceso de inspección.

### **2.2.10. Buques que no están certificados**

**94.** El MLC, 2006 se aplica a toda la gente de mar a bordo de los buques cubiertos por el Convenio, con independencia del tipo y del tamaño del buque o de si se ha expedido o no al buque un Certificado de Trabajo Marítimo. Esto significa que los buques de un arqueado bruto inferior a 500 o los buques que no realizan viajes internacionales y que no operan desde un puerto o entre puertos de otro país han de inspeccionarse en la misma medida

que un buque respecto del cual se ha obtenido o solicitado una certificación. Las disposiciones nacionales de aplicación de los requisitos del Convenio a los asuntos sujetos a certificación, tal y como se suelen mencionar en la DCLM, parte I, serían aplicables, por tanto, a las condiciones en esos buques.

### ***2.2.11. Informes de los inspectores del Estado del pabellón***

**95.** Con independencia de si el buque está o no certificado en virtud del MLC, 2006, los inspectores encargados deberán presentar un informe de cada inspección realizada con arreglo al MLC, 2006 (norma A5.1.4, párrafo 12), de conformidad con las leyes y normas nacionales. En el informe se debería dejar constancia de la obligación de corregir toda deficiencia encontrada durante la inspección, en conformidad con los procedimientos normalizados de los informes de inspección. Se deberá facilitar al capitán del buque una copia del informe, y otra copia deberá quedar expuesta en el tablón de anuncios del buque para información de la gente de mar. Una tercera copia será conservada por el Estado del pabellón o la organización reconocida que lleve los registros necesarios. También deberá remitirse una copia del informe a los representantes de la gente de mar, cuando estos lo soliciten.

**96.** En el caso de los buques que llevan un Certificado de Trabajo Marítimo y una DCLM, deberán anotarse en un registro los resultados de las inspecciones o verificaciones que se lleven a cabo después de la inspección inicial y toda deficiencia significativa que se detecte durante cualquiera de esas verificaciones, así como la fecha en que se haya determinado que las deficiencias se han subsanado (norma A5.1.3, párrafo 11). Este registro, redactado en inglés (o su traducción al inglés, cuando no esté redactado en este idioma), deberá incluirse en la DCLM, 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 por el Estado del puerto y de los representantes de los armadores y de la gente de mar, para su información.

## ► 3. Verificación de la aplicación de los requisitos sobre el trabajo marítimo del MLC, 2006

---

### 3.1. Nota general

**97.** Como se indicó antes, siempre se considerará que la legislación o la reglamentación nacional pertinente o los convenios colectivos u otras medidas de aplicación del MLC, 2006 constituyen la expresión oficial de los requisitos relativos a todos los aspectos del trabajo marítimo. El MLC, 2006 establece los requisitos que han de aplicarse a escala nacional. Las pautas que figuran en el presente documento se refieren únicamente al MLC, 2006 y han de considerarse solo como orientaciones generales. Así, independientemente de que en la sección 3.2 se propongan orientaciones más detalladas, estas no tendrán necesariamente una total pertinencia para todos los países. Las orientaciones de la sección 3.2 tienen en cuenta los requisitos del Convenio, tal y como se establecen en los artículos y en el Reglamento, al igual que en la parte A del Código, incluidos los requisitos que los Estados Miembros de la OIT han de tomar debidamente en consideración a la hora de cumplir con sus responsabilidades de la manera prevista en la parte B, no obligatoria, del Código. Esto significa que puede haber diferencias de detalle entre las disposiciones del MLC, 2006 y las disposiciones nacionales (u otras medidas) que se hayan adoptado para aplicar el MLC, 2006. Estas diferencias pueden deberse al hecho de que, tras haberse dado la consideración requerida, las obligaciones con arreglo a la parte

A del Código se apliquen en la legislación nacional o los convenios colectivos u otras medidas de manera diferente a las modalidades recomendadas en la parte B. Como se explica en la sección 2.1, del capítulo 2, un Estado Miembro también puede haber decidido adoptar disposiciones legislativas en virtud del artículo VI del MLC, 2006 que sean «sustancialmente equivalentes» a los requisitos de la parte A. Además, las exenciones respecto de algunos requisitos pueden haber sido determinadas en conformidad con el Convenio. Toda diferencia de este tipo debería ser señalada en la parte I de la DCLM del Estado del pabellón y debería tomarse en cuenta en la inspección.

**98.** Sin embargo, los inspectores del Estado del pabellón tal vez no puedan encontrar en las normativas nacionales disposiciones u otras medidas que recojan algunos de los requisitos del Convenio. En el caso de que hubiese presuntas lagunas en la cobertura de los requisitos, los inspectores (incluidas las organizaciones reconocidas) deberían solicitar aclaraciones a la autoridad competente del Estado del pabellón. Los inspectores deberían advertir a la autoridad competente de cualquier deficiencia o abuso importante que no esté expresamente recogido en las leyes o normativas en vigor y presentar propuestas para su mejora (véase la pauta B5.1.4, párrafo 8, g)).

**99.** Todos los requisitos descritos más adelante, en la sección 3.2, están sujetos a inspección en todos los buques comprendidos en el MLC, 2006. En el caso de los buques que hayan de certificarse, esta inspección se traducirá en la certificación de los buques, en cumplimiento de los requisitos nacionales, con respecto a 16 de las áreas analizadas en la sección 3.2 tras la inspección en la que se habrán verificado:

- el cumplimiento de la legislación nacional, según la síntesis que figure en la DCLM, parte I, y
- la aplicación de las medidas que los armadores hayan adoptado para garantizar el cumplimiento inicial y el cumplimiento continuo (es decir, las medidas previstas en la DCLM, parte II).

**100.** A efectos de verificar que se ha dado cumplimiento a los requisitos nacionales y que se han aplicado y se siguen aplicando correctamente las medidas que incumben al armador (en la medida de lo posible, en el caso de los buques recientemente construidos), el inspector del Estado del pabellón debería obtener pruebas objetivas mediante:

- la inspección de los espacios pertinentes del buque;
- el examen de otros documentos, como los pasaportes u otros documentos oficiales, certificados médicos, expedientes de formación, roles de tripulación y registros de nómina, acuerdos de empleo de la gente de mar, documentos relativos a la dotación de seguridad y programas de trabajo;
- la celebración de entrevistas en privado con un número representativo de marinos, teniendo en cuenta la necesidad de preservar la confidencialidad, así como los horarios de trabajo y de descanso de la gente de mar.

**101.** Como se ha visto antes, en la sección 2.2, los buques estarán sujetos a inspección en situaciones muy diversas. Por ejemplo, la inspección de un nuevo buque puede ser, por necesidad, menos exhaustiva que la de un buque al que ya se ha expedido un Certificado de Trabajo Marítimo, porque sobre los nuevos buques no se tendrá aún información operativa histórica y, en algunos casos, la gente de mar no se habrá incorporado aún a los mismos y no podrá ser entrevistada. En tales casos, puede llevarse a cabo la inspección, en la medida de lo razonable y de lo posible, para la expedición de un certificado provisional (véase la norma A5.1.3, párrafo 7). Por otra parte, si se dispone de información suficiente para expedir un Certificado de Trabajo Marítimo, la inspección podría incluir el examen de las medidas previstas por el armador para lograr la certificación con respecto a la parte II de la DCLM, la inspección física del buque, el examen de la documentación y las entrevistas en privado de la gente de mar. A este respecto, los inspectores podrán remitirse a la información contenida bajo el epígrafe «Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos» en la sección 3.2, a continuación.

**102. En el caso de los buques que hayan de certificarse o que ya lleven un Certificado de Trabajo Marítimo, deberá examinarse la parte II de la DCLM. El primer paso de la inspección consistirá en verificar que en el buque se aplican las medidas adoptadas por el armador para asegurar el cumplimiento continuo con respecto a cada uno de los 16 aspectos que están sujetos a certificación.**

**103.** Cabe señalar que, si bien deberían verificarse todos los requisitos del MLC, 2006, toda inspección es un proceso de muestreo, por lo que los inspectores deberían valerse de su criterio y competencia profesionales a la hora de determinar qué grado de profundidad tendrá la inspección con respecto a cada requisito.

**104.** Además, deberá tenerse presente la norma A5.1.4, párrafo 15, que dispone que, cuando se lleve a cabo una inspección o se adopten medidas, deberá hacerse todo lo posible por evitar la inmovilización o la demora injustificada del buque.

## **3.2. Requisitos del MLC, 2006 que han de ser objeto de inspección y, cuando proceda, de certificación**

### **Regla 1.1 – Edad mínima**

#### **Norma A1.1; pauta B1.1**

##### **\* Inspeccionado y certificado**

##### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### **Requisitos básicos**

- Se deberá prohibir que personas menores de 16 años sean empleadas o contratadas o trabajen a bordo de buques (norma A1.1, párrafo 1).
- Se deberá prohibir que gente de mar menor de 18 años sea empleada o contratada o realice trabajos cuando estos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad (norma A1.1, párrafo 4).

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

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

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Verificar el rol de tripulación, los pasaportes u otros documentos oficiales que confirmen las fechas de nacimiento de la gente de mar.
- Verificar el programa de trabajo de la gente de mar de edades comprendidas entre los 16 y los 18 años, para determinar las horas efectuadas y la naturaleza del trabajo.
- Comprobar si se han determinado los tipos de tareas que pueden resultar peligrosas para la gente de mar menor de 18 años.
- Examinar los informes recientes de accidentes y los informes de la comisión de seguridad, para determinar si en los accidentes se vio involucrada gente de mar menor de 18 años.
- Confirmar la información recopilada a través de entrevistas en privado con un número representativo de marinos.

### Ejemplos de deficiencias

- En el buque hay personas menores de 16 años que trabajan como gente de mar.

- En el buque hay marinos menores de 18 años que trabajan por la noche (al margen de un programa de formación).
- En el buque hay marinos menores de 18 años que efectúan trabajos que pudieran resultar peligrosos para su salud o su seguridad.

## **Regla 1.2 – Certificado médico**

### **Norma A1.2; pauta B1.2**

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### **Requisitos básicos**

- No se permitirá que la gente de mar trabaje a bordo de un buque, salvo que presente un certificado \* médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus tareas.
- Los certificados médicos de la gente de mar enrolada en buques que realizan habitualmente viajes internacionales deberán ser expedidos en inglés (norma A1.2, párrafo 10).
- El certificado médico deberá haber sido expedido por un médico debidamente calificado y debe ser válido.
- El periodo de validez de un certificado se determinará en virtud de la legislación nacional, según los siguientes criterios:
  - el certificado médico será válido durante un periodo máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso el periodo máximo de validez será de un año;
  - el certificado de percepción de los colores será válido durante un periodo máximo de seis años.

**\* Los certificados expedidos con arreglo a los requisitos aplicables o que cumplan en sustancia esos requisitos, en virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación), se aceptarán como conformes con esos requisitos (norma A1.2, párrafo 3).**

## Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Verificar el rol de tripulación.
- Verificar la validez de los certificados médicos que acrediten la aptitud física de la gente de mar para desempeñar sus tareas.
- Verificar la validez de los certificados de percepción de los colores, cuando proceda.
- Comprobar (mediante el examen de los programas de trabajo y la celebración de entrevistas) que se respetan las restricciones médicas para el trabajo de los marinos, que a estos no se les asignan trabajos en contradicción con esas restricciones o que no están efectuándolos.
- En los casos urgentes, cuando la autoridad competente del Estado del pabellón haya permitido que un marino trabaje sin un certificado válido, o con un certificado que haya expirado, debería examinarse la autorización o el permiso correspondiente para verificar que estos documentos siguen siendo válidos (validez máxima: tres meses).
- En los casos en que un certificado médico haya expirado durante una travesía, el nuevo certificado deberá obtenerse en el plazo máximo de tres meses.
- Comprobar que los certificados médicos de la gente de mar enrolada en buques que realizan habitualmente viajes internacionales están expedidos en inglés.
- Comprobar que el certificado médico haya sido expedido por un médico debidamente calificado.

## Ejemplos de deficiencias

- Hay marinos a bordo que no tienen un certificado médico o de percepción de los colores (en su caso) válidos o una autorización de la autoridad competente para trabajar en casos urgentes.

- Hay marinos que trabajan en el buque o que desempeñan tareas en condiciones contrarias a una o más restricciones señaladas en certificados médicos.
- El certificado médico de uno o más marinos a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales no está expedido en inglés.
- Uno o más certificados médicos no han sido expedidos por médicos calificados.

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

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### **Requisitos básicos**

- La gente de mar deberá tener una formación o poseer un certificado \* que acredite sus competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones, en conformidad con los requisitos del Estado del pabellón.
- La gente de mar deberá haber completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo de buques.

**\* Deberán aceptarse como conformes con estos requisitos la formación que se imparta y los certificados que se expidan en conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación).**

#### **Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos**

- Examinar el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (en adelante, DDMS) para verificar las calificaciones exigidas de la gente de mar.
- Examinar los certificados y las notificaciones de refrendo en conformidad con el Convenio de Formación – STCW, para confirmar la competencia de la gente de mar para desempeñar sus funciones (consultar en el rol de tripulación cuáles son esas funciones).

- Examinar las pruebas documentales (aportadas por el armador o, si es pertinente para el puesto de que se trata, por una autoridad nacional o por otra fuente) para confirmar que la gente de mar tiene todas las calificaciones exigidas en virtud de la legislación nacional para las personas que ejercen otras funciones a bordo de los buques (por ejemplo, los cocineros; véase más adelante la regla 3.2).
- Examinar las pruebas documentales que confirmen que toda la gente de mar ha completado con éxito la formación para la seguridad personal a bordo del buque.
- Examinar una copia del material de formación pertinente a disposición de la tripulación.
- Confirmar la formación recibida entrevistando, en privado, a un número representativo de marinos.

### Ejemplos de deficiencias

- Las calificaciones de la gente de mar no están en conformidad con el DDMS.
- Trabajan a bordo del buque marinos que no están formados o titulados o que no poseen otras calificaciones que los habiliten para realizar las tareas que se les exigen.
- Los certificados o las notificaciones de refrendo no están actualizados o han expirado.
- Trabajan en el buque marinos que no han completado con éxito la formación de seguridad personal.

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

#### **Norma A1.4; pauta B1.4**

##### **\* Inspeccionado y certificado**

##### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM; parte II**

#### Requisitos básicos

- Cuando un armador utilice servicios privados de contratación y colocación de gente de mar \*, estos deberán contar con

licencias o una certificación u otra forma de reglamentación, en conformidad con el MLC, 2006.

- A la gente de mar no se le imputará costo alguno en relación con el uso de esos servicios por el armador.
- Los armadores que recurran a servicios con sede en Estados que no son parte en el MLC, 2006 deberán asegurarse de que, en la medida en que sea factible, esos servicios cumplen los requisitos del MLC, 2006 (norma A1.4, párrafo 9) \*\*.

\* Si los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar operan en su territorio, los Estados del pabellón son responsables de establecer un sistema eficaz de inspección y control con respecto a esos servicios (regla 5.3; norma A5.3, párrafo 1).

\*\* El Estado del pabellón está obligado a garantizar que los armadores disponen de un sistema adecuado para verificar que los servicios privados de contratación y colocación cumplen los requisitos nacionales establecidos en aplicación de la norma A1.4 cuando dichos servicios tengan su sede en Estados no partes en el MLC, 2006. Esta obligación puede cumplirse con la supervisión continua de la conformidad del armador con dichos requisitos, el control de los propios servicios de contratación y colocación en los países no partes en el MLC, de que se trate mediante un sistema de gestión de la calidad y la divulgación de los datos derivados de dicho control acerca de en qué medida dichos servicios en tales países cumplen los requisitos de la norma A1.4.

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Verificar los sitios web nacionales de la autoridad competente en lo relativo a la autorización o reglamentación de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar (agencias de contratación).
- Examinar la documentación u otra información que permita que el inspector evalúe las prácticas con respecto a las siguientes materias:

#### 1. Contratación directa

La gente de mar es buscada y contratada por el propio armador. Si tal es el caso, se debería dejar constancia al respecto, y no será necesario tomar otras medidas.

2. Contratación a través de un servicio público

La gente de mar es contratada a través de un servicio público de contratación y colocación de gente de mar, ya sea en el Estado del pabellón o en otro Estado al que se aplique el MLC, 2006. Si tal es el caso, se debería dejar constancia al respecto, y no será necesario tomar otras medidas.

3. Contratación a través de un servicio privado (o de un servicio perteneciente a una organización de gente de mar) en un país que haya ratificado el MLC, 2006

A. Si la gente de mar es contratada a través de un servicio privado de contratación y colocación de gente de mar en el Estado del pabellón, habrá que examinar las pruebas documentales que confirmen que el servicio en cuestión opera en conformidad con la legislación nacional o con otras medidas de aplicación de los requisitos del MLC, 2006. Cuando la supervisión de esos servicios se confíe a otra autoridad nacional del Estado del pabellón, bastará, para tal fin, con una declaración en la que esa autoridad confirme que el servicio en cuestión opera en conformidad con la legislación pertinente.

B. Si la gente de mar es contratada a través de un servicio privado de contratación y colocación de la gente de mar en otro país que ha ratificado el MLC, 2006, no se requerirá la adopción de medidas, salvo cuando el inspector haya recibido antecedentes claros en el sentido de que se han vulnerado los derechos básicos (como, por ejemplo, el hecho de imputar a la gente de mar el costo derivado del uso de estos servicios).

4. Contratación a través de un servicio que tiene su sede en un país que no ha ratificado el MLC, 2006

Si la gente de mar es contratada a través de un servicio de contratación y colocación de gente de mar con sede en un

país o territorio que no ha ratificado el MLC, 2006, habrá que examinar la documentación que pruebe que el armador ha verificado, en la medida de lo factible, y por medio de un sistema apropiado, que el servicio opera de acuerdo con las disposiciones del MLC, 2006. Por ejemplo, este sistema puede tomar en consideración la información recopilada por el Estado del pabellón, así como todo otro informe de inspección o certificado relativo a la calidad de los servicios que operan en países que no han ratificado el Convenio. Asimismo, entre los otros antecedentes que los armadores podrían aportar figuran las listas de verificación del cumplimiento de los requisitos del MLC, 2006 o los informes de inspección de las organizaciones reconocidas de un servicio de contratación y colocación con sede en un país que no ha ratificado el MLC, 2006.

- Comprobar mediante entrevistas celebradas en privado con un número representativo de marinos, que estos no han pagado honorarios u otros emolumentos relativos a su contratación o colocación, y que han recibido la información sobre sus derechos y obligaciones.
- Comprobar mediante entrevistas celebradas en privado con un número representativo de marinos, que el servicio de contratación y colocación utilizado no mantiene una lista negra de trabajadores.

### Ejemplos de deficiencias

- No se dispone de pruebas documentales que indiquen que el servicio o la agencia opera en conformidad con el MLC, 2006.
- Uno o más marinos han sido contratados a través de un servicio privado de contratación y colocación de gente de mar que carece de licencia o de certificación u otra forma de reglamentación conforme con el MLC, 2006, o cuya licencia, certificado u otro documento similar ya no es válido.

- Se ha utilizado un servicio de contratación y colocación que impone a la gente de mar el pago de honorarios u otros emolumentos en concepto de los servicios de empleo prestados (si esta es una práctica posible, también debería informarse a la autoridad competente del Estado en el que se encuentra la sede del servicio en cuestión).
- En el buque trabajan marinos que han sido contratados por un servicio de contratación y colocación que opera en un país que no ha ratificado el MLC, 2006 y respecto del cual el armador no puede dar garantías de conformidad con el mismo.

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

### **Norma A2.1; pauta B2.1**

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### **Requisitos básicos**

- Cada marino deberá tener una copia de su acuerdo de empleo de la gente de mar (en adelante, AEGM) firmado tanto por la gente de mar como por el armador o el representante del armador (o, si no son asalariados, otras pruebas de acuerdos contractuales o similares).
- En los AEGM deberán figurar al menos las materias señaladas en la norma A2.1, párrafo 4, a) a k), del MLC, 2006 (norma A2.1, párrafo 4, a)).
- También deberá proporcionarse a la gente de mar un documento que contenga una relación de su empleo a bordo (por ejemplo, una libreta marítima) (norma A2.1, párrafo 1, e)).
- Cuando un AEGM esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, dicho convenio deberá llevarse también a bordo del buque, con las disposiciones pertinentes en inglés (excepto para los buques que solo realicen viajes nacionales) (norma A2.1, párrafo 2).

- El AEGM continuará teniendo efectos cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería<sup>1</sup> o de robo a mano armada contra los buques<sup>2</sup> independientemente de que la fecha fijada para su expiración haya vencido o de que cualquiera de las partes haya notificado su suspensión o terminación (norma A2.1, párrafo 7).
- Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos  
Examinar una copia del AEGM y de cualquier convenio colectivo aplicable a la gente de mar, así como al menos un formulario estándar del AEGM (en inglés) para el buque.
- Comprobar, cuando sea posible, habida cuenta del momento en que se lleve a cabo la inspección relativa al periodo de empleo, si cada marino ha recibido un ejemplar de la relación de los servicios prestados a bordo (o solicitar que esas relaciones se presenten al inspector en una fecha posterior).
- Comprobar que las relaciones de servicios prestados por la gente de mar no contengan observaciones en cuanto a la calidad de su trabajo o a sus salarios.
- Entrevistarse, en privado, con un número representativo de marinos para confirmar que, a la hora de suscribir el AEGM, se les dio la oportunidad de examinar el documento y solicitar asesoramiento al respecto, así como de aceptar libremente el acuerdo antes de firmarlo.

---

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

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

## Ejemplos de deficiencias

- Trabajan a bordo del buque marinos que no tienen un AEGM.
- En el AEGM de uno o más marinos no figuran todos los puntos señalados en la norma A.2.1, párrafo 4, a) a k).
- El AEGM de uno o más marinos no es compatible con los requisitos nacionales.
- No se ha previsto ningún sistema o disposiciones para el registro de las condiciones de la gente de mar.
- No se entrega a la gente de mar una copia de su relación de servicios a bordo del buque al finalizar su contrato.
- No se lleva a bordo el convenio colectivo que constituye total o parcialmente el AEGM o, en el caso de los buques que realizan viajes internacionales, se lleva a bordo un ejemplar del convenio colectivo en un idioma distinto del inglés.
- El formulario estándar del AEGM no está en inglés.
- El AEGM incluye cláusulas que violan los derechos de la gente de mar.

## Regla 2.2 – Salarios

### Norma A2.2; pauta B2.2

#### \* Inspeccionado y certificado

#### \*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II

#### Requisitos básicos

- La gente de mar deberá percibir una remuneración completa por su trabajo a intervalos no superiores a un mes, en conformidad con sus acuerdos de empleo \*.
- La gente de mar tendrá derecho a un estado de cuenta mensual, en el que se indiquen su salario mensual y todas las deducciones autorizadas, como, por ejemplo, las remesas.

- No se podrá aplicar a la remuneración ninguna deducción no autorizada, como los pagos de gastos de viaje hacia o desde el buque.
- Los recargos por servicios de envío de remesas \*\* deberán ser razonables, y deberán aplicarse tipos de cambio en conformidad con los requisitos nacionales.
- Cuando la gente de mar sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, se le deberán seguir pagando sus salarios y otras prestaciones en virtud del AEGM, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional aplicables, incluido el envío de remesas, durante todo el periodo de cautiverio y hasta que el marino sea liberado y debidamente repatriado, o, en caso de que el marino muera durante su cautiverio, hasta la fecha de su muerte determinada con arreglo a la legislación nacional aplicable (norma A2.2)<sup>3</sup>.

\* Los Estados del pabellón tal vez estimen conveniente exigir que los armadores lleven a bordo de sus buques documentos tales como una copia de la nómina o de los registros electrónicos.

\*\* Una remesa es un acuerdo con arreglo al cual, a petición de la gente de mar, se remite a intervalos periódicos una parte de sus ingresos a sus familias, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales, durante el periodo en el que la gente de mar se encuentra embarcada (norma A2.2, párrafos 3 y 4).

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Verificar los AEGM y otros documentos, como las nóminas, para confirmar que los salarios se pagan a intervalos no mayores de un mes, según se especifique en el AEGM o en los convenios colectivos pertinentes.

---

3 El término *piratería* y la expresión *robo a mano armada contra los buques* tendrán el mismo sentido que en la norma A2.1, párrafo 7.

- Examinar los documentos en que se muestren los recargos por servicios y los tipos de cambio aplicados a toda remesa efectuada por petición de la gente de mar a sus familias, personas a cargo o beneficiarios legales.
- Examinar los documentos pertinentes que confirmen el pago de los salarios, inclusive el cumplimiento del requisito de que se entregue a la gente de mar un estado de cuenta mensual (por ejemplo, una hoja de salarios). Los inspectores deberían disponer, si así lo solicitan, de copias de los estados de cuenta individuales.
- Comprobar que los salarios establecidos en los AEGM se ajustan a los salarios nacionales de la gente de mar, en el caso de que se hayan adoptado una legislación nacional o convenios de negociación colectiva que rijan los salarios de la gente de mar.
- Entrevistarse en privado con un número representativo de marinos para confirmar que se cumplen los requisitos relativos al pago de los salarios.

### Ejemplos de deficiencias

- Los salarios no se pagan periódicamente (al menos mensualmente) y en su totalidad a la gente de mar, en conformidad con los AEGM o con los convenios colectivos.
- No se entrega a la gente de mar un estado de cuenta mensual (por ejemplo, una hoja de salarios) de su remuneración.
- No se cursan las remesas o estas no se cursan con arreglo a las instrucciones dadas por la gente de mar.
- Los recargos por conversión de moneda y envío de las remesas no son conformes con los requisitos nacionales.
- Se utiliza más de un conjunto de estados de cuenta salariales.
- Cuando a la gente de mar que sea mantenida en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques no se le pague o no se le haya pagado su salario durante todo

el periodo de cautiverio y hasta que haya sido liberada y debidamente repatriada o, si muere durante el cautiverio, hasta la fecha de muerte determinada de conformidad con la legislación nacional aplicable.

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

### **Norma A2.3; pauta B2.3**

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### **Requisitos básicos**

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

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

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

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

La *norma A2.3, párrafo 3*, estipula que «Todo Miembro reconoce que la pauta en materia de horas normales de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás trabajadores, deberá basarse en una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales. Sin embargo, esto no deberá ser un impedimento para que los Miembros dispongan de procedimientos para autorizar o registrar un convenio colectivo que determine las horas normales de trabajo de la gente de mar sobre una base no menos favorable que la de la presente norma».

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

### **Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos**

- Comprobar que se cuente con un cuadro aprobado y de formato normalizado y con los acuerdos laborales vigentes a bordo del buque, en los que se recojan los requisitos nacionales relativos al número máximo de horas de trabajo o al número mínimo de horas de descanso, así como con el programa de servicio en el mar y en los puertos, y que dicho cuadro se exponga en un lugar del buque fácilmente accesible.
- Comprobar la conformidad del acuerdo laboral que figura en el cuadro antes citado.
- Examinar los documentos (el AEGM o el convenio colectivo pertinente y otros documentos, como las bitácoras de puente y de la sala de máquinas, que también pueden comprobarse), para confirmar el cumplimiento de los requisitos básicos relacionados con el número mínimo de horas de descanso o el número máximo de horas de trabajo.

- Comprobar la existencia de un cuadro de organización de tareas o de programa de trabajo en el idioma de trabajo o en el idioma del buque y en inglés.
- Comprobar que se llevan registros actualizados de los periodos de trabajo o de descanso, como se requiere en virtud de las normas nacionales, para cada marino que presta servicios a bordo del buque.
- Comprobar si la gente de mar experimenta fatiga, lo que puede ser evidenciado por la práctica de horarios de trabajo sistemáticamente excesivos y por otros factores contribuyentes, como la interrupción de los periodos de descanso. Si hay marinos que muestran síntomas como falta de concentración, respuestas irrelevantes e incoherentes a las preguntas, bostezos y un tiempo de reacción lento, deberá considerarse la posibilidad de seguir investigando la materia.

### Ejemplos de deficiencias

- El programa de trabajo de la gente de mar no se ajusta a las normas aplicables.
- El cuadro de organización de tareas no está expuesto en un lugar fácilmente accesible o no contiene la información requerida.
- El cuadro de organización de tareas no está en inglés ni en el idioma (o idiomas) de trabajo del buque.
- No se dispone de los registros de las horas de trabajo o de descanso o estos no se mantienen.
- En la bitácora u otro documento figuran datos según los cuales se han rebasado los límites de las horas de trabajo, y en estos no se ha anotado ninguna suspensión del horario, de conformidad con lo dispuesto en la norma A2.3, párrafo 14.

## **Regla 2.4 – Derecho a vacaciones**

### **Norma A2.4; pauta B2.4**

#### **\* Inspeccionado**

#### Requisitos básicos

- Se deberá permitir que la gente de mar disfrute de vacaciones anuales pagadas \*, en conformidad con la legislación nacional de aplicación del MLC, 2006.
- Se prohíbe concertar todo acuerdo no autorizado por el que la gente de mar renuncie a las vacaciones anuales pagadas mínimas (norma A2.4, párrafo 3).
- Se ha de conceder a la gente de mar un permiso para bajar a tierra, en beneficio de su salud y de su bienestar, y en conformidad con los requisitos operativos de sus puestos.

\* El MLC, 2006 prevé diferentes métodos de cálculo, pero establece unas vacaciones anuales pagadas mínimas calculadas sobre la base de 2,5 días civiles por mes de empleo. Además del periodo mínimo de vacaciones anuales, la gente de mar podrá también tener derecho a algunos días feriados oficiales y feriados establecidos por la costumbre que sean reconocidos como tales en el Estado del pabellón, coincidan o no con el periodo individual de vacaciones anuales pagadas. Véanse orientaciones adicionales en la pauta B2.4.1, párrafo 4.

#### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Examinar los documentos, como el AEGM o el convenio colectivo pertinente, para confirmar que la gente de mar puede ejercer el derecho a tomar vacaciones anuales pagadas previsto por el Estado del pabellón (vacaciones que deberán calcularse sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo).
- Examinar los registros salariales y de empleo de la gente de mar para verificar que se da cumplimiento a este requisito.

- Entrevistarse en privado con un número representativo de marinos para confirmar que el armador les concede vacaciones anuales pagadas y un número adecuado de permisos para bajar a tierra.

### Ejemplos de deficiencias

- No se concede a la gente de mar vacaciones anuales pagadas.
- El número de días de vacaciones anuales a que tienen derecho algunos marinos es inferior al número de días de vacaciones anuales previsto a nivel nacional (cuando este es de más de 2,5 días civiles al mes), o el número absoluto de días de vacaciones anuales es inferior a 2,5 días civiles por mes de empleo.
- En el AEGM no se prevé que la gente de mar ejerza el derecho a vacaciones anuales pagadas.
- Uno o más marinos han aceptado renunciar al derecho a vacaciones anuales pagadas mínimas (y la autoridad competente no ha autorizado el acuerdo) (norma A2.4, párrafo 3).
- No se otorgan a la gente de mar permisos para bajar a tierra (aun en los casos en que los permisos son compatibles con los requisitos operativos de los puestos de la gente de mar).

## Regla 2.5 – Repatriación

### Norma A2.5.1; Pauta B2.5 – Repatriación

#### \* Inspeccionado

#### Requisitos básicos

- La gente de mar tiene derecho a ser repatriada sin costo alguno para ella, en conformidad con las disposiciones nacionales de aplicación del MLC, 2006.
- Los armadores deben constituir una garantía financiera para asegurar que la repatriación eventual podrá llevarse a cabo.

- Deberá llevarse a bordo un ejemplar de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, el cual se pondrá a disposición de la gente de mar en un idioma apropiado (norma A2.5.1, párrafo 9).
- Como mínimo, la gente de mar tiene derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes:
  - cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras esta se encuentre en el extranjero;
  - cuando pongan término al acuerdo de empleo de la gente de mar:
    - el armador, o
    - la gente de mar, por causas justificadas, y
  - cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en circunstancias específicas (véase la norma A2.5.1, párrafos 1 y 2).

### **Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos**

- Examinar los documentos pertinentes a fin de confirmar que el armador ha constituido la garantía financiera.
- Comprobar que la gente de mar dispone (en un idioma apropiado) de un ejemplar de las disposiciones nacionales, del AEGM o del convenio de negociación colectiva pertinente sobre repatriación.
- Comprobar el cumplimiento de toda disposición nacional según la cual los marinos menores de 18 años deberán ser repatriados cuando, al cabo de un periodo prescrito, resulte obvio que no son aptos para asumir una actividad laboral en el mar (pauta B2.5.2, párrafo 3).

## Ejemplos de deficiencias

- La gente de mar no es repatriada en conformidad con los requisitos nacionales, el AEGM o el convenio de negociación colectiva.
- En el buque no se cuenta con una copia de las disposiciones nacionales sobre repatriación a la que tenga acceso la gente de mar.
- No existen pruebas de que se haya constituido la garantía financiera para casos de repatriación.
- No se han adoptado disposiciones para la repatriación de la gente de mar.

## **Norma A2.5.2; Pauta B2.5.3 – Garantía financiera**

### **\* Inspeccionado y certificado**

### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### Requisitos básicos

*Para todos los buques:*

- Un sistema de garantía financiera deberá existir para asistir a la gente de mar en caso de abandono<sup>4</sup> (norma A2.5.2, párrafos 1 y 3).
- El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro sistema similar (norma A2.5.2, párrafo 3).

---

4 Se deberá considerar que la gente de mar ha sido abandonada cuando el armador (norma A2.5.2, párrafo 2):

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

- El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida a toda la gente de mar abandonada a bordo (norma A2.5.2, párrafo 4).
- La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera deberá prestarse sin demora a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y estar acompañada de la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación (norma A2.5.2, párrafos 8 y 2).
- La asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente (norma A2.5.2, párrafo 9):
  - a) los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses;
  - b) todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluido el costo de la repatriación (que debe cubrir el viaje realizado por medios apropiados y expeditos, normalmente por transporte aéreo, y el suministro de alimentos y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada a su hogar, la atención médica necesaria, el viaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro costo o carga razonable derivados del abandono (norma A2.5.2, párrafo 10));
  - c) las necesidades esenciales de la gente de mar incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro costo o gasto razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.
- La garantía financiera no deberá cesar antes de que finalice su periodo de validez, a menos que el proveedor de la garantía financiera haya notificado al menos con 30 días de antelación

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

*Requisitos básicos adicionales para los buques que deben ser certificados*<sup>5</sup>:

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

## Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

*Para todos los buques:*

- Comprobar los documentos pertinentes que confirmen que se ha proporcionado garantía financiera.

---

<sup>5</sup> Se trata de los buques a los que se aplica el párrafo 1 o 2 de la regla 5.1.3, es decir, los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que efectúen viajes internacionales (viajes desde un país hasta un puerto fuera de ese país); los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que enarboles el pabellón de un Miembro y que operen desde un puerto, o entre puertos, en otro país, y otros buques si el armador lo solicita al Miembro de que se trate.

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

- Comprobar el certificado de garantía financiera u otras pruebas documentales emitidas por el proveedor de garantía financiera, inclusive cuando la garantía financiera se proporcione a través de un régimen de seguridad social.
- Comprobar que el certificado de garantía financiera contiene la información requerida en el anexo A2-I.
- Comprobar que es válido y que está colocado en un lugar visible.
- Entrevistar a la gente de mar en privado.
- Revisar la parte I de la DCLM para comprobar si existe alguna equivalencia sustancial nacional y, si la hubiere, revisar la parte II de la DCLM para comprobar su cumplimiento.

### **Ejemplos de deficiencias**

*Para todos los buques:*

- No existen pruebas de que se haya proporcionado garantía financiera para la repatriación.
- La gente de mar no tiene acceso directo al sistema de garantía financiera cuando ha sido abandonada.
- La asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera no cubre los salarios pendientes limitados a cuatro meses, los gastos razonables, incluido el costo de la repatriación y las necesidades esenciales de la gente de mar.
- La garantía financiera:
  - i) ha cesado antes de la fecha de vencimiento indicada en el certificado de garantía financiera, o
  - ii) ha cesado antes del final del periodo de notificación de por lo menos 30 días dado a la autoridad competente (cuando proceda), o
  - iii) no es válida por otras razones.

*Además, para los buques que deben ser certificados:*

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

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

### **Norma A2.7; pauta B2.7**

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### **Requisitos básicos**

- Los buques deben tener un número suficiente de gente de mar empleada a bordo, con el fin de garantizar que las operaciones del buque se hagan en condiciones de seguridad, eficiencia y protección, teniéndose en cuenta los asuntos relativos al cansancio de la gente de mar, así como a la naturaleza y a las condiciones particulares del viaje.

- Cada buque debe contar con una dotación adecuada, en conformidad con el documento relativo a la dotación de seguridad, o con otro documento equivalente expedido por la autoridad competente (norma A2.7, párrafo 1).

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Examinar el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (DDMS) o el documento equivalente aplicable.
- Examinar el rol de tripulación para saber cuáles son el número, la categoría (como cocineros, responsables de la preparación de comidas y responsables de la atención médica) y las calificaciones de la gente de mar que trabaja a bordo.
- Examinar el cuadro de organización de tareas a bordo a fin de confirmar que se aplican los requisitos de dotación de seguridad.
- Entrevistarse en privado con un número representativo de marinos para confirmar que se cumplen los requisitos.

### Ejemplos de deficiencias

- El número y/o las categorías de marinos que trabajan a bordo no son los que se han establecido en el DDMS.
- A bordo no se cuenta con ningún DDMS o documento equivalente.

## Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento

### Norma A3.1; pauta B3.1

#### \* Inspeccionado y certificado

#### \*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II

### Requisitos básicos

- Los buques deben conformarse a las normas mínimas del MLC, 2006 y facilitar y mantener alojamientos e instalaciones

de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, en conformidad con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar.

- El alojamiento de la gente de mar debe ser seguro, decente y reunir los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006 (norma A3.1, párrafo 1).
- Se realizan inspecciones frecuentes de los espacios del alojamiento de la gente de mar por parte del capitán o por la persona que este designe a tal efecto (norma A3.1, párrafo 18) y se llevan registros de dichas inspecciones, que pueden examinarse.

*Con respecto a los buques que entran en servicio:*

- El inspector encargado del Estado del pabellón debería estar en conocimiento del proceso de aprobación del plan emprendido durante la construcción del buque con relación a las modalidades de alojamiento de la gente de mar. Como parte de la primera inspección de un buque, el inspector tendrá que verificar que el alojamiento y los servicios de esparcimiento se hayan construido en conformidad con los planos aprobados. Lo mismo se aplica a los buques que hayan sido objeto de modificaciones importantes. No es necesario repetir este proceso en las inspecciones posteriores.

*En lo que atañe a los buques que existían antes de la entrada en vigor del MLC, 2006, para el Estado del pabellón:*

- Deberá tenerse en cuenta toda disposición nacional que pudiera haberse adoptado (véase el capítulo 2 de estas pautas) respecto de esta materia. Estos buques tendrán que ser inspeccionados en relación con el alojamiento y los servicios de esparcimiento de la gente de mar, a efectos de verificar que a bordo:
  - se cumplen las normas establecidas en los Convenios núms. 92, 133, 147 o el Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147 de la OIT (si son aplicables en el Estado del pabellón) y/o;

- se facilitan y mantienen alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, en conformidad con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar, de conformidad con la legislación nacional.

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Verificar el plan de construcción del buque, en el que se indican las dimensiones y el uso que deberá hacerse de cada dormitorio o de otros espacios.
- Cotejar el rol de tripulación con el número de dormitorios y de literas.
- Llevar a cabo un examen visual del alojamiento y de las instalaciones de esparcimiento de la gente de mar a bordo, prestando especial atención a los requisitos del MLC, 2006 sobre las siguientes materias:
  - requisitos generales (norma A3.1, párrafo 6);
  - tamaño de los dormitorios y otros espacios de alojamiento (norma A3.1, párrafos 9 y 10);
  - calefacción y ventilación (norma A3.1, párrafo 7);
  - ruido y vibraciones, y otros factores ambientales (norma A3.1, párrafo 6, h));
  - instalaciones sanitarias y afines (norma A3.1, párrafos 11 y 13);
  - iluminación (norma A3.1, párrafo 8);
  - capacidad de la enfermería (norma A3.1, párrafo 12);
  - servicios de esparcimiento (norma A3.1, párrafos 14 y 17);
  - protección de la salud y la seguridad en el trabajo, y prevención de accidentes a bordo de los buques, a la luz de las necesidades específicas de la gente de mar que vive y trabaja a bordo de buques (norma A3.1, párrafos 2, a) y 6, h)).

- Examinar los registros a bordo de los buques para confirmar que el capitán del buque, u otra persona bajo su autoridad, ha llevado a cabo inspecciones frecuentes, así como (en el caso de los buques que llevan un Certificado de Trabajo Marítimo) otras inspecciones o acciones previstas entre las medidas aprobadas por los armadores, que se encuentran en la DCLM, parte II.
- Comprobar que a bordo del buque se están tomando medidas dirigidas a controlar los niveles de ruido y de vibraciones en los espacios de trabajo y de vida de la gente de mar.

### Ejemplos de deficiencias

- La ubicación de los dormitorios en el buque no está en conformidad con las normas nacionales de aplicación del MLC, 2006.
- El número y/o el tamaño (incluida la altura) de los dormitorios no están en conformidad con las normas nacionales de aplicación del MLC, 2006.
- Hay a bordo más de un marino por litera.
- Los servicios de esparcimiento no están en conformidad con las normas nacionales de aplicación del MLC, 2006.
- La calefacción, la iluminación o la ventilación son inadecuadas o no funcionan correctamente.
- Los enseres y especificaciones de los espacios de alojamiento de la gente de mar, incluidos las enfermerías y los espacios de esparcimiento y de fonda, no están en conformidad con las normas nacionales de aplicación del MLC, 2006.
- No se proporcionan dormitorios separados para hombres y mujeres.
- No se proporcionan instalaciones sanitarias separadas para hombres y mujeres.
- Las instalaciones sanitarias son inadecuadas o no funcionan.

- La enfermería es utilizada para alojar a personas que no están enfermas.
- El alojamiento o los servicios de esparcimiento de la gente de mar no se mantienen en buenas condiciones de higiene y orden.
- El capitán u otra persona designada por este no llevan a cabo inspecciones periódicas del alojamiento de la gente de mar.
- Los servicios de lavandería son inadecuados o no funcionan correctamente.
- En el alojamiento o los servicios de esparcimiento o de fonda de la gente de mar se registran niveles peligrosos de exposición al ruido y a las vibraciones, así como a otros factores ambientales y sustancias químicas.

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

#### **Norma A3.2; pauta B3.2**

##### **\* Inspeccionado y certificado**

##### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

##### **Requisitos básicos**

- La alimentación y el agua potable deben ser de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados, en función de los requisitos del buque y de los diferentes orígenes culturales y religiosos de la gente de mar a bordo de los buques.
- La alimentación para la gente de mar embarcada debe proporcionarse gratuitamente durante su periodo de contratación.
- Todo marino empleado como cocinero del buque \* y encargado de la preparación de las comidas debe tener la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esa función.

- Ningún marino menor de 18 años podrá trabajar como cocinero a bordo de un buque (norma A3.2, párrafo 8).
- El capitán o una persona designada por este efectuará inspecciones frecuentes y documentadas de las provisiones de víveres y agua potable y de los servicios de fonda (norma A3.2, párrafo 7).
  - \* El término «cocinero» de un buque designa a todo marino encargado de la preparación de comidas (regla 3.2, párrafo 3, y norma A3.2, párrafos 3 y 4).

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Examinar los documentos pertinentes (véase la regla 1.1 sobre la edad mínima) para verificar que los cocineros del buque tengan 18 años o más y estén formados y calificados y sean competentes para ejercer esta función, de conformidad con los requisitos nacionales. En los casos en que no se requiere tener un cocinero plenamente calificado, se debe comprobar que la gente de mar que prepara alimentos en las cocinas ha recibido formación o instrucción sobre higiene alimentaria e higiene personal, así como sobre manipulación y almacenamiento de víveres a bordo de los buques.
- Controlar los registros que se llevan a bordo para confirmar que, sobre la base de documentos, se realizan con frecuencia inspecciones de:
  - las reservas de víveres y agua potable;
  - los espacios utilizados para la manipulación y el almacenamiento de víveres;
  - las cocinas y los equipos utilizados para preparar y servir las comidas.
- Observación visual de los servicios de fonda, incluidas las cocinas y las instalaciones de almacenamiento, para comprobar que sean higiénicas y aptas para tal fin.

- Comprobar que los alimentos y el agua potable son de calidad (por ejemplo, no caducados) y cantidad adecuadas y buen valor nutritivo:
  - verificando la calidad del agua potable y evaluando los medios de control de la calidad;
  - examinando los planes de menús, y verificando visualmente las reservas alimentarias y los espacios de almacenamiento, a efectos de garantizar que la alimentación suministrada sea variada.
- Comprobar, celebrando entrevistas en privado con un número representativo de marinos, que no se les cobra la comida y que se les proporciona agua potable, y que tanto la comida como el agua potable son de calidad y cantidad adecuadas.

### Ejemplos de deficiencias

- Los alimentos y el agua potable no son de calidad, valor nutritivo y cantidad adecuados para la gente de mar a bordo del buque.
- Se cobra la comida a la gente de mar y/o no se le suministra agua potable.
- La gente de mar encargada de la preparación de los alimentos no tiene la formación o la instrucción requeridas.
- El cocinero del buque no tiene la formación ni las calificaciones que exige su puesto.
- El cocinero del buque tiene menos de 18 años.
- No se realizan inspecciones frecuentes y documentadas de los víveres o del agua o de los espacios de preparación/ manipulación/almacenamiento.
- Los servicios de fonda no son higiénicos o no son aptos para sus fines, por otros motivos.

## **Regla 4.1 – Atención médica a bordo del buque y en tierra**

### **Norma A4.1; pauta B4.1**

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### Requisitos básicos

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

#### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Examinar los documentos (por ejemplo, el AEGM) para confirmar que la gente de mar tenga acceso gratuito a atención médica y a servicios de protección de la salud mientras estén a bordo o cuando hayan atracado en un puerto extranjero (véase la norma A4.1, párrafo 1, d)).
- Examinar los documentos (por ejemplo, el AEGM) para confirmar que se otorga 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 (véase la norma A4.1, párrafo 1, c)).
- Comprobar los registros y los equipos para confirmar que se observan las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y atención médica (norma A4.1, párrafo 1, a)).

- Proceder a una observación directa para confirmar que el buque está equipado con suficientes suministros médicos, incluidos un botiquín, un equipo médico y la edición más reciente de la *Guía médica internacional de a bordo* u otra guía médica, según exija la legislación nacional.
- En el caso de los buques que llevan 100 o más personas y efectúan habitualmente travesías de más de tres días, examinar los documentos (como los documentos relativos a la dotación de seguridad de la gente de mar y el rol de tripulación) para confirmar que un médico calificado trabaja a bordo.
- Comprobar que, cuando no se exija que los buques lleven un médico a bordo, estos tengan al menos un marino (que haya recibido formación y esté calificado con arreglo a los requisitos del Convenio de Formación – STCW) que se encargue de la atención médica o que sea competente para proporcionar los primeros auxilios como parte de sus tareas ordinarias.
- Comprobar que se lleven a bordo del buque los formularios de informe médico.
- Entrevistarse en privado con un número representativo de marinos para confirmar que la gente de mar tenga acceso a la atención médica a bordo, sin costo alguno, y que se les concedan permisos para bajar a tierra y recurrir a los servicios de atención médica y dental en los puertos de escala, cuando ello sea factible.
- Verificar si existen procedimientos para recibir llamadas por radio o por satélite para asistencia médica.

### Ejemplos de deficiencias

- El capitán y/o el armador deniegan a la gente de mar que trabaja en el buque, sin justificación, el permiso para bajar a tierra con fines de atención médica o dental.
- No se brinda a la gente de mar una protección sanitaria y una atención médica adecuadas a bordo del buque.

- No se cuenta a bordo con personal médico con las calificaciones adecuadas, como exige la legislación nacional.
- El botiquín o el equipo médico no se ajusta a las normas nacionales y/o no se dispone de una guía médica a bordo.
- No se llevan a bordo formularios de informe médico.
- Existen pruebas de que se ha cobrado al marino un servicio médico o dental siendo ello contrario a la legislación o práctica nacionales.

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

##### **Norma A4.2.1; Pauta B4.2.1 – Responsabilidad del armador**

##### **Norma A4.2.2; Pauta B4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales**

##### **\* Inspeccionado y certificado**

##### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

##### **Requisitos básicos**

- La gente de mar tiene derecho a asistencia y apoyo materiales del armador respecto de las consecuencias económicas de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan mientras presta servicios con arreglo a un AEGM o que se deriven de su empleo en virtud de un acuerdo de esta índole (regla 4.2, párrafo 1).
- Los armadores deben sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad (norma A4.2.1, párrafo 1, c)).
- Los armadores o sus representantes deben adoptar medidas para proteger los bienes de la gente de mar dejados a

bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida y devolvérselos a ella misma o a sus parientes más próximos (norma A4.2.1, párrafo 7).

- Los armadores deben constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional, en conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el AEGM o en un convenio colectivo (norma A4.2.1, párrafo 1, *b*)).
- El sistema de garantía financiera previsto en la norma A4.2.1, párrafo 1, *b*), podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar (norma A4.2.2, párrafo 2).
- La indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar y sin perjuicio de lo dispuesto en la norma A4.2.1, párrafo 8, *c*), se deberá pagar en su totalidad y sin demora (norma A4.2.1, párrafo 8, *a*)).
- No deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior a la suma contractual (norma A4.2.1, párrafo 8, *b*)).
- Cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten evaluar la indemnización total a la que puede tener derecho, se deberán efectuar un pago o varios pagos provisionales para evitar que se encuentre en una situación de precariedad indebida (norma A4.2.1, párrafo 8, *c*)).
- De conformidad con la regla 4.2, párrafo 2, la gente de mar deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero el armador podrá deducir dicho pago de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación presentada por la gente de mar contra el armador y relacionada con el mismo incidente (norma A4.2.1, párrafo 8, *d*)).

- Toda reclamación contractual de indemnización podrá presentarla directamente la gente de mar interesada, o su pariente más cercano, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado (norma A4.2.1, párrafo 8, e)).
- A los efectos de la norma A4.2.1, párrafo 8, la expresión «reclamación contractual» designa toda reclamación relativa a los casos de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar (norma A4.2.2, párrafo 1).
- Deberán existir disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones previstas en la norma A4.2.1, párrafo 8 a través de procedimientos rápidos y equitativos (norma A4.2.2, párrafo 3).
- La gente de mar deberá recibir un preaviso para notificar que se va a anular o rescindir la garantía financiera del armador (norma A4.2.1, párrafo 9).
- El proveedor de la garantía financiera debe notificar a la autoridad competente del Estado del pabellón que se ha anulado o rescindido la garantía financiera del armador (norma A4.2.1, párrafo 10).
- La garantía financiera no deberá cesar antes de que finalice su periodo de validez, a menos que el proveedor de la garantía financiera haya notificado al menos con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón (norma A4.2.1, párrafo 12).
- La garantía financiera deberá prever el pago de todas las reclamaciones contractuales incluidas en su cobertura que se presenten durante el periodo de validez del documento (norma A4.2.1, párrafo 13).

- Los buques deberán llevar a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedido por el proveedor de la misma (norma A4.2.1, párrafo 11).
- Una copia del certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberá exponerse en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar (norma A4.2.1, párrafo 11).
- Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor (norma A4.2.1, párrafo 11).
- El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deben contener la información requerida en el anexo A4-I (norma A4.2.1, párrafo 14).
- El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés (norma A4.2.1, párrafo 14).

### **Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos**

- Examinar los AEGM y/o los convenios colectivos pertinentes para verificar que la gente de mar tenga la cobertura requerida por la legislación nacional que aplica el MLC, 2006.
- Verificar los procedimientos previstos a bordo respecto de los bienes dejados por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida.
- Comprobar el certificado de garantía financiera u otras pruebas documentales emitidas por el proveedor de garantía financiera.
- Comprobar que es válido y que está colocado en un lugar visible.
- Revisar la parte I de la DCLM para comprobar si existe alguna equivalencia sustancial nacional y, si la hubiere, revisar la parte II de la DCLM para comprobar su cumplimiento.

- Comprobar si ha habido alguna queja a este respecto a bordo.
- Entrevistar a la gente de mar en privado.

### Ejemplos de deficiencias

- No se dispone de información sobre la cobertura ni en el AEGM ni en el convenio colectivo pertinente, cuando proceda.
- Cuando corresponda, las disposiciones del AEGM o del convenio colectivo no están en conformidad con los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006.
- La gente de mar no recibe indemnizaciones contractuales como se establece en el AEGM.
- La indemnización contractual se retrasa o no se paga en su totalidad.
- Se presiona a la gente de mar para que acepte un pago inferior al importe contractual.
- No se efectúan pagos provisionales a la gente de mar cuando la naturaleza de la discapacidad de larga duración de un marino dificulta la evaluación de la indemnización total a la que este puede tener derecho.
- La gente de mar no tiene acceso directo al sistema de garantía financiera.
- No existen disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales.
- Si la garantía financiera del armador va a ser cancelada o terminada, y no se ha notificado a la gente de mar.
- La garantía financiera:
  - i) ha cesado antes de la fecha de vencimiento indicada en el certificado de garantía financiera, o
  - ii) ha cesado antes del final del periodo de notificación de por lo menos 30 días dado a la autoridad competente (cuando proceda), o

- iii) no es válida por otras razones.
- El certificado de garantía financiera u otras pruebas documentales emitidas por el proveedor de garantía financiera no se lleva a bordo.
- Cuando más de un proveedor de garantía financiera proporciona cobertura y no todos los documentos proporcionados por cada proveedor se llevan a bordo.
- El certificado u otras pruebas documentales no se colocan en un lugar bien visible a bordo del buque, donde estén disponibles para la gente de mar.
- El certificado u otras pruebas documentales no incluyen la información exigida que figura en el anexo A4-I.
- El certificado u otras pruebas documentales no están redactados en inglés o no van acompañados de una traducción al inglés.
- El certificado u otras pruebas documentales no son válidos, por ejemplo, están caducados o falsificados.
- No se han previsto procedimientos para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar, como lo exige la norma A4.2.1., párrafo 7.

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

#### **Norma A4.3; pauta B4.3**

##### **\* Inspeccionado y certificado**

##### **\*\* Comprobación con respecto a DCLM, parte II**

#### **Requisitos básicos**

- El entorno de trabajo, de vida y de formación a bordo de los buques debe propiciar la seguridad y la salud y estar en conformidad con la legislación y la reglamentación nacionales y con otras medidas que tienen por objeto garantizar la

protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes a bordo de los buques. Deben tomarse precauciones razonables en los buques para prevenir los accidentes de trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales, incluido el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como el riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipamiento y de la maquinaria a bordo del buque (norma A4.3, párrafo 1, *b*)).

- Los buques deben tener una política y un programa de seguridad y salud en el trabajo para la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales, en los que se preste especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años (norma A4.3, párrafos 1, *c*) y 2, *b*)).
- Debe crearse un comité de seguridad del buque en el que participen los representantes de la gente de mar encargados de la seguridad (para los buques con una dotación de cinco o más marinos) (norma A4.3, párrafo 2, *d*)).
- Debe exigirse una evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo (que tenga en cuenta la información estadística pertinente) (norma A4.3, párrafo 8).

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Examinar los documentos pertinentes, como los informes de los accidentes de trabajo a bordo y los informes de evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo en el buque.
- Cuando el buque tenga cinco marinos o más, examinar los documentos relativos a la composición del comité de seguridad y a sus reuniones (por ejemplo, las actas de las reuniones, etc.).
- Examinar los documentos relativos a las políticas y los programas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, y verificar si:

- la gente de mar dispone de los mismos;
  - están de conformidad con las disposiciones nacionales;
  - incluyen la evaluación de los riesgos, la formación y la instrucción de la gente de mar;
  - prestan especial atención a la seguridad y la salud de los marinos jóvenes;
  - se han adoptado medidas de prevención adecuadas;
  - se utiliza y se mantiene correctamente un equipo de protección personal adecuado.
- Comprobar que se exponen en el buque los avisos e instrucciones oficiales pertinentes sobre prevención en materia de seguridad y salud en el trabajo y accidentes laborales, o respecto de riesgos particulares a bordo de los buques, en lugares que capten fácilmente la atención de la gente de mar (norma A4.3, párrafo 7).
  - Comprobar que la gente de mar dispone del equipo de protección adecuado para su uso.
  - Comprobar que se ha establecido un procedimiento de presentación de informes de accidentes de trabajo.
  - Entrevistarse en privado con un número representativo de marinos para confirmar la existencia de programas y prácticas de seguridad y salud sobre el trabajo a bordo.
  - Comprobar que, respecto de la protección de la seguridad y la salud, así como de la prevención de accidentes, se presta una atención especial a todo requisito nacional relativo a:
    - las características estructurales del buque, incluidos los medios de acceso y los riesgos derivados del amianto;
    - las máquinas;
    - los efectos de la temperatura extremadamente baja o extremadamente alta de toda superficie con la que los marinos puedan estar en contacto;

- los efectos del ruido en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
- los efectos de las vibraciones en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
- los efectos de los factores ambientales (distintos del ruido y de las vibraciones) en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo, incluido el humo de tabaco;
- las medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;
- los equipos de carga y descarga;
- la prevención y lucha contra incendios;
- las anclas, las cadenas y los cables;
- las cargas peligrosas y los lastres;
- el equipo de protección personal para la gente de mar;
- el trabajo en espacios confinados;
- los efectos físicos y mentales del cansancio;
- los efectos de la dependencia de las drogas y del alcohol;
- la protección y prevención contra el VIH y el sida;
- la respuesta ante emergencias y accidentes, y
- acoso e intimidación a bordo del buque <sup>67</sup>.

---

6 Véase *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* publicada conjuntamente por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (<https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/ics-itf-guidance-eliminating-shipboard-harassment-and-bullying>; <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/resources-files/harassment-guide.pdf>).

7 Véanse también las *Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*, secciones 6.4 y 6.5 ([https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---\\_ed\\_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms\\_325319.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---_ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_325319.pdf)).

## Ejemplos de deficiencias

- Hay a bordo condiciones que pueden obstaculizar los esfuerzos encaminados a prevenir accidentes.
- No hay pruebas de que se apliquen a bordo políticas y/o programas de prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales.
- En el caso de los buques a bordo de los cuales trabajan cinco o más marinos, no existe o no funciona un comité de seguridad.
- El equipo de protección personal se encuentra en malas condiciones, se utiliza incorrectamente o no se utiliza.
- No se realizan evaluaciones de riesgos.
- La gente de mar no conoce las medidas adoptadas por la administración para proporcionar seguridad y salud en el trabajo y prevenir accidentes.
- No se han abordado los riesgos que corren los marinos jóvenes.
- No se investigan ni se notifican los accidentes de trabajo en conformidad con los procedimientos del buque.

## **Regla 4.5 – Seguridad social**

### **Norma A4.5; pauta B4.5**

#### **\* Inspeccionado**

#### Requisitos básicos

- La gente de mar sujeta a la legislación en materia de seguridad social del Estado del pabellón y, en la medida en que lo prevea su legislación nacional, las personas a su cargo, tienen derecho a una protección de la seguridad social no menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra.

**Nota:** El MLC, 2006 requiere que se otorgue a toda la gente de mar protección social. Esto comprende algunos requisitos complementarios que incluyen mecanismos en relación con la seguridad y la salud en el trabajo, con los exámenes médicos, con las horas de trabajo y de descanso y con el servicio de fonda. La protección social se aborda principalmente en el Título 4, respecto de la atención médica (regla 4.1), de la responsabilidad del armador (regla 4.2 y de la seguridad social (regla 4.5). La regla 4.5 y la norma correspondiente A4.5 reflejan un enfoque que reconoce la existencia de una amplia gama de sistemas y regímenes nacionales y las diferentes áreas de cobertura que tiene la protección de la seguridad social. Con arreglo a la norma A4.5, párrafo 3, los Estados ratificantes 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». La protección resultante no deberá ser menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio. La principal responsabilidad de los Estados del pabellón es garantizar que las obligaciones de los armadores en materia de seguridad social sean respetadas por la gente de mar a bordo de sus buques, especialmente aquellas establecidas en las reglas 4.1 y 4.2 (véase la norma A4.5, párrafo 5). Un deber más general, al que se hace referencia en la norma A4.5, párrafo 6, y en la pauta B4.5, párrafo 5, es también aplicable a los Estados del pabellón. Los Estados Miembros de la OIT deberán dar consideración a las maneras en que podrían otorgarse prestaciones comparables a la gente de mar que no tiene una cobertura de seguridad social adecuada y posiblemente determinar sus propios mecanismos para ofrecer la protección que ha de garantizarse. Esta responsabilidad refleja el hecho de que todos los Estados tienen un papel importante que desempeñar en la promoción de la protección de toda la gente de mar y en la cooperación para contribuir a asegurar tal protección. De este modo, los Estados del pabellón pueden hacer una importante contribución al logro de una adecuada protección de la seguridad social para la gente de mar a escala mundial.

En el contexto de la inspección de los buques por el Estado del pabellón, la preocupación principal consiste en verificar que la gente de mar tenga la protección complementaria que deberán otorgar los armadores y que deberá establecerse en el acuerdo de empleo de la gente de mar (norma A2.1, párrafo 4, h)).

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Buscar pruebas de que, si se trata de un sistema contributivo, se han efectuado las cotizaciones adecuadas para la gente de mar cubierta por el sistema nacional de seguridad social.
- Examinar el acuerdo de empleo de la gente de mar (AEGM) para confirmar que se ha previsto la protección que debe otorgar el armador.
- Entrevistarse en privado con un número representativo de marinos para confirmar que se han pagado, si las hubiere, las cotizaciones obligatorias.

### Ejemplos de deficiencias

- No existe en el AEGM información sobre la protección.
- No se han pagado las cotizaciones obligatorias.

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

#### **Norma A5.1.1; pauta B5.1.1**

##### **\* Inspeccionado**

##### Requisito básico

- Los buques deben tener a bordo una copia disponible del MLC, 2006, en su versión enmendada.

##### Cómo comprobar el cumplimiento del requisito básico

- Comprobar que se dispone a bordo de una copia del MLC, 2006, en su versión enmendada.

##### Ejemplo de deficiencia

- No se lleva a bordo una copia del MLC, 2006, en su versión enmendada.

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

#### **Norma A5.1.5; pauta B5.1.5**

##### **\* Inspeccionado y certificado**

##### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

##### Requisitos básicos

- Los buques deben contar a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a las presuntas infracciones de las disposiciones contenidas en el MLC, 2006 (incluidos los derechos 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 en el idioma de trabajo de este último.

- Está prohibido el hostigamiento en contra de los marinos que presenten quejas en virtud del MLC, 2006.

### Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos

- Examinar el documento en que se describen los procedimientos de tramitación de quejas a bordo para confirmar que dichos procedimientos se aplican en el buque, prestando especial atención al derecho de representación y a la requerida protección contra el hostigamiento.
- Verificar que se proporciona a la gente de mar una copia de los procedimientos de tramitación de quejas a bordo en el idioma de trabajo del buque.
- Comprobar que se dispone de un documento que describe los procedimientos de tramitación de quejas a bordo, para confirmar que la gente de mar pueda presentar quejas directamente al capitán del buque o a una autoridad externa.
- Entrevistarse en privado con un número representativo de marinos para confirmar que se haya otorgado a la gente de mar una copia de los procedimientos, que los marinos puedan presentar quejas directamente al capitán del buque o a una autoridad externa y que no haya hostigamiento.

### Ejemplos de deficiencias

- No existe un documento en el que se establezcan los procedimientos de tramitación de quejas a bordo.
- Los procedimientos de tramitación de quejas a bordo del buque no se están aplicando.
- Uno o más marinos que han formulado quejas son objeto de hostigamiento.
- No se proporciona a la gente de mar una copia de los procedimientos de tramitación de quejas en el idioma de trabajo del buque.

## ► 4. Medidas que se han de adoptar si se detectan deficiencias

---

### 4.1. Nota general

**105.** Se recuerda que la legislación nacional u otras medidas de aplicación de las disposiciones del MLC, 2006 tendrán primacía en la determinación de los requisitos aplicables a las inspecciones.

**106.** El MLC, 2006 proporciona varias respuestas posibles a los inspectores de los Estados del pabellón (o las autoridades competentes de dichos Estados) para contribuir a garantizar que los buques cumplan los requisitos nacionales. Si bien algunas medidas son obligatorias, otras admiten una cierta facultad discrecional. En todas las medidas interviene el criterio profesional del inspector del Estado del pabellón para identificar las deficiencias (incluidas las deficiencias detectadas en el curso de la investigación de una queja (véase el capítulo 2) de conformidad con la norma A5.1.4, párrafo 5).

**107.** Para determinar las medidas que han de adoptarse es importante identificar al organismo al que compete adoptarlas. Si la autoridad de verificación del cumplimiento del MLC, 2006 ha sido delegada a una organización reconocida, es importante recordar que el Estado del pabellón sigue siendo plenamente responsable de la inspección y certificación de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de buques que enarboleden su pabellón (regla 5.1.1, párrafo 3). Ahora bien, se facultará a la organización reconocida para que, como mínimo, pueda exigir que se corrijan las deficiencias que se señalen en las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, y pueda realizar

inspecciones a este respecto a petición del Estado del puerto (norma A5.1.2, párrafo 2).

**108.** Algunas acciones posibles, como el retiro de certificados, son especialmente aplicables a los buques certificados; otras, como la inmovilización de un buque, lo son a todos los buques y guardan relación con la autoridad que tiene el inspector del Estado del pabellón para exigir la rectificación de las deficiencias antes de autorizar que un buque navegue. En virtud de otras leyes o reglamentos nacionales, el inspector del Estado del pabellón o la autoridad competente podrán imponer sanciones o medidas correctivas a los armadores por el incumplimiento de los requisitos establecidos en el MLC, 2006 (incluidos los derechos de la gente de mar). Toda medida adoptada deberá estar sujeta a cualquier derecho de apelación por parte del armador ante una autoridad judicial o administrativa (norma A5.1.4, párrafo 8).

**109.** Además de las circunstancias concretas que podrán resultar en la pérdida de validez de un certificado (norma A5.1.3, párrafo 14), también se tendrán en cuenta los párrafos 7, 9, 16 y 17 de esa norma.

**110.** Antes de expedir o refrendar un certificado o autorizar a un buque a navegar, el inspector del Estado del pabellón deberá disponer de la confirmación de que se han subsanado todas las deficiencias observadas durante la inspección o de que el armador ha proporcionado un plan de acción para subsanarlas, el cual ha sido aprobado por el inspector.

**111.** Como se ha señalado en el capítulo 2, en virtud del párrafo 11 de la norma A5.1.3, en el caso de un buque que ha sido certificado, los resultados de todas las inspecciones (después de la primera inspección) u otras verificaciones ulteriores que se realicen respecto del buque de que se trate y toda deficiencia importante que se detecte durante cualesquiera de esas verificaciones deberán anotarse en un registro, así como la fecha en que se comprobó que las deficiencias fueron subsanadas. Este registro, llevado en inglés (o acompañado de una traducción al inglés en los casos en que no esté redactado en este idioma), deberá

incluirse en el ejemplar de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima que se encuentre a bordo o 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 por el Estado del puerto y de los representantes de los armadores y de la gente de mar.

**112.** En el capítulo 3 se dan ejemplos de deficiencias en relación con los aspectos inspeccionados. En todos los casos han de subsanarse las deficiencias detectadas. La corrección de una deficiencia relacionada con el uso de servicios de contratación y colocación por parte del armador no debería, en principio, ir en detrimento de la gente de mar afectada. En algunos casos, una sola deficiencia, incluida la violación de los derechos de la gente de mar, podrá bastar para impedir que un buque zarpe mientras no sea subsanada, como, por ejemplo, en el caso de un buque que tenga a bordo a un menor trabajando como marino. En otros casos, una deficiencia como el incumplimiento de los requisitos de iluminación en un dormitorio podrán subsanarse en un plazo determinado. No obstante, si hay antecedentes del mismo problema o si la iluminación es defectuosa o insuficiente en zonas como los dormitorios y ello es indicio de un problema general de salud y seguridad en el trabajo (de conformidad con los criterios de la norma A5.1.4, párrafo 7, c)), puede tomarse la decisión de mantener el buque en el puerto hasta que se resuelvan las deficiencias.

**113.** Los inspectores del Estado del pabellón deberán utilizar su criterio profesional para determinar si se autoriza a un buque a navegar antes de haberse subsanado la deficiencia y, en caso de que no se subsane, decidir qué medidas se adoptarán, como, en particular, el retiro del certificado.

## **4.2. Orientaciones para formular decisiones relativas a las medidas que deban adoptarse**

**114.** Según el número y la gravedad de las deficiencias, el inspector del Estado del pabellón considerará la adopción de las siguientes medidas:

- prestar el debido asesoramiento;
- enumerar las deficiencias que han de corregirse, conforme a plazos apropiados, por ejemplo, antes de la partida, al cabo de 14 días, o antes de expedirse el Certificado de Trabajo Marítimo;
- impedir que el buque abandone el puerto hasta que se adopten las medidas necesarias;
- imponer cualquier sanción u otra medida correctiva disponible de conformidad con la legislación nacional;
- tratándose de buques certificados:
  - retirar el Certificado de Trabajo Marítimo;
  - negarse a refrendar el Certificado de Trabajo Marítimo después de una inspección intermedia o negarse a renovarlo.

**115.** Para examinar las medidas que se podrán adoptar, los inspectores del Estado del pabellón utilizarán su criterio profesional. Además, para decidir si aceptarán o no un plan para corregir las deficiencias o impedir que el buque abandone el puerto y/o recomendar que se retire el Certificado de Trabajo Marítimo, los inspectores del Estado del pabellón deberán tener en cuenta lo siguiente:

- si las deficiencias se pueden subsanar rápidamente en el puerto de inspección;
- si las deficiencias constituyen un peligro importante para la protección, la salud o la seguridad en el trabajo de la gente de mar;
- la gravedad del incumplimiento de los requisitos del MLC, 2006 (incluidos los derechos de la gente de mar);
- la duración y naturaleza del viaje o servicio previstos;
- las dimensiones y tipo de buque y el equipamiento previsto;

- si se respeta o no el periodo de descanso apropiado para los marinos;
- la naturaleza de la carga;
- los antecedentes de deficiencias similares;
- el número de deficiencias detectadas por la inspección;
- los requisitos de seguridad en materia de dotación;
- los antecedentes en materia de rectificación de deficiencias.

**116.** Deberá hacerse todo lo posible por evitar cualquier inmovilización o demora injustificada del buque (norma A5.1.4, párrafo 15).

# **Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada**

Las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) que contiene esta obra constituyen un importante recurso para la implementación de las responsabilidades del Estado del pabellón con arreglo al MLC, 2006. Las pautas, adoptadas inicialmente en 2008, fueron actualizadas por la OIT en 2020, junto con las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, a fin de reflejar las enmiendas de 2014, 2016 y 2018 al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Las presentes pautas (segunda versión revisada) proporcionan asesoramiento práctico a las autoridades competentes de los Estados del pabellón y a los inspectores de los Estados del pabellón, o a las organizaciones reconocidas, sobre cómo llevar a cabo las inspecciones de los buques y las certificaciones para verificar el cumplimiento de los requisitos previstos en el MLC, 2006, tal como se aplican a nivel nacional. El capítulo 1 contiene una visión general de las características especiales del MLC, 2006, y de sus conceptos clave. El capítulo 2 proporciona una visión de conjunto de los procedimientos de inspección y certificación de los buques, incluyendo ámbitos de flexibilidad nacional, y de los procesos para responder a las quejas. En el capítulo 3 se facilita el instrumento principal de inspección, y se indican los requisitos básicos que han de cumplirse, una lista de puntos que muestran cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos y ejemplos de deficiencias en relación con estos requisitos. En el capítulo 4 se proporciona orientación sobre las medidas que deben adoptarse cuando se observen deficiencias y cuando tenga que inmovilizarse un buque en puerto.