

INFORME NACIONAL CHILE

Análisis del contenido normativo del MLC

en relación con regulación y práctica nacional.

Obligaciones Generales

1. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se compromete a dar pleno efecto a sus disposiciones de la manera prevista en el artículo VI para garantizar el derecho de toda la gente de mar a un empleo decente.
2. Los Miembros deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del presente Convenio.
3. Ámbito de Aplicación : Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Convenio se aplica a toda la gente de mar.

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

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

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

4. Entrada en Vigor : El MLC entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos **30 Miembros** que en conjunto posean como mínimo el **33 por ciento del arqueo bruto** de la flota mercante mundial. En lo sucesivo, para cada Miembro entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación ante la OIT.

5. Derechos y Principios Fundamentales que el MLC obliga a verificar que se cumplan respecto de la gente de mar : 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.

6. Derechos en el Empleo y Derechos Sociales de la Gente de Mar : a) derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad; b) derecho a condiciones de empleo justas; c) derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo

y; d) derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.

7. Responsabilidades del Estado - Aplicación y Control de la Aplicación del MLC.

a) aplicar y controlar la aplicación de la legislación o de otras medidas que haya adoptado para cumplir las obligaciones contraídas en virtud del MLC, respecto de los buques y la gente de mar bajo su jurisdicción.

b) ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar su cumplimiento que incluya inspecciones periódicas, presentación de informes, medidas de supervisión y procedimientos judiciales.

c) exigir a los buques que enarbolan su pabellón el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima que regula el MLC.

d) control e inspección del Estado que rige el puerto en que se encuentre el buque.

e) control sobre los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en su territorio.

f) prohibir las infracciones al MLC y adoptar medidas para disuadir éstas.

g) cumplir las obligaciones que le impone el MLC, resguardando que los buques de los Estados que no hayan ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que sí lo hayan ratificado.

Postura Gubernamental 1-7 : El contenido adjetivo del MLC es parte ya de la tendencia de la OIT, que ciertamente el Gobierno comparte en cuanto se condice con la necesidad de mayor dinamismo de la norma o estándar internacional, relevando por cierto los derechos fundamentales de los trabajadores, pero dando a los estados mayor flexibilidad en las soluciones.

8. Contenido Obligatorio del MLC.

Título 1. Requisitos Mínimos para Trabajar a Bordo de Buques.-

Norma A1. 1. Edad Mínima.

- a) Edad Mínima para trabajar : 16 años.
- b) Prohibición trabajo nocturno a menores de 18 años. Excepciones ligadas a formación de tripulantes.
- c) Prohibición de trabajos a menores de 18 años, que puedan resultar peligrosos para su salud o seguridad.

Situación regulación y práctica nacional : la legislación común permite contratación de menores de 16 y mayores de 15, bajo condición de haber cumplido escolaridad y que se trate de labores ligeras. Con todo, el menor a 16 años requiere contar con autorización para contratar. También se prohíbe contrataciones a menores de 18 años para trabajos que demandan fuerzas excesivas o demandan prestar servicios en horario nocturno. Con todo, las normas de titulación impiden que un menor de 16 años pueda trabajar efectivamente.

Norma A1.2. Certificado médico.

a) Exigencia a la gente de mar certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñarse a bordo.

- b) El certificado médico deberá ser expedido por médico calificado o, en el caso que se refiera únicamente a la vista, por quien esté validado para expedir dicho certificado. Los médicos deben gozar de plena independencia profesional en el ejercicio de sus funciones por lo que se refiere a los procedimientos de examen médico.
- c) Derecho de la gente de mar a la que se haya denegado un certificado someterse a un nuevo examen con otro profesional.

Contenido certificado :

- a) examen satisfactorio de oído y la vista;
- b) percepción de colores para servicios en los que su aptitud para el trabajo que debe efectuar pueda ser disminuida por el daltonismo
- c) que el interesado no sufre ninguna afección que pueda agravarse con el servicio en el mar o que lo incapacite para realizar dicho servicio, o que pueda constituir un peligro para la salud de otras personas a bordo.

Vigencia del Certificado : A menos que se exija un período más corto debido a las tareas específicas que ha de desempeñar la gente de mar interesada o que así lo exija el Convenio de Formación:

- a) período máximo de 2 años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de 1 año, y
- b) los certificados de percepción de los colores deberán ser válidos por un período máximo de seis años.

Situación Regulación y Práctica Nacional : La regulación se encuentra en las respectivas normas de titulación. El contenido de los certificados satisface el MLC no así su vigencia que en lo medular es mayor a la que se exige en el Convenio. Este es un tema que amerita ajustes en la regulación nacional, por parte de la autoridad marítima.

Norma A1.4 - Contratación y colocación.

1. El estado que mantenga un servicio público de contratación y colocación de gente de mar debe asegurarse que opere de una manera ordenada que proteja y promueva los derechos en el empleo de la gente de mar previstos en el MLC.
2. Cuando un Miembro tenga servicios privados de contratación y colocación de gente de mar en su territorio, deberá resguardar que operen en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación. No deberá alentar la proliferación de estos servicios privados.
3. Se regula el servicio de contratación y colocación que una organización de la gente de mar pueda mantener a partir de un convenio con uno o más armadores:
 - a) el servicio debe operar en virtud de convenio colectivo suscrito entre una organización y un armador;
 - b) tanto la organización de la gente de mar como el armador estén basados en el territorio del Miembro;
 - c) debe existir procedimientos para legalizar o registrar el convenio colectivo que autoriza el funcionamiento del servicio de contratación y colocación, y
 - d) el servicio de contratación y colocación tenga un funcionamiento regular y haya previsto medidas de protección y promoción de los derechos de empleo de la gente de mar.
4. Ninguna disposición del MLC debe interpretarse como:
 - a) un impedimento para que un Miembro mantenga un servicio de contratación y colocación público y gratuito para la gente de mar en el marco de una política destinada a atender las necesidades de la gente de mar y de los armadores, o

b) una obligación impuesta a un Miembro de establecer en su territorio un sistema de servicios privados de contratación y colocación para la gente de mar.

5. Prohibiciones generales para los servicios de contratación y colocación:

a) prohibir empleo de medios, mecanismos o listas destinados a impedir que la gente de mar obtenga un empleo para el cual está calificada;

b) prohibir cobro, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, de los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación, colocación u obtención de un empleo, salvo los costos correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otros documentos personales de viaje similares (sin embargo, no se incluirá el costo de los visados, cuya cuantía total se imputará al armador), y

6. Obligaciones generales que cumplir el servicio de contratación y colocación:

a) Registro actualizado de contratados o colocados por su mediación, a disposición de la autoridad competente con fines de inspección;

b) Difundir condiciones de contratación a la gente de mar que ocupe sus servicios;

c) Verificar que la gente de mar contratada o colocada por su mediación posea las calificaciones y los documentos necesarios para el empleo de que se trate, y que los acuerdos de empleo de la gente de mar sean conformes con la legislación aplicable y con todo convenio colectivo que forme parte de los acuerdos de empleo;

d) Constatar que el armador tenga los medios necesarios para evitar que la gente de mar sea abandonada en un puerto extranjero;

e) Dar respuesta a las quejas relativa a sus actividades y notificar toda queja pendiente a la autoridad competente;

f) Establecer un sistema de protección, por medio de un seguro o de una medida apropiada equivalente, para indemnizar a la gente de mar las pérdidas pecuniarias que ésta podría tener a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación o colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar.

7. Obligación de advertir a sus nacionales, sobre los problemas que puedan derivarse del enrolamiento en un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no lo haya ratificado, mientras no haya comprobado que se aplican normas equivalentes a las fijadas en el presente Convenio.

Situación regulación y práctica nacional : Chile no cuenta con un servicio de contratación y colocación público, y no tiene regulación especial para los servicios de colocación y contratación privados. Ciertamente es un tema que requerirá regulación y fiscalización para poder cumplir con el mandato de descartar la existencia de servicios privados que pudieren estarse prestando sin sujeción a la norma. En cuanto a la definición de generar un servicio de carácter público, es una discusión que se promoverá para analizar su viabilidad y conveniencia.

Título 2. Condiciones de Empleo.-

Norma A2.1 - Acuerdos de empleo de la gente de mar.

1. Se establece exigencias de acuerdo de empleo o contratos de embarco, resguardando derechos del marino a discutir y conocer sus términos, la obligación del armador de entregar copia al marino, y dar acceso a dicho documento al capitán y a las autoridades competentes, así como la obligación del armador de dar a conocer al marino del documento donde se consigne la relación de su servicio a bordo. El MLC establece además las menciones de ese acuerdo.

2. Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, deberá disponerse de un ejemplar de dicho convenio a bordo. (también en inglés si realizan viajes a nivel internacional);

3. Todo Miembro deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca los plazos mínimos de preaviso que han de dar la gente de mar y los armadores para poner fin anticipadamente a un acuerdo de empleo de la gente de mar. (no puede ser inferior a 7 días)

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

Situación regulación y práctica nacional : Las regulaciones del contrato de embarco contenidas en el Párrafo 1º del Capítulo III del Título II de Libro I del Código del Trabajo, “*Del contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales*” satisface grosso modo requerimientos del Convenio, pero ciertamente falta algunas menciones. En general, la bastedad de las menciones probablemente hacen más operativos los convenios colectivos para efectos de la constancia de las condiciones estipuladas para el embarco. En cuanto a la terminación anticipada del acuerdo de empleo o contrato de embarco, la legislación común establece un estándar superior a lo que plantea el MLC por lo que esa parte no representaría un gran problema su ratificación.

Norma A2.2 – Salarios.

- 1.- Período de pago de remuneraciones : no mayor a 30 días.
- 2.- Obligación de entregar al marino cuenta de pago de remuneración.
- 3.- Facilitar medios para que el marino pueda hacer llegar la totalidad o parte de la remuneración a su familia.

Situación regulación y práctica nacional : En este tema se requiere una modificación al artículo 128 del Código del Trabajo, no obstante que la práctica nacional no dista del estándar exigido en el MLC.

Norma A2.3 - Horas de trabajo y de descanso.

- 1.- Obligación de los estados es generar y mantener norma que reconozca derecho un número máximo de horas de trabajo y un número mínimo de descansos, por período de tiempo, sobre la base de una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales, pudiendo permitirse 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.
2. Al establecer las normas nacionales, los Miembros deberán tener en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar.
3. Los límites para las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes:
 - a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de:
 - 14 horas por cada período de 24 horas, ni de
 - 72 horas por cada período de 7 días,
 - b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a:
 - 10 horas por cada período de 24 horas, ni a
 - 77 horas por cada período de 7 días.
4. Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos 6 horas continuas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas.
- 5.- Regulación del cuadro que describa la organización del trabajo a bordo en idioma del buque y en inglés.
 - a) el programa de servicio en el mar y en los puertos, y
 - b) el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso que fijen la legislación nacional o los convenios colectivos aplicables.
6. Registro de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar en formato normalizado establecido por la autoridad competente .
- 7.- La autoridad no debiera tener facultad para autorizar excepciones a estas reglas.

8.- Normas sin perjuicio de atribución de Capitán para organizar el trabajo en caso de situaciones accidentales previstas en el MLC.

Situación Regulación y práctica nacional : La regla nacional, es menos favorable en lo que respecta a la garantía de un descanso mínimo diario, que el MLC fija en 10 por cada período de 24 horas, y el artículo 116 del Código del Trabajo fija en 8 horas continuas dentro de cada día calendario. Conforme lo anterior, pese a existir una regulación del tiempo de trabajo que fija una jornada semanal de 56 horas distribuida en 8 horas diarias, lo que satisface el MLC, la posibilidad de pacto ilimitado de horas extras representa un problema al estándar definido en este Convenio.

Pero claramente es un tema en que la práctica nacional se aparte de los límites legales, pudiendo no representar un gran problema la adecuación normativa al estándar del MLC.

Norma A2.4 - Derecho a vacaciones.

1. Obligación de regular derecho de la gente de mar a vacaciones pagadas, calculadas sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo.

Situación Regulación y práctica Nacional : La norma nacional es la común que establece una proporción de 1,25 por mes de empleo, lo que unido al cómputo del feriado de lunes a viernes, puede definir una proporción mayor, pero no suficiente para llegar al 2,5 que establece el MLC. Los Armadores señalan no estar en condiciones de cumplir un estándar como el que se exige y acusan insuficiencia de personal titulado para responder a estándar (reemplazos de personal con vacaciones).

Norma A2.5 – Repatriación.

1. Fija derecho a repatriación que debe garantizar el estado a la gente de mar que trabaje en buques de su pabellón. El estado cumple con fijar las normas de repatriación, dentro del marco que fija el MLC.

Situación Regulación y práctica Nacional :

Norma A2.6 - Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio
Obligación establecer reglas que aseguren que, en caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador pague a cada uno de los marinos a bordo una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o del naufragio.

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

Pauta

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

Pauta B2.6.1 - Cálculo de la indemnización por desempleo

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

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

Regla

Regla 2.7 - Niveles de dotación

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

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

Norma

Norma A2.7 - Niveles de dotación

1. Los Miembros deberán exigir que todos los buques que enarbolen su pabellón cuenten a bordo con un número suficiente de marinos para que las operaciones del buque se lleven a cabo de manera segura, eficiente y teniendo debidamente en cuenta la protección. Cada buque deberá contar con una dotación adecuada, por lo que se refiere al número y las calificaciones, para garantizar la seguridad y la protección del buque y de su personal, en todas las condiciones operativas, de conformidad con el documento sobre dotación mínima segura u otro documento equivalente expedido por la autoridad competente, y con las normas del presente Convenio.

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

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

Pauta

Pauta B2.7 - Niveles de dotación

Pauta B2.7.1 - Resolución de conflictos

1. Todo Miembro debería establecer, o asegurarse de que existe, un mecanismo eficaz para la investigación y resolución de quejas o conflictos relativos a los niveles de dotación de un buque.

2. En el funcionamiento de dicho mecanismo deberían participar representantes de las organizaciones de armadores y de la gente de mar, con o sin el concurso de otras personas o autoridades.

Regla

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

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

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

Norma

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

1. Todo Miembro deberá contar con políticas nacionales que alienten la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar, a fin de proporcionar al sector marítimo una mano de obra estable y competente.

2. Las políticas a que se refiere el párrafo 1 de la presente norma deberán tener como objetivo ayudar a la gente de mar a reforzar sus competencias, sus calificaciones y sus oportunidades de empleo.

3. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, deberá establecer objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la formación de la gente de mar cuyas tareas a bordo del buque están relacionadas principalmente con la seguridad de las operaciones y de la navegación del buque, incluida la formación permanente.

Pauta

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

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

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

a) la celebración de acuerdos sobre progresión profesional y formación en materia de aptitudes profesionales con un armador o con una organización de armadores; o

b) disposiciones para promover el empleo mediante el establecimiento y mantenimiento de registros o listas, por categorías, de gente de mar calificada, o

c) la promoción de oportunidades, a bordo y en tierra, para perfeccionar la formación y la educación de la gente de mar con objeto de desarrollar sus aptitudes profesionales y las competencias transferibles a fin de encontrar y conservar un trabajo decente, mejorar las perspectivas individuales de empleo y adaptarse a la evolución de la tecnología y de las condiciones del mercado de trabajo del sector marítimo.

Pauta B2.8.2 - Registro de la gente de mar

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

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

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

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

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

Título 3. Alojamiento, Instalaciones de Esparcimiento, Alimentación y Servicio de Fonda

Regla

Regla 3.1 - Alojamiento y servicios de esparcimiento

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

1. Todo Miembro deberá velar por que en los buques que enarbolen su pabellón se faciliten y mantengan alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, conformes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar.

2. Los requisitos contenidos en el Código que dan cumplimiento a la presente regla y que se refieren a la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para el Miembro de que se

trate, o después de ésta. En lo que atañe a los buques construidos antes de esa fecha, seguirán aplicándose los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento de buques establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), en la medida en que hubieran sido aplicables, antes de esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro interesado. Se considerará que un buque ha sido construido en la fecha en que se colocó su quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.

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

Norma

Norma A3.1 - Alojamiento y servicios de esparcimiento

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

a) cumplan unas normas mínimas para asegurar que todo espacio de alojamiento de la gente de mar, que trabaje o viva a bordo, o ambas cosas, sea seguro, decente y conforme con las disposiciones pertinentes de la presente norma, y

b) sean inspeccionados para garantizar el cumplimiento inicial y continuo de estas normas.

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

a) tener en cuenta la regla 4.3 y las disposiciones correspondientes del Código en materia de protección de la salud, seguridad y prevención de accidentes, a la luz de las necesidades específicas de la gente de mar que vive y trabaja a bordo de buques, y

b) tomar debidamente en consideración las orientaciones de la parte B del presente Código.

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

a) un buque se matricule por primera vez o cuando se matricule de nuevo, o

b) los espacios de alojamiento de la gente de mar hayan sido objeto de modificaciones importantes.

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

a) el tamaño de los dormitorios y otros espacios de alojamiento;

b) la calefacción y la ventilación;

c) el ruido y las vibraciones, y otros factores ambientales;

d) las instalaciones sanitarias;

e) la iluminación, y

f) la enfermería.

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

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

a) deberá haber suficiente altura libre en todos los espacios de alojamiento de la gente de mar; la altura libre mínima autorizada en todos los espacios de alojamiento de la gente de mar en donde sea necesario circular libremente no deberá ser inferior a 203 centímetros; la autoridad competente podrá permitir la reducción de la altura libre en cualquiera de dichos espacios, o partes de los mismos, cuando haya comprobado que tal reducción:

i) es razonable, y

ii) no causará incomodidad a la gente de mar;

b) los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados;

c) en los buques que no sean buques de pasaje, conforme a las definiciones contenidas en la regla 2, apartados e) y f), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida

Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, adoptado por la Organización Marítima Internacional en 1974, los dormitorios deberán estar situados por encima de la línea de carga, en el centro o en la popa del buque, pero en casos excepcionales, cuando no sea factible otra ubicación, debido al tamaño o al tipo del buque o al servicio para el que esté destinado, podrán estar ubicados en la proa del buque, pero nunca delante del mamparo de abordaje;

d) por lo que se refiere a los buques de pasaje y a los buques para fines especiales construidos de conformidad con el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, de la OMI, 1983, y de sus versiones ulteriores (en adelante, «buques especiales»), a reserva de que se adopten disposiciones satisfactorias para el alumbrado y la ventilación, la autoridad competente podrá permitir la instalación de dormitorios debajo de la línea de máxima carga, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasadizos de servicio;

e) no deberá haber ninguna abertura directa que comunique los dormitorios con los espacios de carga y de máquinas, cocinas, pañoles, tendederos o instalaciones sanitarias comunes; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores estarán debidamente construidas con acero o con cualquier otro material aprobado, estanco al agua y al gas;

f) los materiales que se utilicen en la construcción de los mamparos interiores, paneles y vagras, pisos y juntas deberán ser adecuados para sus fines y para garantizar un entorno saludable;

g) deberá facilitarse una iluminación apropiada y dispositivos de desagüe suficientes, y

h) los espacios de alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y de fonda deberán cumplir con los requisitos contenidos en la regla 4.3 y con las disposiciones conexas del Código, relativas a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, en lo que atañe a la prevención de los riesgos de exposición a niveles peligrosos de ruido y de vibraciones así como de otros factores ambientales y químicos a bordo de los buques, y asegurar un entorno laboral y de vida a bordo aceptable para la gente de mar.

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

a) los dormitorios y comedores deberán estar adecuadamente ventilados;

b) los buques, con excepción de aquellos que operan regularmente en regiones cuyas condiciones de clima templado no lo requieran, deberán estar provistos de aire acondicionado en los espacios de alojamiento de la gente de mar, así como en todo cuarto de radio separado y en toda sala de control central de máquinas;

c) para su ventilación, todos los espacios de aseo deberán tener una abertura directa al exterior, separada de cualquier otra parte del alojamiento, y

d) deberá proporcionarse un sistema de calefacción adecuado, salvo en los buques destinados exclusivamente a navegar en climas tropicales.

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

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

a) en buques que no sean de pasaje, se proporcionará un dormitorio individual a cada marino; por lo que se refiere a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000 o a los buques especiales construidos de conformidad con el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá eximirlos del cumplimiento de este requisito;

b) deberán proporcionarse dormitorios separados para hombres y mujeres;

c) los dormitorios deberán tener un tamaño adecuado y estar debidamente equipados para asegurar una comodidad razonable y facilitar la limpieza;

d) en todos los casos deberán proporcionarse literas individuales para cada marino;

e) las dimensiones interiores mínimas de toda litera deberán ser como mínimo de 198 por 80 centímetros;

f) en los dormitorios individuales de la gente de mar, la superficie disponible por cada marino no deberá ser inferior a:

i) 4,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000;

- ii) 5,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000 pero inferior a 10.000, y
- iii) 7 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000;
- g) no obstante, a fin de facilitar dormitorios individuales a bordo de buques de arqueo bruto inferior a 3.000, de buques de pasaje y de buques destinados a actividades especiales, la autoridad competente podrá permitir que se reduzca la superficie disponible;
- h) en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000 distintos de los buques de pasaje y buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por un máximo de dos marinos; la superficie disponible de dichos dormitorios no deberá ser inferior a 7 metros cuadrados;
- i) en los buques de pasaje y los buques destinados a actividades especiales, la superficie disponible de los dormitorios de los marinos que no cumplan funciones de oficial de buque no deberá ser inferior a:
 - i) 7,50 metros cuadrados en los dormitorios para dos personas;
 - ii) 11,50 metros cuadrados en los dormitorios para tres personas, y
 - iii) 14,50 metros cuadrados en los dormitorios para cuatro personas;
- j) en los buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por más de cuatro personas, y la superficie disponible de dichos dormitorios no deberá ser inferior a 3,60 metros cuadrados por persona;
- k) en los buques que no sean de pasaje ni estén destinados a actividades especiales, la superficie disponible por persona en los dormitorios de los marinos que cumplan funciones de oficial de buque, cuando no haya sala o salón privados, no deberá ser inferior a:
 - i) 7,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto inferior a 3.000;
 - ii) 8,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000 pero inferior a 10.000, y
 - iii) 10 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000;
- l) en los buques de pasaje o los buques que estén destinados a actividades especiales, la superficie disponible por persona para los marinos que cumplan funciones de oficial de buque, cuando no haya sala o salón privados, no deberá ser inferior a 7,50 metros cuadrados para los oficiales subalternos y a 8,50 metros cuadrados para los oficiales superiores; se entiende por oficial subalterno el que presta servicio a nivel operativo y por oficial superior el que presta servicio en el nivel de mando;
- m) el capitán, el jefe de máquinas y el primer oficial deberán tener, además de su dormitorio, una sala o salón contiguos o un espacio adicional equivalente; la autoridad competente podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas;
- n) el mobiliario de cada ocupante deberá comprender un armario amplio (mínimo 475 litros) y un cajón o un espacio equivalente cuya capacidad no sea inferior a 56 litros; si el armario incluye un cajón, el volumen mínimo combinado del armario deberá ser de 500 litros; éste deberá estar provisto de un estante y de un dispositivo de cierre mediante candado que garantice la privacidad, y
- o) cada dormitorio deberá estar provisto de una mesa o un escritorio de modelo fijo, de corredera o que permita bajar el tablero, así como del número de asientos cómodos que sea necesario.

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

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

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

- a) toda la gente de mar a bordo deberá tener acceso adecuado a instalaciones sanitarias que cumplan las normas mínimas de salud e higiene y ofrezcan niveles razonables de

comodidad; deberán proveerse instalaciones sanitarias separadas para hombres y mujeres;

b) deberá disponerse de instalaciones sanitarias fácilmente accesibles desde el puente de mando y desde el espacio de máquinas o cerca del centro de control de la sala de máquinas; la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000;

c) todos los buques deberán disponer, como mínimo, en algún lugar adecuado, de un retrete, un lavabo, una bañera y/o una ducha por cada grupo de seis o menos personas que no dispongan de instalaciones individuales;

d) salvo en los buques de pasaje, cada dormitorio deberá contar con un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría, excepto cuando el lavabo esté situado en el cuarto de baño privado;

e) en el caso de los buques de pasaje utilizados normalmente en viajes cuya duración no exceda de cuatro horas, la autoridad competente podrá examinar la posibilidad de adoptar medidas especiales o de reducir el número de instalaciones sanitarias requeridas, y

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) párrafos 7, b), 11, d), y 13, y

b) párrafo 9, apartados f) y h) a l), únicamente con respecto a la superficie disponible.

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

Pauta

Pauta B3.1 - Alojamiento y servicios de esparcimiento

Pauta B3.1.1 - Diseño y construcción

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

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

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

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

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

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

Pauta B3.1.2 - Ventilación

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

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

a) mantener el aire a una temperatura y humedad relativa satisfactorias, en comparación con las condiciones del aire exterior, asegurar una suficiente renovación del aire exterior en todos los locales con aire acondicionado, tomar en cuenta las características particulares de la navegación marítima y no producir ruidos o vibraciones excesivos, y

b) permitir su fácil limpieza y desinfección, a fin de impedir o controlar la propagación de enfermedades.

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

Pauta B3.1.3 - Calefacción

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

2. En todos los buques en que deba disponerse de un sistema de calefacción, éste debería funcionar con agua caliente, aire caliente, electricidad, vapor u otro medio equivalente. Sin embargo, en la zona de los espacios de alojamiento no debería utilizarse el vapor como medio para la transmisión de calor. El sistema de calefacción debería permitir que la temperatura del

alojamiento de la gente de mar se mantenga a un nivel adecuado en las condiciones meteorológicas y climatológicas normales que quepa esperar en la ruta del buque. La autoridad competente debería establecer las normas que han de cumplirse.

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

Pauta B3.1.4 - Iluminación

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

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

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

Pauta B3.1.5 - Camarotes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pauta B3.1.6 - Comedores

1. Los comedores pueden ser comunes o separados. La decisión al respecto debería adoptarse previa consulta con los representantes de la gente de mar y de los armadores, a

reserva de su aprobación por la autoridad competente. Deberían tomarse en consideración factores tales como el tamaño del buque y las diversas necesidades culturales, religiosas o sociales de la gente de mar. 2. Cuando deba disponerse de comedores separados para la gente de mar, debería disponerse de comedores separados para:

a) el capitán y los oficiales, y

b) el personal de maestranza y demás gente de mar.

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

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

5. Cuando la gente de mar esté a bordo, debería disponerse en todo momento de: a) un refrigerador de fácil acceso y con capacidad suficiente para el número de personas que utilicen el comedor o comedores;

b) máquinas de bebidas calientes, y

c) máquinas de agua fresca.

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

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

Pauta B3.1.7 - Instalaciones sanitarias

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

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

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

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

c) los locales deberían tener iluminación, calefacción y ventilación suficientes;

d) los retretes deberían estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos, y no tener comunicación directa ni con los dormitorios ni con un pasadizo entre los dormitorios y los retretes que carezca de otro acceso. Sin embargo, esta última disposición no se aplicará a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro, y

e) cuando haya varios retretes instalados en un mismo lugar, deberían estar separados por medio de tabiques que garanticen un aislamiento suficiente.

4. Las instalaciones de lavandería deberían disponer, entre otras cosas, de:

a) máquinas de lavar;

b) secadoras o tendederos con calefacción y ventilación adecuadas, y

c) planchas y tablas de planchar o aparatos equivalentes.

Pauta B3.1.8 - Enfermería

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

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

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

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

Pauta B3.1.9 - Otras instalaciones

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

a) situadas fuera de la sala de máquinas, pero con fácil acceso desde ésta, y

b) equipadas con armarios individuales, bañeras y/o duchas y lavabos, con agua dulce corriente caliente y fría.

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

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

a) el armador debería proporcionar a la gente de mar ropa de cama y vajilla limpias, para que las utilice a bordo mientras esté al servicio del buque, y la gente de mar debería devolverlas cuando así lo disponga el capitán y cuando finalice su servicio a bordo;

b) la ropa de cama debería ser de buena calidad, y los platos, vasos y demás artículos de vajilla deberían estar fabricados con un material autorizado y ser fáciles de limpiar, y

c) el armador debería proporcionar toallas, jabón y papel higiénico a toda la gente de mar.

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

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

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

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

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

a) una sala para fumar;

b) un lugar donde ver la televisión y escuchar la radio;

c) la proyección de películas o vídeos, cuya oferta debería adecuarse a la duración del viaje y, en caso necesario, renovarse a intervalos razonables;

d) equipos de deporte, incluidos aparatos de ejercicios físicos, juegos de mesa y juegos de cubierta;

e) cuando sea posible, instalaciones para practicar la natación;

f) una biblioteca con obras de contenido profesional y de otra índole, en cantidad suficiente para la duración del viaje y renovadas a intervalos razonables;

g) medios para realizar trabajos manuales de tipo recreativo;

h) aparatos electrónicos tales como radios, televisores, vídeos, lectores de DVD/CD, computadoras personales y programas informáticos, y grabadoras/lectores de casetes;

i) cuando sea apropiado, bares para la gente de mar a bordo de los buques, a menos que ello sea contrario a las costumbres nacionales, religiosas o sociales, y

j) un acceso razonable a las comunicaciones telefónicas entre el buque y tierra, así como a los servicios de correo electrónico e Internet, cuando los haya, a precio razonable.

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

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

7. Debería tomarse en consideración la posibilidad de autorizar a los marinos para que sus parejas los acompañen en viajes ocasionales, siempre que ello sea factible y razonable. Las parejas deberían estar adecuadamente aseguradas contra accidentes y enfermedades; los armadores deberían brindar toda la asistencia necesaria a la gente de mar para suscribir tal seguro.

Pauta B3.1.12 - Prevención del ruido y las vibraciones

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

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

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

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

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

Regla

Regla 3.2 - Alimentación y servicio de fonda

Finalidad: Asegurar que la gente de mar disponga de una alimentación y de agua potable de buena calidad suministradas en condiciones higiénicas reglamentadas 1. Todo Miembro deberá asegurar que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo y sirvan alimentos y agua potable de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados que cubran adecuadamente las necesidades del buque y tomen en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos.

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

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

Norma

Norma A3.2 - Alimentación y servicio de fonda

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

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

a) habida cuenta del número de marinos a bordo, de sus exigencias religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos, y de la duración y naturaleza de la travesía, el abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad;

b) la organización y el equipo del servicio de fonda permitirán suministrar a la gente de mar comidas adecuadas, variadas y nutritivas, preparadas y servidas en condiciones higiénicas, y

c) el personal del servicio de fonda deberá estar debidamente formado o haber recibido instrucciones adecuadas para el ejercicio de sus funciones.

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

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

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

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

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

a) las provisiones de víveres y agua potable;

b) todos los locales y equipos utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua potable, y

c) la cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir comidas.

8. Ningún marino menor de 18 años podrá ser empleado o contratado o trabajar como cocinero a bordo de un buque.

Pauta

Pauta B3.2 - Alimentación y servicio de fonda

Pauta B3.2.1 - Inspecciones, educación, investigaciones y publicaciones

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

2. La autoridad competente debería formular recomendaciones para evitar el desperdicio de víveres, facilitar el mantenimiento de un nivel adecuado de higiene y dar las mayores facilidades posibles en la organización del trabajo. 3. La autoridad competente debería cooperar con las organizaciones y organismos pertinentes para elaborar material didáctico e informaciones que se difundirán a bordo acerca de los métodos adecuados para garantizar un suministro de alimentos y unos servicios de fonda apropiados.

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

Pauta B3.2.2 - Cocinero del buque

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

a) haya prestado servicio en el mar durante el período mínimo que prescriba la autoridad competente, que podría variar en función de las calificaciones o experiencia pertinentes que posea el interesado, y

b) haya aprobado el examen que prescriba la autoridad competente o un examen equivalente en un curso reconocido de formación de cocineros.

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

3. La autoridad competente debería prever, cuando procediere, el reconocimiento de los certificados de aptitud de cocinero extendidos por otros Miembros que hayan ratificado el

presente Convenio o el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), o por otra institución reconocida.

Título 4. Protección de la Salud, Atención Médica, Bienestar y Protección Social

Regla

Regla 4.1 - Atención médica a bordo de buques y en tierra

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

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

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

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

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

Norma

Norma A4.1 - Atención médica a bordo de buques y en tierra

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

a) garanticen la aplicación a la gente de mar de todas las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y atención médica pertinentes para las tareas que realice, así como de las disposiciones especiales relativas al trabajo a bordo de buques;

b) garanticen que se brinde a la gente de mar una protección de la salud y una atención médica comparables, lo más posible, con las que gozan generalmente los trabajadores en tierra, incluido el rápido acceso a los medicamentos necesarios, así como al equipo y los servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento y a información y asesoramiento médicos;

c) garanticen a la gente de mar el derecho de visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible;

d) garanticen que, en la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales del Miembro, los servicios de atención médica y protección sanitaria se presten gratuitamente a la gente de mar a bordo de buques o cuando desembarque en un puerto extranjero, y

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

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

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

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

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

b) todos los buques que lleven 100 o más personas a bordo y que habitualmente hagan travesías internacionales de más de tres días deberán llevar un médico calificado encargado de prestar atención médica. En la legislación nacional también deberá especificarse qué otros buques deben llevar un médico, teniendo en cuenta, entre otros factores, la duración, índole y condiciones de la travesía y el número de marinos a bordo;

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

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

Pauta

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

Pauta B4.1.1 - Prestación de atención médica

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

a) los buques que habitualmente puedan tener acceso en un plazo de ocho horas a una atención médica calificada y servicios médicos deberían designar al menos a un marino que haya seguido la formación en primeros auxilios autorizada exigida en el Convenio de Formación, que lo capacite para adoptar medidas inmediatas y eficaces en caso de accidentes o de enfermedades susceptibles de ocurrir a bordo y para seguir instrucciones médicas recibidas por radio o por satélite, y

b) todos los demás buques deberían designar al menos a un marino que haya seguido la formación en atención médica autorizada, exigida en el Convenio de Formación, que abarque una formación práctica y una formación en técnicas de socorro, como la terapia intravenosa, que le permita participar eficazmente en programas coordinados de asistencia médica en buques que se encuentran navegando y proporcionar a los enfermos o lesionados un nivel satisfactorio de atención médica durante el período en que probablemente tengan que permanecer a bordo.

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

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

4. El mantenimiento apropiado del botiquín y de su contenido, del equipo médico y de la guía médica a bordo, así como su inspección periódica a intervalos regulares no superiores a doce meses, deberían estar a cargo de personas responsables designadas por la autoridad competente, que deberían velar por el control del etiquetado, la fecha de caducidad y las

condiciones de conservación de los medicamentos y de los prospectos correspondientes, así como por el funcionamiento adecuado del equipo. Al adoptar o revisar la guía médica de a bordo utilizada a nivel nacional y al determinar el contenido del botiquín y el equipo médico, la autoridad competente debería tener en cuenta las recomendaciones internacionales en la materia, incluida la última edición de la Guía médica internacional de a bordo y otras guías mencionadas en el párrafo 2 de la presente pauta.

5. Cuando un cargamento clasificado como peligroso no haya sido incluido en la edición más reciente de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas, debería suministrarse a la gente de mar la información necesaria sobre la índole de las sustancias, los riesgos que entrañan, los equipos de protección personal necesarios, los procedimientos médicos pertinentes y los antídotos específicos. Estos antídotos y los equipos de protección personal deberían llevarse a bordo cada vez que se transporten mercancías peligrosas. Esta información debería incluirse en políticas y programas sobre seguridad y salud en el trabajo a bordo, descritos en la regla 4.3 y en las disposiciones conexas del Código.

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

Pauta B4.1.2 - Formulario de informe médico

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

Pauta B4.1.3 - Atención médica en tierra

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

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

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

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

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

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

- a) desarrollar y coordinar los esfuerzos de búsqueda y salvamento y organizar una pronta asistencia médica y evacuación en el mar de personas gravemente enfermas o lesionadas a bordo de buques, utilizando medios tales como sistemas de señalización periódica de la posición de los buques, centros de coordinación de las operaciones de salvamento y servicios de helicópteros para casos de urgencia, de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimos y con el Manual Internacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo (IAMSAR);
- b) aprovechar al máximo todos los buques con médico a bordo y los buques preposicionados en el mar que puedan ofrecer servicios hospitalarios y medios de salvamento;
- c) compilar y mantener al día una lista internacional de médicos y de centros de asistencia médica disponibles en todo el mundo para prestar atención médica de urgencia a la gente de mar;
- d) desembarcar a la gente de mar en tierra para que reciba un tratamiento de urgencia;

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

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

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

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

Regla

Regla 4.2 - Responsabilidad del armador

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

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

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

Norma

Norma A4.2 - Responsabilidad del armador

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

a) los armadores deberán sufragar los gastos por enfermedades o accidentes de la gente de mar empleada en sus buques ocurridos entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o que se deriven del empleo que desempeñaron entre esas fechas;

b) los armadores deberán constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como

resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar;

c) los armadores deberán sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad, y

d) los armadores deberán sufragar los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación.

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

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

a) la totalidad del salario mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo hasta que la gente de mar haya sido repatriada de conformidad con el presente Convenio, y

b) la totalidad o una parte del salario, conforme a lo previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos, desde el momento en que la gente de mar sea repatriada o desembarcada y hasta su curación o hasta que tenga derecho a prestaciones monetarias en virtud de la legislación del Miembro competente (si esto ocurre antes).

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

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

a) la lesión que no se haya producido en el servicio del buque;

b) la lesión o la enfermedad imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, herida o fallecida, y

c) la enfermedad o deficiencia física disimuladas voluntariamente en el momento de la contratación.

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

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

Pauta

Pauta B4.2 - Responsabilidad del armador

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

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

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

Regla

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

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

1. Todo Miembro deberá asegurarse de que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón tenga protección de la salud en el trabajo y viva, trabaje y reciba formación a bordo del buque en un entorno seguro e higiénico. 2. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, y teniendo en cuenta los códigos aplicables, junto con las pautas y normas recomendadas por las organizaciones internacionales, las administraciones nacionales y las organizaciones del sector marítimo, deberá elaborar y promulgar orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolan el pabellón del Estado Miembro.

3. Todo Miembro deberá adoptar una legislación y otras medidas que aborden las cuestiones especificadas en el Código, teniendo en cuenta instrumentos internacionales pertinentes, y estableciendo normas sobre protección de la seguridad y la salud y sobre la prevención de accidentes a bordo de buques que enarbolan su pabellón.

Norma

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

1. La legislación u otras medidas que se han de adoptar de conformidad con el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán incluir lo siguiente:

a) la adopción y la aplicación y promoción efectivas de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques que enarbolan el pabellón del Miembro, incluida una evaluación de los riesgos, así como la formación e instrucción de la gente de mar;

b) precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, con inclusión de medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como al riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques;

c) programas a bordo para la prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales y para lograr una mejora continua de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, en la que participen representantes de la gente de mar y todas las demás personas interesadas en su aplicación, tomando en cuenta las medidas preventivas, que incluyen el control de ingeniería y de diseño, la sustitución de las tareas colectivas tanto como las individuales por procesos y procedimientos, y la utilización del equipo de protección personal, y

d) requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar y notificar los accidentes del trabajo a bordo.

2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma deberán: a) tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes que tratan sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo en general y sobre riesgos específicos y deberán abordar todas las cuestiones relativas a la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales que sean aplicables al trabajo de la gente de mar y, en particular, los relacionados con el empleo marítimo;

b) especificar claramente la obligación de los armadores, la gente de mar y otras personas interesadas de cumplir las normas aplicables y los programas y políticas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques prestando especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años;

c) especificar los deberes del capitán y/o de la persona designada por el capitán para asumir la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, y

d) especificar las atribuciones de los miembros de la tripulación del buque que han sido designados o elegidos representantes encargados de las cuestiones de seguridad a efectos de su participación en las reuniones del comité de seguridad del buque. Deberán crearse comités de esta índole en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos.

3. Las normas mencionadas en el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán ser examinadas periódicamente en consulta con los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar y, de ser necesario, revisadas para tener en cuenta la evolución de la tecnología y de las investigaciones a fin de facilitar una mejora continua de las políticas

y programas de seguridad y salud en el trabajo y de proporcionar un entorno de trabajo seguro a la gente de mar en los buques que enarbolan el pabellón del Miembro.

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

5. La autoridad competente deberá asegurar que:

a) los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales sean notificados de manera adecuada teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo respecto de la notificación y registro de los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales;

b) se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas de tales accidentes y enfermedades y, cuando sea necesario, de que se les dé seguimiento mediante investigaciones sobre las tendencias generales y sobre los riesgos señalados, y

c) se investiguen los accidentes del trabajo.

6. La notificación e investigación de las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo deberán estar diseñadas para asegurar la protección de los datos personales de la gente de mar, y deberán tener en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo sobre este tema.

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

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

Pauta

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

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

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

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

a) disposiciones generales y disposiciones básicas;

b) características estructurales del buque, incluidos los medios de acceso y los riesgos derivados del amianto;

c) máquinas;

d) los efectos de la temperatura extremadamente baja o extremadamente alta de toda superficie con la que los marinos puedan estar en contacto;

e) los efectos del ruido en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo; f) los efectos de las vibraciones en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;

g) los efectos de factores ambientales distintos de los previstos en los apartados e) y f) en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo, incluido el humo del tabaco;

h) medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;

i) equipos de carga y descarga;

j) prevención y lucha contra incendios;

k) anclas, cadenas y cables;

l) cargas peligrosas y lastres;

m) equipo de protección personal para la gente de mar;

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

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

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

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

Pauta B4.3.2 - Exposición al ruido

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

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

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

Pauta B4.3.3 - Exposición a las vibraciones

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

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

- a) dar instrucciones a la gente de mar sobre los peligros que representa para su salud la exposición prolongada a las vibraciones;
- b) proporcionar a la gente de mar equipo de protección personal aprobado cuando sea necesario, y
- c) evaluar los riesgos y reducir la exposición de los espacios de alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y de fonda mediante la adopción de medidas en conformidad con las orientaciones proporcionadas por el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre

Factores ambientales en el lugar del trabajo, 2001, y las versiones revisadas posteriores, teniendo en cuenta la diferencia entre la exposición en los espacios de trabajo y en los espacios de alojamiento.

Pauta B4.3.4 - Obligaciones de los armadores

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

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

Pauta B4.3.5 - Notificación y compilación de estadísticas

1. Todos los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales deberían notificarse a fin de que sean investigados y de que se compilen, analicen y publiquen estadísticas detalladas sobre los mismos teniendo en cuenta la protección de los datos personales de la gente de mar interesada. Los informes no deberían limitarse a los casos de muerte o a los accidentes que afecten al buque.

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

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

Pauta B4.3.6 - Investigaciones

1. La autoridad competente debería emprender investigaciones sobre las causas y circunstancias de todos los accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales mortales o que hubieren producido lesiones graves a la gente de mar, así como sobre otros accidentes que determine la legislación nacional.

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

a) medio en que se realiza el trabajo (por ejemplo, superficie de trabajo, disposición de las máquinas, medios de acceso y alumbrado) y métodos de trabajo;

b) incidencia de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales por grupo de edad;

c) problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo;

d) problemas resultantes del estrés físico a bordo de los buques, en particular como consecuencia del aumento del volumen de trabajo;

e) problemas y efectos de la evolución técnica y su influencia en la composición de la tripulación, y

f) problemas derivados de fallos humanos.

Pauta B4.3.7 - Programas nacionales de protección y de prevención

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

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

especiales y comités de a bordo, de carácter mixto, encargados de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, en que estén representadas las organizaciones de armadores y de la gente de mar.

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

Pauta B4.3.8 - Contenido de los programas de protección y de prevención

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

a) la preparación de pautas y políticas nacionales para los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo y para las disposiciones, normas y manuales sobre prevención de accidentes;

b) la organización de cursos y programas de formación en materia de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes;

c) la organización de publicidad sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, lo cual incluye películas, carteles, avisos y folletos, y

d) la distribución de publicaciones e información sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, de manera que lleguen a la gente de mar a bordo de los buques.

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

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

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

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

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

a) material educativo audiovisual, como películas, para su utilización en los centros de formación profesional de la gente de mar y, cuando sea factible, proyección de películas a bordo de los buques;

b) colocación de carteles a bordo de los buques;

c) inclusión de artículos sobre los riesgos del trabajo marítimo y las medidas de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes en las revistas destinadas a la gente de mar, y

d) campañas especiales en diversos medios de publicidad para instruir a la gente de mar, inclusive sobre las prácticas de trabajo seguras.

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

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

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

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

determinar los tipos de trabajo que deben ser objeto de restricciones en los reglamentos, las autoridades competentes podrían tener en cuenta, en particular, los trabajos que impliquen:

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

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

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

Pauta B4.3.11 - Cooperación internacional

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

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

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

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

Regla

Regla 4.4 - Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

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

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

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

Norma

Norma A4.4 - Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

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

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

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

Pauta

Pauta B4.4 - Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

Pauta B4.4.1 - Responsabilidades de los Miembros

1. Todo Miembro debería:

a) adoptar medidas para asegurar que se faciliten instalaciones y servicios de bienestar adecuados a la gente de mar en puertos de escala seleccionados y que se les dispense una protección adecuada en el ejercicio de su profesión, y

b) en la aplicación de estas medidas, tener en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar por lo que se refiere a su seguridad, salud y esparcimiento, particularmente cuando se encuentre en el extranjero o en zonas de guerra.

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

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

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

a) la celebración de consultas entre las autoridades competentes con miras a facilitar o mejorar las instalaciones y servicios de bienestar para la gente de mar, tanto en los puertos como a bordo de los buques;

b) la celebración de acuerdos para aunar recursos en un fondo común y facilitar conjuntamente servicios de bienestar en los grandes puertos, a fin de evitar la duplicación inútil de esfuerzos;

c) la organización de competiciones deportivas internacionales y el fomento de la participación de la gente de mar en actividades deportivas, y

d) la organización de seminarios internacionales sobre el tema del bienestar de la gente de mar durante la navegación y en los puertos.

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

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

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

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

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

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

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

5. Cuando un gran número de marinos de diferentes nacionalidades necesiten disponer en puerto de determinadas instalaciones, tales como hoteles, clubes o locales deportivos, las autoridades u organismos competentes de los países de origen de la gente de mar y de los Estados del pabellón, así como las asociaciones internacionales interesadas, deberían celebrar consultas y cooperar entre sí y con las autoridades y organismos competentes del país donde está situado el puerto, al objeto de aunar recursos y evitar la duplicación inútil de esfuerzos.

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

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

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

Pauta B4.4.3 - Comisiones de bienestar

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

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

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

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

Pauta B4.4.4 - Financiación de las instalaciones de bienestar

1. De acuerdo con las condiciones y la práctica nacionales, el apoyo financiero a las instalaciones de bienestar en los puertos debería proceder de una o varias de las fuentes siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) el acceso a los cónsules del Estado de su nacionalidad o el Estado de residencia, y

b) una cooperación eficaz entre dichos cónsules y las autoridades locales o nacionales.

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

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

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

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

Regla

Regla 4.5 - Seguridad social

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

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

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

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

Norma

Norma A4.5 - Seguridad social

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

2. En el momento de la ratificación, la protección que ha de proporcionar cada Miembro de conformidad con el párrafo 1 de la regla 4.5 deberá incluir por lo menos tres de las nueve ramas enumeradas en el párrafo 1 de la presente norma. 3. Los Miembros deberán adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección complementaria en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1 de la presente norma a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio. Esta responsabilidad podría cumplirse, por ejemplo, mediante la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales o de sistemas basados en cotizaciones. La protección resultante no deberá ser menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio.

4. No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo al párrafo 3 de la presente norma, los Miembros podrán determinar, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que esté sujeta la gente de mar.

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

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

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

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

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

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

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

Pauta

Pauta B4.5 - Seguridad social

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

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

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

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

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

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

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

Título 5. Cumplimiento y Control de la Aplicación

1. Las reglas contenidas en este Título describen la responsabilidad que incumbe a cada Miembro de cumplir plenamente y controlar la aplicación de los principios y derechos establecidos en los artículos, así como las obligaciones particulares previstas en los Títulos 1, 2, 3 y 4.

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

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

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

Regla

Regla 5.1 - Responsabilidades del Estado del pabellón

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

Regla 5.1.1 - Principios generales

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

2. Los Miembros deberán establecer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo, de conformidad con las reglas 5.1.3 y 5.1.4, velando por que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolen su pabellón cumplan, y sigan cumpliendo, las normas del presente Convenio.

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

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

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

Norma

Norma A5.1.1 - Principios generales

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

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

Pauta

Pauta B5.1.1 - Principios generales

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

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

Regla

Regla 5.1.2 - Autorización de las organizaciones reconocidas

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

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

Norma

Norma A5.1.2 - Autorización de las organizaciones reconocidas

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

a) posee las competencias técnicas necesarias en los aspectos relevantes del presente Convenio y los conocimientos adecuados sobre el funcionamiento del buque, incluidos los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques, las condiciones de empleo, el alojamiento, las instalaciones de esparcimiento, la alimentación y el servicio de fonda, y la prevención de accidentes, la protección de la salud, la atención médica, el bienestar y la protección de la seguridad social;

b) tiene la capacidad para mantener y actualizar las competencias profesionales de su personal;

c) posee los conocimientos necesarios acerca de las disposiciones del Convenio así como de la legislación nacional aplicable y de los instrumentos internacionales pertinentes, y

d) su tamaño, estructura, experiencia y capacidad están en consonancia con el tipo y grado de autorización.

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

3. Todo Miembro deberá establecer :

a) un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones reconocidas, que incluya información sobre toda la legislación nacional y los instrumentos internacionales aplicables, y

b) procedimientos para la comunicación con dichas organizaciones y el control de las mismas.

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

Pauta

Pauta B5.1.2 - Autorización de las organizaciones reconocidas

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

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

a) tiene suficiente personal técnico, directivo y de apoyo;

b) dispone de suficiente personal profesional calificado para prestar el servicio requerido, y tiene una cobertura geográfica adecuada;

c) ha demostrado su capacidad para prestar puntualmente servicios de calidad, y

d) es independiente y responsable en sus actividades.

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

a) ámbito de aplicación;

b) finalidad;

c) condiciones generales;

d) desempeño de las funciones objeto de la autorización;

e) base jurídica de las funciones objeto de la autorización;

f) presentación de informes a la autoridad competente;

g) especificación de la autorización de la autoridad competente a la organización reconocida, y

h) la supervisión de las actividades delegadas a la organización reconocida por la autoridad competente.

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

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

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

Regla

Regla 5.1.3 - Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

1. Esta regla se aplica a los buques:

a) de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales, y

b) de arqueo bruto igual o superior a 500 que enarbolen el pabellón de un Miembro y operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país.

A efectos de esta regla, el término «viaje internacional» designa un viaje desde un país hasta un puerto situado fuera de dicho país.

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

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

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

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

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

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

Norma

Norma A5.1.3 - Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

1. La autoridad competente, o una organización debidamente autorizada a tal efecto, expedirá al buque el certificado de trabajo marítimo por un período no superior a cinco años. En el anexo A5-I se recoge una lista de cuestiones que deben ser inspeccionadas y estar en conformidad con la legislación nacional u otras medidas por las que se apliquen las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques, antes de que se pueda expedir un certificado de trabajo marítimo.

2. La validez del certificado de trabajo marítimo estará sujeta a una inspección intermedia de la autoridad competente, o de una organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto, para garantizar que se siguen cumpliendo las disposiciones nacionales por las que se aplica el presente Convenio. Si se realiza una sola inspección intermedia y el período de validez del certificado de trabajo marítimo es de cinco años, dicha inspección deberá efectuar-se entre la segunda y tercera fechas de vencimiento anuales del certificado de trabajo marítimo. Por fecha de vencimiento anual se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo. El alcance y la profundidad de la inspección serán equivalentes a los de una inspección para la renovación de un certificado. El certificado de trabajo marítimo será refrendado si los resultados de la inspección intermedia son satisfactorios.

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

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

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

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

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

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

- a) el buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias que figuran en el anexo A5-I, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados en los apartados b), c) y d) del presente párrafo;
- b) el armador ha demostrado a la autoridad competente o a una organización reconocida que el buque cuenta con procedimientos adecuados para dar cumplimiento al Convenio;
- c) el capitán conoce las disposiciones del Convenio y las responsabilidades de aplicación, y
- d) se ha presentado información pertinente a la autoridad competente o a una organización reconocida para la expedición de una declaración de conformidad laboral marítima.

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

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

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

- a) la parte I deberá redactarla la autoridad competente, la cual deberá: i) señalar la lista de cuestiones que deberán inspeccionarse de conformidad con el párrafo 1 de la presente norma; ii) indicar los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del presente Convenio, haciendo referencia a las disposiciones legales nacionales pertinentes y proporcionar, de ser necesario, información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales; iii) hacer referencia a los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional; iv) recoger toda

disposición sustancialmente equivalente adoptada en virtud del párrafo 3 del artículo VI, y v) indicar con claridad toda exención acordada por la autoridad competente de conformidad con lo previsto en el Título 3, y

b) la parte II deberá redactarla el armador y en ella deberán indicarse las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento permanente de los requisitos nacionales durante los períodos comprendidos entre las inspecciones, así como las medidas propuestas para garantizar una mejora continua.

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

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

12. En el buque deberá llevarse y exponerse en un lugar visible a bordo que sea accesible a la gente de mar un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima válidos y actualizados, junto con una traducción al inglés cuando el idioma de la documentación sea otro. De conformidad con la legislación nacional, cuando se solicite, se pondrá a disposición de la gente de mar, de los inspectores del Estado del pabellón, de los funcionarios habilitados del Estado del puerto y de los representantes de los armadores y de la gente de mar una copia de dichos documentos.

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

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

a) si las inspecciones pertinentes no se concluyen dentro de los períodos que se especifican en el párrafo 2 de la presente norma;

b) si no se refrenda el certificado de conformidad con el párrafo 2 de la presente norma;

c) cuando un buque cambie de pabellón;

d) cuando un armador deje de asumir la responsabilidad de la explotación de un buque, y

e) cuando se hayan incorporado modificaciones sustanciales a la estructura o el equipo a que se refiere el Título 3.

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

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

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

Pauta

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

1. El enunciado de los requisitos nacionales que figuran en la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima debería incluir o ir acompañado de referencias a las disposiciones legislativas relativas a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar

sobre cada una de las cuestiones que se enumeran en el anexo A5-I. Cuando la legislación nacional se ajuste exactamente a los requisitos indicados en el presente Convenio, bastará una referencia. Cuando una disposición del Convenio se aplique a través de equivalencias sustanciales según lo previsto en el párrafo 3 del artículo VI, dicha disposición debería identificarse y proporcionarse una explicación concisa. Cuando la autoridad competente conceda una exención según lo previsto en el Título 3, deberían indicarse con claridad la o las disposiciones de que se trate.

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

3. Entre las medidas encaminadas a asegurar el cumplimiento continuo se deberían incluir disposiciones internacionales generales que obliguen al armador y al capitán a mantenerse informados de los últimos avances tecnológicos y hallazgos científicos relacionados con el diseño de los lugares de trabajo, teniendo en cuenta los peligros inherentes al trabajo marítimo, e informar al respecto a los representantes de la gente de mar que ejercen sus derechos de participación, de forma que puedan garantizar un mayor nivel de protección de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo. 4. La declaración de conformidad laboral marítima debería estar redactada, ante todo, en términos claros para que todas las personas interesadas, esto es, los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios habilitados en los Estados del puerto y la gente de mar, puedan verificar que las disposiciones se están aplicando debidamente.

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

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

Regla

Regla 5.1.4 - Inspección y control de la aplicación

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

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

Norma

Norma A5.1.4 - Inspección y control de la aplicación

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

2. La autoridad competente del Estado Miembro deberá nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del párrafo 1 de

la presente norma. Cuando se haya autorizado a organizaciones reconocidas a que efectúen esas inspecciones, el Miembro deberá exigir que el personal que realice la inspección esté calificado para cumplir estas funciones y les otorgará la autoridad jurídica necesaria para el desempeño de sus funciones.

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

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

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

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

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

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

b) llevar a cabo cualquier examen, prueba o investigación que puedan considerar necesarios para cerciorarse del estricto cumplimiento de las normas, y

c) exigir que todas las deficiencias del buque sean corregidas, y prohibir que éste abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias cuando tengan motivos para considerar que dichas deficiencias constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el presente Convenio (e incluso de los derechos de la gente de mar), o representan un gran peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar.

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

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

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

11. No deberá encomendarse a los inspectores funciones que, por su número o sus características, puedan interferir con una inspección eficaz o perjudicar de alguna manera la autoridad o imparcialidad de los mismos en sus relaciones con los armadores, la gente de mar u otras partes interesadas. En particular, los inspectores deberán:

a) tener prohibido cualquier interés directo o indirecto en las actividades que hayan de inspeccionar, y

b) estar obligados a no revelar, aun después de haber abandonado el servicio, cualquier secreto comercial, proceso de trabajo confidencial o información de carácter personal que pueda llegar a su conocimiento durante el desempeño de sus funciones, so pena de sufrir las sanciones o medidas disciplinarias correspondientes.

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

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

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

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

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

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

Pauta

Pauta B5.1.4 - Inspección y control de la aplicación

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

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

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

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

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

a) habilitar a los capitanes, a la gente de mar y a los representantes de la gente de mar para que puedan solicitar una inspección cuando lo consideren necesario, y

b) facilitar información y asesoramiento técnicos a los armadores, a la gente de mar y a las organizaciones interesadas acerca de la manera más eficaz de cumplir con las disposiciones del presente Convenio y de seguir mejorando las condiciones de la gente de mar a bordo de buques.

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

a) la importancia de las funciones que tengan que desempeñar los inspectores y, en especial, el número, la naturaleza y el tamaño de los buques sujetos a inspección, así como el número y la complejidad de las disposiciones legales que hayan de aplicarse;

b) los recursos puestos a disposición de los inspectores, y

c) las condiciones prácticas en que habrán de llevarse a cabo las inspecciones para que sean eficaces.

5. A reserva de las disposiciones de la legislación nacional en materia de contratación de los funcionarios públicos, los inspectores deberían contar con calificaciones y formación adecuadas para el desempeño de sus funciones y, siempre que sea posible, deberían poseer

una formación marítima o experiencia de marino. Deberían tener un conocimiento adecuado de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y del idioma inglés.

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

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

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

a) subir a bordo de un buque libremente y sin previa notificación. Sin embargo, al iniciar la inspección de un buque, los inspectores deberían notificar su presencia al capitán o a la persona que se encuentre a cargo y, cuando corresponda, a la gente de mar o a sus representantes;

b) interrogar al capitán, a la gente de mar o a cualquier otra persona, incluidos el armador o su representante, acerca de cualquier cuestión relativa a la aplicación de las disposiciones según lo prescrito en la legislación, y ello en presencia de un testigo si así lo solicita la persona interrogada;

c) exigir la presentación de cualquier libro, diario de navegación, registro, certificado u otro documento o información relacionados de manera directa con los asuntos sometidos a inspección, con el fin de verificar su conformidad con la legislación nacional en la que se recojan las disposiciones del presente Convenio;

d) exigir la colocación de los avisos que requiera la legislación nacional en la que se recojan las disposiciones del presente Convenio;

e) tomar o extraer muestras para el análisis de los productos, de la carga, del agua potable, de las provisiones y de los materiales y sustancias empleados o manipulados;

f) una vez realizada la inspección, señalar directamente a la atención del armador, del operador del buque o del capitán las deficiencias que pueden afectar a la seguridad y la salud de quienes se encuentran a bordo;

g) alertar a la autoridad competente y, si procede, a la organización reconocida acerca de cualquier deficiencia o abuso que no esté específicamente previsto en la legislación existente, y someter propuestas a la misma con miras a mejorar la legislación, y

h) notificar a la autoridad competente cualquier accidente de trabajo o enfermedad profesional que afecte a la gente de mar, en los casos y de la forma prevista en la legislación.

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

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

a) una lista de la legislación vigente relativa a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como de las enmiendas que hayan entrado en vigor durante el año;

b) los detalles relativos a la organización del sistema de inspección;

c) estadísticas de los buques u otros locales que podrían ser inspeccionados, y de los buques y otros locales ya inspeccionados;

d) estadísticas relativas a toda la gente de mar que esté sujeta a la legislación nacional;

e) estadísticas e información acerca de las infracciones a la legislación, las sanciones impuestas y los casos de inmovilización de buques, y

f) estadísticas sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales notificados que afectan a la gente de mar.

Regla

Regla 5.1.5 - Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

1. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón cuenten a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de las disposiciones contenidas en el presente Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar).

2. Todo Miembro deberá prohibir y sancionar toda forma de hostigamiento en contra de los marinos que hayan presentado una queja.

3. Las disposiciones de la presente regla y de las secciones conexas del Código no irán en detrimento alguno del derecho de la gente de mar a reclamar reparación a través de los medios legales que estime apropiados.

Norma

Norma A5.1.5 - Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

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

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

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

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

Pauta

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

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

a) muchas quejas pueden referirse específicamente a las personas a quienes deban presentarse dichas quejas o incluso al capitán del buque; en todos los casos, la gente de mar debería poder quejarse directamente al capitán y formular quejas ante autoridades externas, y
b) para evitar problemas de hostigamiento de la gente de mar que presente una queja sobre cualquiera de las materias objeto del presente Convenio, los procedimientos deberían alentar la designación de una persona a bordo que aconseje a la gente de mar sobre los recursos que tiene a su disposición y, si lo solicita el marino que presente la queja, que asista también a las reuniones o audiencias de examen del objeto de la queja.

2. Los procedimientos que se discutan durante el proceso de consultas a que se refiere el párrafo 1 de la presente pauta deberían abarcar, como mínimo, los siguientes extremos:

a) las quejas deberían remitirse en primer lugar al jefe del servicio del marino que presente la queja o a su oficial superior;

b) el jefe del servicio o el oficial superior deberían tratar de resolver el asunto en los plazos prescritos, conforme a la gravedad de las cuestiones planteadas;

c) si el jefe del servicio o el oficial superior no pueden resolver la queja a satisfacción del marino, este último debería poder remitirla al capitán, quien debería ocuparse personalmente del asunto;

- d) los marinos deberían tener derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo del buque de que se trate;
- e) deberían registrarse todas las quejas y decisiones que se adopten al respecto y proporcionarse una copia a la gente de mar interesada;
- f) si una queja no puede resolverse a bordo, debería remitirse en tierra al armador, quien debería contar con un plazo adecuado para resolver el asunto, cuando corresponda, en consulta con la gente de mar interesada o con cualquier otra persona que la gente de mar designe como representante, y
- g) en todos los casos, la gente de mar debería tener derecho a presentar una queja directamente al capitán y al armador, así como a las autoridades competentes.

Regla

Regla 5.1.6 - Siniestros marítimos

1. Todo Miembro deberá llevar a cabo una investigación oficial de cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o la muerte, en el que esté implicado un buque que enarbole su pabellón. El informe final de la investigación deberá normalmente hacerse público.
2. Todos los Miembros deberán cooperar entre sí para facilitar la investigación de los siniestros marítimos graves mencionados en el párrafo 1 de la presente regla.

Norma

Norma A5.1.6 - Siniestros marítimos
(No contiene disposiciones)

Pauta

Pauta B5.1.6 - Siniestros marítimos
(No contiene disposiciones)

Regla

Regla 5.2 - Responsabilidades del Estado rector del puerto

Finalidad: Permitir que todo Miembro cumpla las responsabilidades que le incumben con arreglo al presente Convenio en lo que atañe a la cooperación internacional necesaria para asegurar la puesta en práctica y el control de la aplicación de las normas de este Convenio a bordo de buques extranjeros

Regla 5.2.1 - Inspecciones en los puertos

1. Todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en el puerto de un Miembro puede ser objeto de una inspección de conformidad con el párrafo 4 del artículo V, para comprobar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar) en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque.
2. Todo Miembro deberá aceptar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima exigidos en virtud de la regla 5.1.3 como presunción, salvo prueba en contrario, del cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar). Por consiguiente, salvo en las circunstancias especificadas en el Código, las inspecciones que se realicen en sus puertos deberán limitarse a examinar el certificado y la declaración.
3. Las inspecciones en puerto deberán ser efectuadas por funcionarios habilitados, con arreglo a las disposiciones del Código y de otros acuerdos internacionales que rijan las inspecciones de control por el Estado del puerto en el territorio del Miembro. Dichas inspecciones deberán limitarse a comprobar que los aspectos examinados están en conformidad con las disposiciones pertinentes contenidas en los artículos y reglas del presente Convenio y en la parte A del Código.
4. Las inspecciones que se lleven a cabo de conformidad con la presente regla deberán basarse en un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto que contribuya a garantizar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que hagan escala en un puerto del Miembro de que se trate se ajusten a los

requisitos del presente Convenio (inclusive en lo que atañe al respeto de los derechos de la gente de mar).

5. En las memorias que presenten en virtud del artículo 22 de la Constitución, los Miembros deberán incluir información sobre el sistema mencionado en el párrafo 4 de la presente regla, con inclusión del método utilizado para evaluar su eficacia.

Norma

Norma A5.2.1 - Inspecciones en los puertos

1. Cuando, tras subir a bordo para efectuar una inspección y solicitar, si procede, el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima, un funcionario habilitado compruebe que:

a) los documentos requeridos no se presentan, no están en regla o su contenido es falso, o los documentos presentados no incluyen la información exigida en el presente Convenio, o dichos documentos no son válidos por otros motivos; o

b) hay motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del presente Convenio; o

c) hay motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio, o

d) hay una queja en la que se alega que ciertas condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo del buque no están en conformidad con las disposiciones del presente Convenio,

podrá llevarse a cabo una inspección más detallada a fin de verificar cuáles son las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque. En todo caso, tal inspección se llevará a cabo cuando las condiciones de trabajo y de vida que se consideren deficientes o se alegue que lo son puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando el funcionario habilitado tenga motivos para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye una infracción grave de los requisitos del presente Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar).

2. Cuando funcionarios habilitados efectúen una inspección más detallada a bordo de un buque extranjero en el puerto de un Miembro en las circunstancias establecidas en los apartados a), b) o c) del párrafo 1 de la presente norma, dicha inspección abarcará, en principio, las cuestiones enumeradas en el anexo A5-III.

3. Cuando se presente una queja en virtud de lo dispuesto en el apartado d) del párrafo 1 de la presente norma, la inspección deberá limitarse en general a las cuestiones objeto de la queja, a menos que de la queja misma, o de su investigación, se desprendan motivos razonables que justifiquen una inspección detallada, de conformidad con el apartado b) del párrafo 1 de la presente norma. A los efectos del apartado d) del párrafo 1 de la presente norma, se entenderá por «queja» la información presentada por un marino, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los riesgos para la seguridad o la salud de la gente de mar que trabaja a bordo.

4. Cuando tras realizarse una inspección más detallada se constate que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a lo previsto en el presente Convenio, el funcionario autorizado señalará de inmediato las deficiencias al capitán del buque, indicando un plazo para su rectificación. En el caso en que el funcionario autorizado considere que dichas deficiencias son importantes o están relacionadas con una queja presentada de conformidad con el párrafo 3 de esta norma, señalará las deficiencias a la atención de las organizaciones apropiadas de la gente de mar y de los armadores en el Miembro en el que se realice la inspección, y podrá proceder a:

a) notificar a un representante del Estado del pabellón, y

b) proporcionar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala.

5. El Miembro en cuyo territorio se lleve a cabo la inspección tendrá derecho a remitir al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia del informe del funcionario habilitado, la que deberá ir acompañada de las respuestas recibidas de las autoridades competentes del Estado del pabellón en el plazo prescrito, a fin de que se adopten las medidas que se consideren apropiadas y oportunas para asegurar que se

lleve un registro de dicha información y que ésta sea comunicada a las partes a quienes pudiera interesar acogerse a los procedimientos de recurso correspondientes.

6. Cuando, tras una inspección más detallada por un funcionario habilitado, se establezca que en el buque no se cumplen los requisitos del presente Convenio y que:

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

b) la no conformidad con estos requisitos constituye una infracción grave o recurrente de los mismos (inclusive de los derechos de la gente de mar),

el funcionario habilitado deberá adoptar medidas para asegurar que el buque no navegará hasta que no se hayan corregido las deficiencias que determinaron la no conformidad, en virtud de lo dispuesto en los apartados a) o b) del presente párrafo, o hasta que el citado funcionario haya aceptado un plan de acción destinado a rectificar las faltas de conformidad y esté convencido de que dicho plan se llevará a la práctica con prontitud. Si se impide que el buque zarpe, el funcionario habilitado notificará de inmediato al Estado del pabellón a ese respecto, invitará a un representante de dicho Estado a estar presente, en la medida de lo posible y solicitará a ese Estado que responda a la notificación dentro de un plazo determinado. El funcionario habilitado informará además a las organizaciones pertinentes de la gente de mar y de los armadores del Estado del puerto donde se haya realizado la inspección.

7. Todo Miembro deberá asegurar que sus funcionarios habilitados reciban orientación, como la prevista en la parte B del Código, sobre el tipo de circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, con arreglo al párrafo 6 de la presente norma.

8. Cuando cumplan con sus responsabilidades en virtud de la presente norma, los Miembros harán todo lo posible para evitar que el buque sea inmovilizado o demorado indebidamente. Si se demuestra que un buque ha sido indebidamente inmovilizado o demorado, deberá pagarse una indemnización por toda pérdida o daño sufridos. La carga de la prueba recaerá en el querellante.

Pauta

Pauta B5.2.1 - Inspecciones en los puertos

1. La autoridad competente debería elaborar una política de inspección para los funcionarios habilitados que lleven a cabo las inspecciones en virtud de la regla 5.2.1. Esta política debería estar destinada a garantizar la coherencia en la puesta en práctica, y servir de orientación para las actividades de inspección y control de la aplicación relacionadas con los requisitos del presente Convenio (e inclusive con los derechos de la gente de mar). Deberían facilitarse ejemplares de esta política a los funcionarios habilitados y deberían ponerse también a disposición del público en general, de los armadores y de la gente de mar.

2. Al establecer una política en relación con las circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, de conformidad con el párrafo 6 de la norma A5.2.1, la autoridad competente debería considerar que, en lo que respecta a las infracciones a que se hace referencia en el apartado b) del párrafo 6 de la norma A5.2.1, la gravedad puede deberse a la naturaleza de la deficiencia de que se trate. Esto sería especialmente pertinente en caso de violación de los principios y derechos fundamentales o de los derechos en el empleo y sociales de la gente de mar en virtud de los artículos III y IV. Por ejemplo, el empleo de una persona menor de edad debería considerarse una infracción grave, incluso cuando sólo haya una persona a bordo en esta situación. En otros casos, se debería tener en cuenta el número de deficiencias diferentes detectadas durante una determinada inspección: por ejemplo, podría requerirse que se presentaran varias anomalías en relación con el alojamiento o la alimentación y el servicio de fonda que no supongan una amenaza para la seguridad o la salud para que se considere que constituyen una infracción grave.

3. Los Miembros deberían cooperar entre sí en el mayor grado posible en la adopción de directrices acordadas a nivel internacional sobre políticas de inspección, sobre todo las relativas a las circunstancias que requieran la inmovilización de un buque.

Regla

Regla 5.2.2 - Procedimientos de tramitación de quejas en tierra

1. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar embarcada en buques que hagan escala en puertos situados en su territorio que denuncien infracciones a los requisitos del

presente Convenio (inclusive infracciones de los derechos de la gente de mar) tenga derecho a notificar sus quejas a fin de obtener medios que permitan solucionarlas de forma rápida y práctica.

Norma

Norma A5.2.2 - Procedimientos de tramitación de quejas en tierra

- 1. Las quejas de la gente de mar en las que se aleguen infracciones de los requisitos del presente Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar) pueden notificarse al funcionario habilitado a tal efecto, en el puerto en que haya hecho escala la gente de mar. En esos casos, dicho funcionario deberá emprender la investigación inicial.**
- 2. Según proceda, y teniendo en cuenta la naturaleza de la queja, en el marco de la investigación inicial deberá determinarse si los procedimientos de tramitación de quejas a bordo establecidos en la regla 5.1.5 se han invocado y agotado. El funcionario habilitado también puede llevar a cabo una inspección más detallada de conformidad con la norma A5.2.1.**
- 3. Según proceda, el funcionario habilitado deberá procurar que la queja se solucione a bordo del buque.**
- 4. En el caso de que la investigación o la inspección previstas en la presente norma pongan de relieve que no hay conformidad con el párrafo 6 de la norma A5.2.1, se aplicarán las disposiciones de dicho párrafo.**
- 5. En el caso de no aplicarse las disposiciones del párrafo 4 de esta norma, y de no solucionarse las quejas a bordo del buque, el funcionario habilitado notificará inmediatamente al Estado del pabellón, solicitando asesoramiento al mismo y la elaboración de un plan de acción correctivo en un plazo determinado.**
- 6. Cuando la queja no se haya solucionado tras haber procedido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la presente norma, el Estado del puerto transmitirá al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia del informe del funcionario habilitado. Dicha copia deberá ir acompañada de toda respuesta que se haya recibido de las autoridades competentes del Estado del pabellón dentro del plazo establecido. Se informará también al respecto a las organizaciones de armadores y de gente de mar correspondientes del Estado del puerto. Asimismo, el Estado del puerto deberá presentar periódicamente al Director General estadísticas e información relativas a las quejas que se hayan resuelto. Con ello se pretende que se tomen medidas apropiadas y oportunas para asegurar el registro de dicha información, y señalarlo a la atención de las partes, incluidas las organizaciones de armadores y de gente de mar que puedan estar interesadas en aprovechar los procedimientos de recurso pertinentes.**
- 7. Deberán tomarse medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar.**

Pauta

Pauta B5.2.2 - Procedimientos de tramitación de quejas en tierra

- 1. Cuando el funcionario habilitado tramite una queja respecto de las disposiciones previstas en la norma A5.2.2, éste debería comprobar primero si la queja es de carácter general y se refiere a toda la gente de mar a bordo, o bien a una determinada categoría, o a casos individuales.**
- 2. Si se trata de una queja de carácter general, debería contemplarse la posibilidad de efectuar una inspección más detallada, de conformidad con lo dispuesto en la norma A5.2.1.**
- 3. Si la queja se refiere a un caso individual, se deberían examinar los resultados de cualquier procedimiento al que se haya recurrido a bordo para solucionarla. Si no se hubiere invocado dicho procedimiento o si éste todavía no se hubiere agotado, el funcionario habilitado debería proponer al querellante que recurra a los procedimientos disponibles a bordo. La deficiencia o la demora excesiva de los procedimientos internos, o el miedo legítimo del querellante a ser objeto de represalias por presentar una reclamación, constituirían razones de peso para que dicho funcionario atienda la queja.**
- 4. Siempre que examine una queja, el funcionario habilitado debería proporcionar al capitán, al armador o cualquier otra persona implicada en la misma, la oportunidad de dar a conocer su posición.**
- 5. El funcionario habilitado podría abstenerse de intervenir en mayor medida en la queja si el Estado del pabellón, en respuesta a la notificación que haya recibido del Estado del puerto, de**

conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la norma A5.2.2, demuestra que se ocupará del asunto, que cuenta con procedimientos eficaces para ello, y que ha presentado un plan de acción aceptable.

Regla

Regla 5.3 - Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

Finalidad: Asegurar que todo Miembro cumpla sus responsabilidades en virtud del presente Convenio en relación con la contratación y colocación de gente de mar y con la protección social de la gente de mar

1. Sin perjuicio del principio de responsabilidad de un Miembro respecto de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarboles su pabellón, todo Miembro también tiene la responsabilidad de velar por la aplicación de las disposiciones del presente Convenio relativas a la contratación y colocación de la gente de mar, y a la protección de la seguridad social de la gente de mar que tenga su nacionalidad, sea residente o esté domiciliada de otro modo en su territorio, en la medida en que esa responsabilidad esté prevista en el presente Convenio.
2. En el Código se establecen de forma detallada los requisitos relativos a la aplicación del párrafo 1 de la presente regla.
3. Todo Miembro deberá establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar la aplicación de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra en virtud del presente Convenio.
4. En las memorias que presenten los Miembros en virtud del artículo 22 de la Constitución deberá incluirse información sobre el sistema mencionado en el párrafo 3 de la presente regla, incluido el método utilizado para evaluar su eficacia.

Norma

Norma A5.3 - Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

1. Todo Miembro deberá controlar la aplicación de las disposiciones del presente Convenio aplicables a la operación y las prácticas de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar establecidos en su territorio mediante un sistema de inspección y control y procedimientos judiciales por infracciones en materia de licencias y de otros requisitos operacionales previstos en la norma A1.4.

Pauta

Pauta B5.3 - Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

1. Los servicios privados de contratación y colocación de gente de mar que estén establecidos en el territorio del Miembro y pongan gente de mar a disposición de un armador, independientemente de su residencia, tendrían que estar obligados a velar por que el armador cumpla debidamente los términos de los acuerdos de empleo que ha concertado con la gente de mar.

Anexo A5-I

Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado, de conformidad con el párrafo 1 de la norma A5.1.3, son las siguientes:

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado

Horas de trabajo y de descanso

Niveles de dotación del buque

Alojamiento

Servicios de esparcimiento a bordo

Alimentación y servicio de fonda

Salud y seguridad y prevención de accidentes

Atención médica a bordo
Procedimientos de tramitación de quejas a bordo
Pago de los salarios
[Anexo A5-II](#) (formato PDF 66KB)

Anexo A5-III

Los ámbitos generales que han de ser objeto de una inspección más detallada por el funcionario habilitado del Estado del puerto que realiza la inspección de conformidad con la norma A5.2.1 son los siguientes:

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado

Horas de trabajo y de descanso

Niveles de dotación del buque

Alojamiento

Servicios de esparcimiento a bordo

Alimentación y servicio de fonda

Salud y seguridad y prevención de accidentes

Atención médica a bordo

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Pago de los salarios

[Anexo B5-I Ejemplo de declaración nacional](#) (formato PDF 33KB)

Cross references

REVISION:C108 Este Convenio revisa el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958
REVISION:C007 Este Convenio revisa el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920
REVISION:C008 Este Convenio revisa el Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufregio), 1920
REVISION:C009 Este Convenio revisa el Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920
REVISION:C016 Este Convenio revisa el Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921
REVISION:C022 Este Convenio revisa el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926
REVISION:C023 Este Convenio revisa el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926
REVISION:C053 Este Convenio revisa el Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936
REVISION:C054 Este Convenio revisa el Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936
REVISION:C055 Este Convenio revisa el Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936
REVISION:C056 Este Convenio revisa el Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936
REVISION:C057 Este Convenio revisa el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936
REVISION:C058 Este Convenio revisa el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936
REVISION:C068 Este Convenio revisa el Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946
REVISION:C069 Este Convenio revisa el Convenio sobre la aptitud de los cocineros de buque, 1946
REVISION:C070 Este Convenio revisa el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946
REVISION:C072 Este Convenio revisa el Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946
REVISION:C073 Este Convenio revisa el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946
REVISION:C074 Este Convenio revisa el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946
REVISION:C075 Este Convenio revisa el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946
REVISION:C076 Este Convenio revisa el Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946
REVISION:C091 Este Convenio revisa el Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949
REVISION:C092 Este Convenio revisa el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949
REVISION:C093 Este Convenio revisa el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949
REVISION:C109 Este Convenio revisa el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958
REVISION:C133 Este Convenio revisa el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)
REVISION:C134 Este Convenio revisa el Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970
REVISION:C145 Este Convenio revisa el Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976
REVISION:C146 Este Convenio revisa el Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976
REVISION:C147 Este Convenio revisa el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976
REVISION:P147 Este Convenio revisa el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976
REVISION:C163 Este Convenio revisa el Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987
REVISION:C164 Este Convenio revisa el Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987
REVISION:C165 Este Convenio revisa el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987
REVISION:C166 Este Convenio revisa el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987
REVISION:C178 Este Convenio revisa el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996
REVISION:C179 Este Convenio revisa el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996
REVISION:C180 Este Convenio revisa el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996