ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Departamento de Normas Internacionales del Trabajo

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)
Preguntas más frecuentes

Cuarta edición, 2015
(www.ilo.org/mlc)

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2015
Primera edición 2006
Cuarta edición, 2015

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

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

ISBN: 978-92-2-329757-2 (impreso)
ISBN: 978-92-2-329758-9 (web pdf)

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006). Preguntas más frecuentes. Cuarta edición, 2015.

Publicado también en francés: *Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Questions fréquentes. Quatrième édition, 2015* (ISBN: 978-92-2-229757-3), Ginebra, 2015, y en inglés: *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). Frequently Asked Questions. Fourth edition, 2015* (ISBN: 978-92-2-129757-4), Ginebra, 2015.

Datos de catalogación de la OIT

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

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

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

Las publicaciones y los productos digitales de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías y redes de distribución digital, u ordenándose a: ilo@turpin-distribution.com. Para más información, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns o escríbanos a: ilopubs@ilo.org.

Impreso por la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza

Prefacio

Esta cuarta edición del manual de la OIT *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 – Preguntas más frecuentes* ha sido preparada por la Oficina Internacional del Trabajo en el marco del seguimiento del *Plan de Acción para lograr la ratificación rápida y generalizada y la aplicación efectiva del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), fue adoptado en la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, el 23 de febrero de 2006. El MLC, 2006, entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y, en marzo de 2015, fue ratificado por 66 países que representan más del 80 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

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

Cabe señalar que las respuestas proporcionadas en las *Preguntas más frecuentes* no pueden en sí ser citadas como opiniones jurídicas oficiales. Esto se debe a que los requisitos concretos del Convenio son los que figuran en la legislación nacional o en otras medidas adoptadas por cada país para aplicar el MLC, 2006. Las respuestas contenidas en este manual tienen por objeto suministrar información en forma de explicaciones concisas referentes al Convenio y a otros materiales de referencia. No son opiniones jurídicas ni asesoramiento jurídico sobre el significado de un requisito del Convenio o sobre su aplicación en una situación particular. Dichas opiniones pueden ser proporcionadas por la OIT a los gobiernos y a las organizaciones de armadores y de gente de mar, previa solicitud, y en el entendido de que la Corte Internacional de Justicia es el único órgano competente para hacer una interpretación oficial de los convenios internacionales del trabajo.

El presente manual forma parte de una serie de publicaciones y de otros recursos, incluidas Orientaciones recomendadas por reuniones de expertos, que se han preparado para ayudar a los Miembros de la OIT en la aplicación del MLC, 2006 (en estas *Preguntas más frecuentes* figura una lista, en la sección «Otras fuentes útiles de información»).

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

La elaboración y publicación de estos manuales no habría sido posible sin la colaboración técnica de Miembros de la OIT. En particular, el presente manual y las versiones anteriores se han realizado con el apoyo del Gobierno de Suecia, a través de la Agencia Sueca de Desarrollo Internacional (ASDI).

Por último, cabe señalar que la base de datos electrónica con las preguntas más frecuentes sobre el MLC, 2006, se seguirá actualizando y que cada cierto tiempo se publicarán nuevas ediciones o ediciones revisadas del presente Manual a fin de incorporar los datos derivados de las cuestiones e interrogantes que surjan de la aplicación tanto práctica como jurídica del MLC, 2006.

Cleopatra Doumbia-Henry
Directora
Departamento de Normas Internacionales del Trabajo

Agradecimientos

Esta cuarta edición fue preparada bajo la dirección de la Dra. Cleopatra Doumbia-Henry, del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la Oficina Internacional del Trabajo, quienes contaron con la asistencia de los consejeros especiales de la OIT en lo relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, Sr. Dominick Devlin y Dra. Moira L. McConnell. Asimismo, agradecemos especialmente a la Sra. Irma Godoy, documentalista del Departamento, que gestionó el proceso de preparación y publicación.

Índice

Página

Prefacio iii

Agradecimientos v

Cómo utilizar este manual 1

Otras fuentes útiles de información 2

A. **Preguntas generales sobre el MLC, 2006** 4

A1. ¿Qué es el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)? 4

A2. ¿Cuáles son los dos principales objetivos del MLC, 2006? 5

A3. ¿Cómo protegerá el MLC, 2006, a una mayor proporción de gente de mar en todo el mundo? 5

A4. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»? 6

A5. ¿Qué novedades presenta el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)? 7

A6. ¿Cuáles son los temas abordados en los «Títulos»? 7

A7. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, a los buques y a la gente de mar? 8

A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006? 8

A9. ¿Qué es el Código del MLC, 2006? 8

A10. ¿En qué se distinguen entre sí los artículos, las reglas, las normas y las pautas? 9

A11. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»? 9

A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código? 10

A13. ¿Por qué se introdujeron las pautas de la parte B? 10

A14. ¿Cuál es el estatus jurídico de las pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón y las pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, adoptadas por la OIT en 2008? 10

A15. ¿Exige el MLC, 2006, que los países den cumplimiento a los «convenios fundamentales» de la OIT? 11

A16. ¿De qué modo facilita el MLC, 2006, a los países la ratificación del Convenio y la aplicación de sus requisitos? 11

A17. ¿Es aplicable desde ya el MLC, 2006? 13

A18. ¿Por qué es probable que el MLC, 2006, logre el objetivo de una ratificación casi universal? 13

A19. ¿Qué sucederá con los convenios sobre el trabajo marítimo adoptados antes de 2006? 14

A20. ¿Qué convenios de la OIT se han refundido en el MLC, 2006? 14

A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006? 14

A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial? 15

A23. ¿Cuál es el estatus jurídico del Preámbulo y de la Nota explicativa del MLC, 2006? 16

A24. ¿Qué se entiende por «Miembro»? 16

A25. ¿Quién es la autoridad competente? 16

A26. ¿Dónde puede obtenerse la lista de los países que han ratificado el MLC, 2006? 16

A27. ¿Por qué algunos países figuran en la lista de países ratificantes incluida en el sitio web del MLC, 2006, pese a que el Convenio no ha entrado en vigor para ellos? 17

A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006? 17

A29. ¿Qué papel desempeña la OIT en la aplicación del MLC, 2006? 17

A30. ¿Tiene el MLC, 2006, repercusiones para los armadores registrados en países que no han ratificado el Convenio? 18

A31. ¿Tiene el MLC, 2006, repercusiones para la gente de mar basada en países que no han ratificado el Convenio? 18

A32. ¿Dónde se imparte formación sobre las inspecciones en virtud del MLC, 2006? 19

A33. ¿Puede la OIT expedir certificados de calificación de inspectores especializados en la aplicación del MLC, 2006, en los Estados del puerto y los Estados del pabellón? 19

A34. ¿Puede la OIT prestar ayuda para recuperar los salarios no percibidos o resolver otros problemas de la gente de mar a bordo de los buques? 19

A35. ¿Tiene la OIT una base de datos sobre la legislación nacional o sobre otras normas o medidas de aplicación del MLC, 2006? 20

A36. ¿Puede la OIT prestar ayuda a quienes consideren que sus condiciones de trabajo y de vida a bordo de un buque no son adecuadas? 20

A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques? 21

A38. ¿Se aborda en el MLC, 2006, el problema de la piratería? 21

A39. ¿Presta ayuda el MLC, 2006, a la gente de mar abandonada? 21

A40. ¿Tiene un país que adoptar leyes nacionales para poder ratificar el MLC, 2006? ... 22

A41. ¿Dónde se puede obtener el formulario de memoria sobre el MLC, 2006, que cada país ratificante tiene que presentar a la OIT? 22

A42. ¿Qué debe hacer un país para ratificar el MLC, 2006? ¿Qué documentos hay que cumplimentar? 22

A43. ¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006, y cuál es su estatus jurídico? ¿Se aplican ya? 23

A44. El sitio web de la OIT tiene una dirección de correo electrónico del MLC, 2006, «MLC@ilo.org». ¿Quién responde a este correo electrónico? ¿Se pueden considerar las respuestas como opiniones jurídicas? 23

A45. ¿Cuál es el estatus jurídico de las respuestas del presente manual? ¿Se pueden considerar las respuestas como opiniones jurídicas? 23

B. **Preguntas sobre los trabajadores y los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006** 24

B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006? 24
B2. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los animadores y al personal de hostelería a bordo? 24
B3. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los cadetes? 25
B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006? 25
B5. ¿Cuándo se considera que un buque se dedica «habitualmente a actividades comerciales»? 25
B6. ¿Qué son «aguas abrigadas»? 26
B7. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006, establecer exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo? 26
B8. ¿Existe una limitación general de la aplicación del MLC, 2006, en función del arqueo? 27
B9. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los buques que no realizan viajes internacionales? 27
B10. ¿Quedan excluidos del ámbito de aplicación del MLC, 2006, los buques ya existentes en el momento de la ratificación? 27
B11. ¿Se aplica el MLC, 2006, a buques más pequeños, como los de arqueo bruto inferior a 200? 27
B12. ¿Se aplica el MLC, 2006, a las embarcaciones de extracción de recursos en alta mar o similares? 28
B13. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los yates? 28
B14. ¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006? 28
B15. ¿Cómo puede tomar una determinación una autoridad nacional si no existen organizaciones de armadores o de gente de mar? 28

C. Preguntas relativas a los Títulos del MLC, 2006 29
C1. **Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques** 29
C1.1. Edad mínima 29
C1.1.a. Si la edad mínima en un país es superior a los 16 años, ¿debe ésta reducirse? 29
C1.1.b. ¿Quién decide qué tareas pueden poner en peligro la seguridad o la salud de la gente de mar menor de 18 años? 29
C1.1.c. ¿Existe una norma internacional en la que se determine qué horas constituyen la «noche», o esto depende de cada país? 29
C1.1.d. ¿Cuál es la situación de los jóvenes de 16 años que desean participar en un programa de educación o capacitación marítima reconocido? 30
C1.1.e. ¿Puede pretenderse que un marino menor de 18 años efectúe trabajos nocturnos? 30
C1.2. Certificado médico 30
C1.2.a. ¿Puede considerarse que un examen médico con arreglo al Convenio STCW de la OMI cumple los requisitos del MLC, 2006? 30
C1.2.b. ¿Cuál es el período de validez de un certificado médico? 31
C1.2.c. ¿Puede en algún caso la gente de mar trabajar sin certificado médico? 31
C1.2.d. ¿Qué sucede si un certificado médico expira durante una travesía? 31

C1.2.e. ¿Quién puede expedir un certificado médico a la gente de mar? 31
C1.2.f. ¿Puede el médico de un buque expedir un certificado médico?..... 31
C1.2.g. ¿Un certificado médico expedido en el país de origen del marino es válido para trabajar en un buque que enarbole el pabellón de otro país?..... 32
C1.2.h. ¿Existe un formulario estándar de certificado médico con arreglo al MLC, 2006? 32
C1.2.i. ¿Existe alguna orientación internacional con respecto a los exámenes médicos?..... 32
C1.2.j. ¿Qué sucede si un certificado médico se expidió antes de entrar en vigor el MLC, 2006? ¿Significa esto que un marino debe someterse a otro reconocimiento médico?..... 33
C1.3. Formación y calificaciones..... 33
C1.3.a. ¿Satisface el Convenio STCW de la OMI los requisitos de formación del MLC, 2006? 33
C1.3.b. ¿Se aplica este requisito de formación a la gente de mar que no esté amparada por el Convenio STCW?..... 33
C1.3.c. ¿Siguen estando los países obligados por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)? 33
C1.3.d. ¿Por qué no hay disposiciones del Código con respecto a la regla 1.3? 34
C1.3.e. ¿Debe impartirse una capacitación específica para los cocineros de los buques? 34
C1.3.f. ¿A qué se refiere la formación sobre seguridad personal a bordo de los buques? ¿Existen programas específicos de formación sobre esta materia?..... 34
C1.3.g. ¿La entrada en vigor del MLC, 2006, para un país afecta a la validez de cualquier certificado expedido a la gente de mar (por ejemplo: certificado de formación de los cocineros o certificado médico)?..... 34
C1.4. Contratación y colocación 35
C1.4.a. ¿Deben crearse servicios de contratación y colocación de la gente de mar?..... 35
C1.4.b. ¿Qué se entiende por servicio de contratación y colocación de la gente de mar? ¿Qué es un servicio público y un servicio privado? 35
C1.4.c. ¿Se considera que un departamento de contratación administrado por un armador es un servicio privado de contratación y colocación? 35
C1.4.d. ¿Quién tiene obligaciones en virtud de la regla 1.4?..... 36
C1.4.e. ¿Cuáles son las responsabilidades de los armadores en virtud de la regla 1.4? 36
C1.4.f. ¿Qué sucede si la gente de mar es contratada en un país que no ha ratificado el MLC, 2006?..... 36
C1.4.g. ¿Pueden los servicios de contratación y colocación cobrar honorarios a la gente de mar? 36
C1.4.h. ¿Quién paga por los documentos que los marinos precisan para viajar a fin de incorporarse a su buque? 37
C1.4.i. ¿En qué consiste el sistema de protección frente a las pérdidas pecuniarias que se exige a los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar? 37

C1.4.j. ¿Deben los servicios de contratación y colocación de gente de mar obtener una certificación de cumplimiento del MLC, 2006? 37
C1.4.k. ¿Satisface los requisitos del MLC, 2006, un certificado de cumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006, que sea extendido a un servicio de contratación y colocación por una organización reconocida? 38
C1.4.l. ¿Se debe entender que según las disposiciones del MLC, 2006, la gente de mar basada en países que no han ratificado el MLC, 2006, no puede emplearse a bordo de buques que enarbolen el pabellón de un país que ha ratificado el Convenio? 38
C1.4.m. Un servicio de contratación y colocación que emplee ocasionalmente a gente de mar para trabajar a bordo, por ejemplo, de buques de cruceros de turismo, ¿tiene que dar cumplimiento a los requisitos del MLC, 2006? 38
C1.4.n. ¿Se puede considerar que una asociación o servicio profesional o de otra índole que difunde oportunidades de empleo entre sus miembros es un servicio de contratación y colocación según la definición de tal servicio propuesta en el MLC, 2006? 38
C1.4.o. El país en el que está situado un servicio de contratación y colocación ha ratificado el Convenio sobre la contratación y colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179). ¿Garantiza esto que actúe con arreglo a las mismas normas que las establecidas por el MLC, 2006? 39
C1.4.p. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y firmaron mi contrato de empleo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006? 39
C2. **Título 2. Condiciones de empleo** 39
C2.1. Acuerdos de empleo de la gente de mar 39
C2.1.a. ¿Qué es un acuerdo de empleo de la gente de mar? 39
C2.1.b. ¿Exige el MLC, 2006, que cada marino lleve a bordo del buque un ejemplar original firmado de su acuerdo de empleo de la gente de mar? 40
C2.1.c. ¿Cómo puede un acuerdo de empleo de la gente de mar incluir un convenio colectivo? 40
C2.1.d. ¿Quién debe firmar un acuerdo de empleo de la gente de mar? 40
C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador? 41
C2.1.f. ¿Deben los marinos independientes suscribir un acuerdo de empleo de la gente de mar? 41
C2.1.g. ¿Qué es la relación de servicios de la gente de mar? 41
C2.1.h. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y firmaron mi contrato de empleo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006? 42

C2.1.i. En mi acuerdo de empleo hay un espacio para dos firmas, una para el armador y otra para un empleador. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006? 42
C2.1.j. ¿Establece el MLC, 2006, un límite máximo para la duración de un acuerdo de empleo? ¿Puedo tener un acuerdo de empleo de la gente de mar por un período superior a doce meses? 42
C2.1.k. ¿Puedo firmar acuerdos de empleo de la gente de mar consecutivos que abarquen un período superior a doce meses? 42
C2.1.l. ¿Qué legislación nacional debería reflejarse en las condiciones de un acuerdo de empleo de la gente de mar, la legislación del Estado del pabellón, la legislación del país en el que se firmó el acuerdo de empleo de la gente de mar, o la legislación de un país identificado en el acuerdo de empleo de la gente de mar? 43
C2.2. Salarios 43
C2.2.a. ¿Se fija en el MLC, 2006, un salario mínimo para la gente de mar? 43
C2.2.b. ¿Con qué frecuencia se le debe pagar a la gente de mar? 44
C2.2.c. ¿Se le puede cobrar a la gente de mar por el envío de sus salarios a miembros de su familia (remesas)? 44
C2.3. Horas de trabajo y de descanso 44
C2.3.a. ¿Deben reglamentarse tanto las horas de trabajo como las horas de descanso? 44
C2.3.b. ¿Qué normas rigen el número mínimo de horas de descanso y el número máximo de horas de trabajo? 44
C2.3.c. ¿Qué se entiende por «cada período de 24 horas»? 45
C2.3.d. ¿La elección de las horas de trabajo o de las horas de descanso como criterio de referencia, genera alguna diferencia en la práctica? 45
C2.3.e. ¿Hay excepciones con respecto a las normas sobre horas de descanso o sobre horas de trabajo? 45
C2.3.f. ¿Cuál es la relación existente entre la regla 2.3 y los requisitos del Convenio STCW de la OMI? 45
C2.3.g. ¿Los requisitos relativos a las horas mínimas de descanso o a las horas máximas de trabajo se aplican a los capitanes de los buques? 46
C2.3.h. ¿Siguen aplicándose las normas relativas a las horas de descanso y de trabajo en caso de emergencia? 46
C2.3.i. ¿Qué es una pausa breve? ¿Cuenta una pausa para la comida como un descanso? 46
C2.4. Derecho a vacaciones 46
C2.4.a. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas? 46
C2.4.b. ¿Puede un marino aceptar una remuneración en dinero en lugar del disfrute efectivo de vacaciones pagadas? 47
C2.4.c. ¿Significa lo anterior que el período máximo que un marino puede trabajar a bordo de un buque es de 11 meses antes de tomar el mes de vacaciones anuales pagadas? 47
C2.5. Repatriación 47
C2.5.a. ¿En qué consiste el derecho a la repatriación? 47

C2.5.b. ¿Cómo se garantiza que la repatriación tendrá lugar y que habrá fondos para costearla? 47
C2.5.c. ¿Qué costos debe sufragar un armador cuando un marino es repatriado? 47
C2.5.d. ¿Puede cobrarse a la gente de mar sus gastos de repatriación? 48
C2.5.e. Algunas aerolíneas están cobrando por el exceso de equipaje por encima de un peso mínimo. ¿Cuál es la situación de la gente de mar con arreglo al MLC, 2006? 48
C2.5.f. ¿Se incluye en esta disposición a la gente de mar abandonada? 48
C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho? 48
C2.6. Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio 49
C2.6.a. ¿Quién debe indemnizar a la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio? 49
C2.6.b. El párrafo 1 de la pauta B2.6 indica que el monto de la indemnización puede limitarse a dos meses de salario. ¿Significa esto que puede ser inferior a dos meses de salario? 49
C2.7. Niveles de dotación 49
C2.7.a. ¿Establece el MLC, 2006, un nivel mínimo de dotación para los buques? 49
C2.7.b. ¿Es este nivel de dotación el mismo que el requerido en el «documento sobre dotación mínima segura» de un buque? ... 49
C2.8. Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar 50
C2.8.a. ¿En quién recaen las obligaciones previstas en la regla 2.8? 50
C3. **Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda** 50
C3.1. Alojamiento y servicios de esparcimiento 50
C3.1.a. ¿Se aplican a los buques ya existentes los requisitos sobre alojamiento contenidos en el Título 3? 50
C3.1.b. ¿Pueden situarse dormitorios por debajo de la línea de carga de un buque? 51
C3.1.c. ¿Qué son los «buques para fines especiales»? 51
C3.1.d. ¿Es siempre obligatorio asignar dormitorios individuales a la gente de mar? 51
C3.1.e. ¿Exige el MLC, 2006, que cada cadete tenga una cabina individual? 51
C3.1.f. ¿Es obligatorio prever dormitorios para la gente de mar en los buques dedicados a viajes de menos de un día? 52
C3.1.g. ¿Es obligatorio que cada marino tenga instalaciones sanitarias privadas? 52
C3.1.h. ¿Puede incluirse la superficie de las instalaciones sanitarias privadas o semiprivadas adyacentes en el cálculo de la superficie mínima disponible de los dormitorios? 52
C3.1.i. ¿Por qué se necesitan inspecciones frecuentes de los espacios de alojamiento, y quiénes deben llevarlas a cabo? 53
C3.1.j. ¿Se ha previsto algún grado de flexibilidad con respecto a los requisitos sobre alojamiento e instalaciones de esparcimiento? 53

C3.1.k. El MLC, 2006, requiere que se proporcione una iluminación adecuada. ¿Hay normas al respecto? 53
C3.1.l. La norma A3.1 hace referencia a cuestiones como los niveles de ruido y la exposición a factores ambientales, que están relacionados con la seguridad y salud en el trabajo. ¿Existen normas u otras pautas sobre estas cuestiones? 54
C3.2. Alimentación y servicio de fonda 54
C3.2.a. ¿Existe una norma mínima relativa a los alimentos que se sirven a la gente de mar a bordo de los buques? 54
C3.2.b. ¿Pueden cobrarse a la gente de mar los alimentos suministrados a bordo? 54
C3.2.c. ¿Deben ostentar certificado profesional los cocineros de los buques? 54
C3.2.d. ¿Es obligatorio que en todos los buques haya un cocinero a tiempo completo? 54
C3.2.e. ¿Se fijan en el MLC, 2006, algunos criterios sobre la calidad del agua potable a bordo? 55
C3.2.f. ¿Qué ocurre si un certificado de formación de los cocineros de los buques se expidió antes de que entrara en vigor el MLC, 2006? ¿Significa esto que el cocinero de un buque debe tener un nuevo certificado? 55
C4. **Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social** 55
C4.1. Atención médica a bordo de buques y en tierra 55
C4.1.a. ¿Qué tipo de tratamiento puede ser considerado como atención médica? 55
C4.1.b. ¿Es obligatorio que todos los buques lleven un médico a bordo? ... 56
C4.1.c. ¿Cuál debe ser el contenido de un botiquín? 56
C4.1.d. ¿Existe una guía médica estándar de a bordo para los buques? 56
C4.1.e. ¿Contiene el MLC, 2006, un modelo de formulario normalizado para el informe médico que debe usarse en los buques? 56
C4.1.f. En la pauta B4.1.1, párrafo 2, del MLC, 2006, se menciona el *Documento que ha de servir de guía – Guía internacional para la formación de la gente de mar*. ¿Dónde se puede obtener un ejemplar, pues en principio la última edición está agotada? 57
C4.2. Responsabilidad del armador 57
C4.2.a. ¿En qué consiste la responsabilidad del armador? 57
C4.2.b. ¿Cuándo comienza y cuándo termina la responsabilidad del armador? 57
C4.2.c. ¿Qué gastos se incluyen en el ámbito de la responsabilidad del armador? 58
C4.2.d. ¿Está limitada la responsabilidad del armador? 58
C4.2.e. ¿Se establece en el MLC, 2006, una modalidad específica para las garantías financieras que deben aportar los armadores? 58
C4.2.f. ¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador? 59
C4.2.g. ¿Cuál es el grado de responsabilidad de los armadores cuando la gente de mar a bordo de sus buques está amparada por un régimen estatal (público) de indemnización en caso de enfermedad o lesión? 59

C4.2.h. ¿Cuál es la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada? ¿Qué cubre? 59
C4.3. Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes 60
C4.3.a. ¿En quién recae la responsabilidad de velar por el cumplimiento a bordo de las normas sobre protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes previstas en la regla 4.3? 60
C4.3.b. ¿Cuándo debe crearse un comité de seguridad del buque? 60
C4.3.c. ¿Dónde se pueden encontrar orientaciones sobre las normas internacionales en materia de seguridad y salud en el trabajo? 61
C4.4. Acceso a instalaciones de bienestar en tierra 61
C4.4.a. ¿Por qué se estipula en el MLC, 2006, que la gente de mar debe disponer de instalaciones de bienestar en tierra? 61
C4.4.b. ¿Cuáles son las obligaciones del Estado del puerto en relación con los servicios de bienestar en tierra? 61
C4.4.c. ¿Qué tipo de servicios e instalaciones deberían ofrecer los centros de bienestar? 61
C4.4.d. ¿Quién debe pagar por los servicios e instalaciones de bienestar? 62
C4.4.e. ¿Según el MLC, 2006, es obligatorio permitir que la gente de mar baje a tierra para disfrutar de los centros de bienestar? 62
C4.5. Seguridad social 63
C4.5.a. ¿En qué consiste la seguridad social y la protección social? 63
C4.5.b. ¿Qué exige el MLC, 2006, en materia de seguridad social? 63
C4.5.c. ¿Qué se entiende por «ramas de la seguridad social»? 64
C4.5.d. ¿Qué se entiende por protección complementaria de la seguridad social? 64
C4.5.e. Antes de ratificar el MLC, 2006, ¿qué debería verificar un país que ya ha establecido un sistema nacional de seguridad social? 65
C4.5.f. ¿Cuáles son los distintos medios para proporcionar la seguridad social prevista en el MLC, 2006? 65
C4.5.g. ¿Dónde se puede obtener información sobre la protección de la seguridad social brindada en cada uno de los países que han ratificado el MLC, 2006? 66
C4.5.h. ¿Existe un formulario para la presentación de la información relativa a la seguridad social con arreglo al MLC, 2006? 66
C5. **Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación** 66
C5.1. Responsabilidades del Estado del pabellón 66
C5.1.a. ¿Qué es un Estado del pabellón? 66
C5.1.b. ¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades? 67
C5.1.c. ¿Existe un modelo de sistema de inspección y certificación por el Estado del pabellón? 67
C5.1.d. ¿Qué es una «organización reconocida» (OR)? 67
C5.1.e. ¿Cómo se designa a una organización reconocida (OR) por un Estado del pabellón? 67
C5.1.f. ¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida (OR)? 68
C5.1.g. ¿Deben inspeccionarse todos los buques? 68
C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación? 68

C5.1.i. ¿Se debe incluir en la inspección los requisitos del MLC, 2006, no comprendidos en la lista de 14 aspectos que figura en el anexo A5-I? 69
C5.1.j. ¿Debe aplicarse el requisito de certificación a todos los buques, de conformidad con la regla 5.1.3? 70
C5.1.k. ¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima? 70
C5.1.l. ¿Qué información debería facilitarse en la parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima? 71
C5.1.m. ¿Puede facultarse a una organización reconocida (OR) para expedir la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM)? 71
C5.1.n. ¿Deben llevarse a bordo los originales del Certificado de Trabajo Marítimo y de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima? 72
C5.1.o. ¿Cuál es el período de validez del Certificado de Trabajo Marítimo? . 72
C5.1.p. ¿En qué circunstancias puede expedirse un Certificado de Trabajo Marítimo provisional? 72
C5.1.q. ¿Es obligatorio adjuntar una Declaración de Conformidad Laboral Marítima a un certificado provisional de trabajo marítimo? 73
C5.1.r. ¿Puede renovarse un certificado provisional de trabajo marítimo?. 73
C5.1.s. ¿En qué circunstancias deja de ser válido un Certificado de Trabajo Marítimo? 73
C5.1.t. ¿Puede retirarse a un buque su Certificado de Trabajo Marítimo? . 74
C5.1.u. ¿Se altera la validez de los certificados ya expedidos si cambia la organización reconocida? 74
C5.1.v. ¿Existe algún modelo de pautas para los inspectores del Estado del pabellón? 74
C5.1.w. ¿Puede un inspector de un Estado del pabellón impedir que un buque se haga a la mar? 75
C5.1.x. ¿Qué es un procedimiento de tramitación de quejas a bordo? 75
C5.1.y. ¿En quién recae la responsabilidad de establecer los procedimientos de tramitación de quejas a bordo? 75
C5.1.z. ¿Existe algún modelo para los procedimientos de tramitación de quejas a bordo? 75
C5.1.z.a. ¿Cómo puede la gente de mar obtener una copia del procedimiento previsto en el buque para la tramitación de quejas a bordo? 76
C5.1.z.b. ¿Tiene la gente de mar la obligación de recurrir sistemáticamente al procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque? 76
C5.1.z.c. ¿Puede la gente de mar quejarse directamente ante un inspector o ante la autoridad competente del Estado del pabellón, en vez de recurrir al procedimiento de tramitación de quejas a bordo? 76
C5.1.z.d. En el caso de un siniestro marítimo, ¿debe llevarse a cabo una investigación oficial? 76
C5.1.z.e. ¿Dónde se puede encontrar la dirección de la autoridad competente ante la cual la gente de mar puede presentar sus quejas, ya sea en el Estado del pabellón o en el Estado donde tiene su residencia la gente de mar? 76

C5.1.z.f. ¿Puede un país que no haya ratificado el MLC, 2006, expedir un Certificado de Trabajo Marítimo? 76
C5.1.z.g. Si un Certificado de Trabajo Marítimo expira durante una travesía, ¿puede prolongarse por un período limitado? 77
C5.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto 77
C5.2.a. ¿Qué se entiende por «Estado rector del puerto»? 77
C5.2.b. ¿Cuál es la finalidad de la inspección por el Estado del puerto? 77
C5.2.c. ¿Qué es el control por el Estado del puerto? 77
C5.2.d. ¿Tiene el Estado del puerto la obligación de inspeccionar todos los buques extranjeros? 78
C5.2.e. ¿Quiénes son los «funcionarios habilitados» para efectuar el control por el Estado rector del puerto? 79
C5.2.f. ¿Existe una guía o un modelo para establecer un sistema de inspección y control por el Estado del puerto, y para dar orientación a los funcionarios habilitados? 79
C5.2.g. ¿Qué aspectos son objeto de inspección durante el control por el Estado del puerto? 80
C5.2.h. Si el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima de un buque parecen estar en orden, ¿cabe llevar proceder con la inspección? 81
C5.2.i. ¿En qué circunstancias puede un Estado del puerto someter a inspección a buques extranjeros de países que no han ratificado el MLC, 2006? 81
C5.2.j. ¿Qué se ha de hacer cuando se recibe una queja sobre una materia no comprendida en la lista de 14 aspectos sujetos a certificación? 82
C5.2.k. ¿Quién puede presentar una queja en virtud de la norma A5.2.1? 82
C5.2.l. ¿En qué circunstancias puede un funcionario habilitado del Estado del puerto disponer que se inmovilice un buque? 82
C5.2.m. ¿Cuáles son los procedimientos para la tramitación de las quejas en tierra? 82
C5.2.n. ¿A quién le corresponde establecer estos procedimientos? 83
C5.2.o. ¿Quién puede presentar una queja en tierra? 83
C5.2.p. ¿Quiénes son los funcionarios habilitados a los efectos de la tramitación de quejas en tierra? 83
C5.2.q. ¿Tienen las quejas carácter confidencial? 83
C5.2.r. ¿Debería registrarse como una deficiencia en un informe de control por el Estado del puerto un buque que enarbola el pabellón de un Estado Miembro que tiene un Certificado de Trabajo Marítimo expirado o un Certificado de Trabajo Marítimo provisional, o que no lleva a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo, o una Declaración de Conformidad Laboral Marítima, o un Certificado de Trabajo Marítimo provisional? 83
C5.3. Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra 84
C5.3.a. ¿Qué se entiende por responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra? 84

Cómo utilizar este manual

El *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (MLC, 2006) [1] fue adoptado en la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, el 23 de febrero de 2006. El MLC, 2006, entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y, en marzo de 2015, fue ratificado por 66 países que representan más del 80 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Desde el año 2006, el interés en el MLC, 2006, y la experiencia respecto al mismo han ido en aumento. En 2012, con el fin de propiciar que los mandantes de la OIT se apropien en mayor medida del Convenio y para facilitar su comprensión, la Oficina Internacional del Trabajo preparó una base de datos electrónica con las respuestas a las *Preguntas más frecuentes*, que también se imprimió como una publicación de la OIT. Se ha elaborado en tres lenguas (español, francés e inglés), en una forma que permite a los lectores realizar búsquedas rápidamente al visualizarlas en un formato electrónico (ya sea en línea o descargándolas como documento en formato PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 [2]. Esta es la cuarta edición del manual 2015.

Se concibió como una fuente de información de fácil acceso que se actualizaría con regularidad. Este manual tiene por objeto ayudar a las personas que participan en el estudio o la aplicación del MLC, 2006, a encontrar respuestas a sus preguntas acerca de este innovador Convenio de la OIT.

Cabe señalar que las respuestas proporcionadas en las *Preguntas más frecuentes* no pueden en sí ser citadas como opiniones jurídicas oficiales. Esto se debe a que los requisitos concretos del Convenio son los que figuran en la legislación nacional o en otras medidas adoptadas por cada país para aplicar el MLC, 2006. Las respuestas contenidas en este manual tienen por objeto suministrar información en forma de explicaciones concisas referentes al Convenio y a otros materiales de referencia. No son opiniones jurídicas ni asesoramiento jurídico sobre el significado de un requisito del Convenio o sobre su aplicación en una situación particular. Dichas opiniones pueden ser proporcionadas por la OIT a los gobiernos y a las organizaciones de armadores y de gente de mar, previa solicitud, y en el entendido de que la Corte Internacional de Justicia es el único órgano competente para hacer una interpretación oficial de los convenios internacionales del trabajo.

Estas *Preguntas más frecuentes* están organizadas con preguntas y respuestas contenidas en tres secciones principales.

— **La sección «A. Preguntas generales sobre el MLC, 2006» proporciona información sobre la OIT**, la historia del Convenio y las ideas subyacentes al mismo, así como su situación actual.

— **La sección «B. Preguntas sobre los trabajadores y los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006»** contiene preguntas sobre la aplicación y las disposiciones, fundamentalmente de los artículos del Convenio, relativas a la

[1] El texto del MLC, 2006, puede consultarse (o descargarse en formato PDF) en varios idiomas en la página web (portal) de la OIT dedicada al Convenio (www.ilo.org/mlc), activando la opción «español» y el enlace «Texto e informes preparatorios».

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

definición y aplicación, por ejemplo, ¿qué es un buque o quién es la gente de mar o los marinos?

— **La sección «C. Preguntas relativas a los Títulos del MLC, 2006»** contiene preguntas y respuestas relativas a una o varias cuestiones concretas o más técnicas. Sigue el orden de los cinco Títulos (Títulos 1-5) del MLC, 2006:

Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Título 2. Condiciones de empleo

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

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

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

Existen referencias en muchas de las preguntas y respuestas a otras preguntas y respuestas conexas en el Manual. Para quienes lean las *Preguntas más frecuentes* en formato electrónico o en línea, estas referencias también están vinculadas electrónicamente (hipertexto) a otras preguntas contenidas en el manual o en documentos mencionados en el sitio web de la OIT.

El presente manual se actualizará con regularidad. A tal efecto, se invita a los gobiernos y a las organizaciones de armadores y de gente de mar a que formulen observaciones sobre las respuestas aportadas o a que las completen, en particular a la luz de los conocimientos adquiridos al participar en la preparación del Convenio y/o teniendo en cuenta su experiencia cotidiana en la aplicación de su legislación o de otras medidas para aplicar el MLC, 2006. Al actualizar las *Preguntas más frecuentes*, se tomarán en consideración todos los comentarios y sugerencias que se hayan recibido.

Otras fuentes útiles de información

Es importante que quienes deseen comprender con mayor detalle los temas o el contexto de las disposiciones del MLC, 2006, examinen también los registros oficiales de la OIT y los informes de las reuniones que allanaron el camino hacia la adopción del texto del Convenio. Dichos documentos pueden consultarse fácilmente en el sitio web de la OIT dedicado al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 [3]. Además, para cada reunión celebrada durante los cinco años transcurridos entre 2001 y febrero de 2006, la Oficina Internacional del Trabajo y los mandantes prepararon comentarios detallados y otros documentos, que también pueden servir para entender diversas disposiciones y el razonamiento subyacente. Estos recursos también están disponibles en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 [4].

Posteriormente, en 2008, dando curso a las resoluciones [5] adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo al adoptar el Convenio, se celebraron dos reuniones internacionales tripartitas de expertos en torno a la necesidad de disponer de mayores orientaciones prácticas en relación con la inspección y certificación de los buques. Los

[3] En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español», y a continuación, el subtítulo «Texto e informes preparatorios».

[4] *Ídem*.

[5] *Ídem.*

textos resultantes, es decir, las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [6], y las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [7], no son instrumentos jurídicamente vinculantes, sino que han sido diseñados para ayudar en la práctica a los gobiernos a formular sus propias pautas o políticas nacionales, a fin de aplicar, en particular, lo dispuesto en el Título 5 del MLC, 2006, y también, en cierta medida, las disposiciones de los Títulos 1 a 4.

En 2011, una Reunión conjunta OIT/OMI sobre los reconocimientos médicos de la gente de mar y los botiquines a bordo de los buques revisó las Directrices OIT/OMI existentes para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar. Las *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar* de la OIT/OMI pueden visualizarse o descargarse (en formato PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 [8].

En septiembre de 2013, una reunión tripartita internacional de expertos adoptó las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*. [9] En octubre de 2014, una reunión tripartita internacional de expertos adoptó las *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [10].

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

- *Manual. Orientaciones para la aplicación del convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Disposiciones modelo para la legislación* (*2012)* [11].

- *Manual. Orientaciones para la aplicación del convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Seguridad social para la gente de mar (2012)* [12].

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

Existen, asimismo, muchas otras fuentes de información que ayudan a comprender el texto del Convenio, como, por ejemplo, el *Manual para la redacción de instrumentos de la OIT* [13], que puede ser de utilidad sobre todo porque incluye un glosario. Por cierto, dicho *Manual*, que se adoptó en el período de preparación del MLC, 2006, influyó en la redacción de diversas disposiciones de este último.

[6] El texto está disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español», y a continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

[7] *Ídem.*

[8] *Ídem.*

[9] *Ídem.*

[10] *Ídem.*

[11] *Ídem.*

[12] *Ídem.*

[13] OIT: *Manual para la redacción de instrumentos de la OIT.* Versión en línea revisada en 2011 (Ginebra, OIT), disponible en la dirección http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/leg/.

A. Preguntas generales sobre el MLC, 2006

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

Es un convenio internacional del trabajo de amplio alcance que fue adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en virtud del artículo 19 de su Constitución, en una reunión marítima celebrada en Ginebra (Suiza) en febrero de 2006. El MLC, 2006, entró en vigor — es decir, se convirtió en un instrumento vinculante de derecho internacional — el 20 de agosto de 2013. Este texto establece los derechos de la gente de mar a disfrutar de unas condiciones de trabajo decentes y ayuda a crear condiciones de competencia leal para los armadores. El instrumento se ha concebido de tal manera que sea aplicable en todo el mundo, fácil de entender y de actualizar, y aplicable de manera uniforme. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), ha sido diseñado para convertirse en un instrumento jurídico de alcance global que constituya el «cuarto pilar» del régimen normativo internacional garante de un transporte marítimo de calidad y complemente los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI), como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS), el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW), 1978, enmendado, y el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). El MLC, 2006, contiene una extensa serie de normas de alcance global, basadas en las disposiciones que ya figuraban en los instrumentos sobre el trabajo marítimo (convenios y recomendaciones) adoptados por la OIT entre 1920 y 1996. Concretamente, reúne todos los instrumentos vigentes (normas internacionales del trabajo) sobre el trabajo marítimo, a excepción de cuatro[14], en un solo convenio organizado según un nuevo formato, en el que se han introducido algunas actualizaciones consideradas necesarias para reflejar las condiciones y el vocabulario actuales del transporte marítimo. El Convenio consolida y revisa el derecho internacional vigente relativo a todas estas cuestiones.

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

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

[14] En el MLC, 2006, no se han refundido ni el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), ni el Convenio núm. 108, de 1958, revisado por el Convenio núm. 185; tampoco se han refundido en el MLC, 2006, el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), ni el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15) (dejado de lado).

tienen que pagar el precio de la competencia desleal ejercida por armadores cuyos buques no cumplen con las normas establecidas.

La decisión adoptada por la OIT de promover la creación de este nuevo e importante Convenio sobre el trabajo marítimo fue el resultado de una resolución conjunta adoptada en 2001 por las organizaciones internacionales de armadores y de gente de mar, que más tarde fue apoyada por los gobiernos. En dicha resolución se señalaba que el sector del transporte marítimo era «la primera industria de alcance realmente mundial» que requería «medidas reglamentarias internacionales adecuadas — normas globales aplicables a toda la industria». El sector pidió a la OIT «la elaboración de un instrumento que unifique, de ser factible en un texto refundido, la mayor parte posible del cuerpo de instrumentos existentes de la OIT», como cuestión prioritaria, «con el fin de mejorar la pertinencia de estas normas para las necesidades de todas las partes interesadas en la industria marítima».

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

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

Los principales objetivos del Convenio son:

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

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

En primer lugar, el Convenio ha sido diseñado para lograr un mayor nivel de ratificación que los convenios anteriores [véase la sección A18. ¿Por qué es probable que el MLC, 2006, logre el objetivo de una ratificación casi universal?] y también para ser aplicado indirectamente a todos los armadores y asegurar la protección de la gente de mar empleada en buques que operan con pabellones de países que no han ratificado el Convenio [véase la sección A4. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?]. El ámbito de aplicación del MLC, 2006, también englobará a todas las personas que trabajan en el mar (cuyo número se estima actualmente en más de 1,5 millones). De hecho, hasta la aprobación del Convenio no había quedado claro si todas estas personas, en particular, por ejemplo, quienes trabajan a bordo de un buque pero no participan directamente en la navegación ni en las operaciones del mismo, como ocurre con una parte

del personal empleado a bordo de los buques de pasaje, se considerarían gente de mar [véase la sección B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?].

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, también tiene por objeto establecer una cultura de «conocimiento y comprensión de la obligación de cumplimiento» en cada nivel, desde los sistemas nacionales de protección hasta el sistema internacional [véase la sección C5. Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación]. Este conocimiento empieza en el plano individual con la gente de mar, que, en virtud del Convenio, tendrá que ser debidamente informada de sus derechos y de los recursos que tiene a su disposición en caso de presunto incumplimiento de los requisitos del MLC, 2006, y cuyo derecho a presentar quejas, tanto a bordo del buque como en tierra, es reconocido en el Convenio. Después, continúa con los armadores. Así, quienes poseen o explotan buques de arqueo bruto igual o superior a 500 y que realizan viajes internacionales o viajes entre puertos de distintos países (es decir, puertos situados en países distintos del Estado del pabellón del buque de que se trate) tendrán que elaborar y llevar a cabo planes para velar por que la legislación y otras medidas nacionales aplicables para poner en práctica el Convenio se respeten de manera efectiva. Los capitanes de esos buques tendrán entonces la responsabilidad de dar cumplimiento a los planes indicados por los armadores, y de llevar registros apropiados que puedan demostrar la aplicación de los requisitos del Convenio. Como parte de sus responsabilidades actualizadas con respecto a las inspecciones laborales de los buques de arqueo bruto superior a 500 que realicen viajes internacionales o viajes entre puertos extranjeros, el Estado del pabellón (o una organización reconocida que actúe en su nombre) examinará los planes de los armadores y verificará y certificará que dichos planes están debidamente establecidos y se están aplicando. Asimismo, se exigirá que los buques lleven a bordo un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima. También se prevé que los Estados del pabellón deben velar por que la legislación nacional que da efecto a las normas del Convenio se respete también en los buques más pequeños que no están cubiertos por el sistema de certificación, incluidos los buques que no efectúan viajes internacionales. Los Estados del pabellón tendrán que llevar a cabo evaluaciones periódicas de la calidad y la eficacia de sus sistemas nacionales de cumplimiento, y las memorias que presenten en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT (véase el formulario de memoria[15]) deberán proporcionar información sobre sus sistemas de inspección y certificación, incluidos sus métodos de evaluación de la calidad. Este sistema de inspección general por el Estado del pabellón (basado en el Convenio núm. 178 de la OIT) se complementará con procedimientos que tendrán que seguir los países que también son fuentes, incluso principales, de suministro de gente de mar para el transporte marítimo mundial [véase la sección C5.3.a. ¿Qué se entiende por responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra?], los cuales también tendrán que presentar memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT. Este sistema se reforzará con la adopción de medidas voluntarias de inspección en puertos extranjeros (el denominado «control por el Estado rector del puerto») [véase la sección C5.2.c. ¿Qué es el control por el Estado del puerto?].

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

En el párrafo 7 del artículo V del Convenio figura la denominada «cláusula de trato no más favorable». Su objetivo es garantizar condiciones equitativas para todos, de forma que los buques que enarbolan el pabellón de países que han ratificado el Convenio no se encuentren en situación de desventaja competitiva con respecto a aquellos que enarbolan el pabellón de países que no lo han ratificado. Aunque pareciera que el párrafo 7 del artículo V podría aplicarse en diversas situaciones, en la práctica dicho párrafo se refiere

[15] En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español», bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación», active el enlace «Obligación de envío de memorias – Formulario de memoria relativo al MLC, 2006».

esencialmente a las condiciones en que el Estado del puerto ejerce su control, en virtud de la regla 5.2.1, sobre los buques que enarbolan un pabellón extranjero y que hacen escala en el puerto de un país que ha ratificado el Convenio.

A5. ¿Qué novedades presenta el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)?

El Convenio presenta varias novedades en lo que se refiere a la OIT. Para empezar, toda su estructura difiere de la estructura tradicional de los convenios de la OIT. De hecho, el MLC, 2006, consta de tres partes principales: los artículos, donde se establecen los principios y obligaciones generales, y, a continuación, el Reglamento y el Código (dividido en partes A y B), que contienen disposiciones más detalladas. El Reglamento y las normas (la parte A) y las pautas (parte B) del Código se organizan en torno a cinco Títulos, que abarcan esencialmente los mismos temas [véase la sección A6. ¿Cuáles son los temas abordados en los «Títulos»?] que los 37 convenios sobre el trabajo marítimo anteriores y las recomendaciones que los complementan, y los actualiza en caso de ser necesario. El Convenio incluye además algunos temas nuevos, especialmente en el ámbito de la seguridad y la salud en el trabajo, para dar respuesta a inquietudes actuales, como los efectos del ruido y las vibraciones en los trabajadores u otros riesgos en el lugar de trabajo. No obstante, en general trata de mantener el mismo nivel de los instrumentos ya existentes, dejando a los países un mayor margen para la formulación de leyes nacionales que rijan el nivel de protección. Las disposiciones relativas a la inspección por el Estado del pabellón, incluyendo el uso de «organizaciones reconocidas», se inspiran en el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), núm. 178. Asimismo, la posibilidad de efectuar inspecciones en puertos extranjeros (control por el Estado rector del puerto) con arreglo al Título 5 [véase la sección C5.2.c. ¿Qué es el control por el Estado del puerto?] se basa en convenios sobre el trabajo marítimo ya existentes, en particular, el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y los convenios adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI), y en los acuerdos regionales de control por parte del Estado del puerto (PSC MOU).

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

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

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

Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Título 2. Condiciones de empleo

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

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

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

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

El MLC, 2006, es un instrumento jurídico internacional, por lo que su aplicación no atañe directamente a los armadores, los buques o la gente de mar. Como ocurre con toda legislación internacional, su cumplimiento depende de la aplicación que efectúen los países a través de leyes nacionales u otras medidas [véase la sección A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?]. Éstas son las que afectarían, pues, a los armadores, a la gente de mar y a los buques. El MLC, 2006, establece las normas mínimas que deben aplicar todos los países que lo ratifiquen. Estas normas, que deben reflejarse en los requisitos o normas nacionales, están supeditadas a la supervisión general que realiza la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en el marco del sistema de control de la OIT (sistema establecido en virtud de la Constitución de la OIT) [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?] [16].

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

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

Por lo tanto, cada país es libre de decidir si una determinada disposición del Convenio debe quedar plasmada en una ley (por ejemplo, una ley del Parlamento o del Congreso) o en un reglamento, o bien en instrumentos de legislación subsidiaria, como las órdenes administrativas o las notificaciones oficiales. Esto significa que, en los casos en que el Convenio no exija específicamente que se adopte una legislación, un país puede decidir que es más conveniente enfocar ciertas cuestiones a través de otras medidas legales o de convenios colectivos, o bien a través de instrucciones administrativas internas, cuando en una disposición del Convenio se hace referencia a las medidas que deberán tomar los propios gobiernos. En algunos casos, un país puede considerar que no es necesario establecer nuevas disposiciones legislativas cuando, por ejemplo, los derechos de la gente de mar recogidos en el MLC, 2006, ya están convenientemente protegidos en la legislación general aplicada por los tribunales nacionales.

A9. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?

El MLC, 2006, consta de tres partes principales: los artículos, en primer lugar, que establecen los principios y obligaciones generales, y, a continuación, el Reglamento y el Código, que tratan las cuestiones relacionadas con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar comprendida en el ámbito de aplicación del Convenio y con la inspección y el cumplimiento. El Reglamento, que está redactado en términos muy generales, se complementa con el Código, que es más detallado. El Código se divide en dos partes: en la

[16] La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT (www.ilo.org), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección www.ilo.org/normes).

parte A figuran las normas, y en la parte B, las pautas. Las disposiciones del Reglamento y de las normas (parte A) y pautas (parte B) del Código han sido «integradas verticalmente» en el Convenio, es decir, se han organizado y relacionado entre sí según los temas. Por consiguiente, cada uno de los Títulos del Convenio [véase la sección A6. ¿Cuáles son los temas abordados en los «Títulos»?] consta de varias reglas que tratan un aspecto concreto del tema, y cada regla va seguida primero por las normas de la parte A y luego por las pautas de la parte B, relativas al mismo tema. Por ejemplo: **Título 1.** *Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques*, **regla 1.1** – *Edad mínima*, **norma A1.1** – *Edad mínima* y **pauta B1.1** – *Edad mínima.* **Título 2.** *Condiciones de empleo*, **regla 2.1** – *Acuerdos de empleo de la gente de mar*, **norma A2.1** – *Acuerdos de empleo de la gente de mar* y **pauta B2.1** – *Acuerdos de empleo de la gente de mar*.

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

Los países que ratifiquen el Convenio deben cumplir todas sus disposiciones, independientemente de su denominación, o tomar en consideración sus pautas [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?]. La principal diferencia entre estas disposiciones es que los artículos contienen declaraciones de principios, obligaciones y derechos más generales, mientras que el Reglamento y el Código contienen los detalles específicos. En los artículos también figuran disposiciones relativas a los aspectos jurídicos del funcionamiento y la aplicación del Convenio, tales como definiciones, enmiendas y la entrada en vigor, y el establecimiento de un Comité Tripartito Especial, de conformidad con el artículo XIII [véase la sección A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?]. El Reglamento se diferencia de las normas y pautas en que las reglas están casi siempre redactadas en términos muy generales, mientras que el Código (es decir, las normas y pautas) aporta precisiones sobre la aplicación.

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

En los párrafos 3 y 4 del artículo VI del Convenio se establece que en algunas circunstancias una disposición nacional que aplique los derechos y principios del Convenio de forma diferente a la establecida en la parte A del Código se considerará «sustancialmente equivalente» si el Miembro en cuestión «verifica que» la legislación u otra medida de aplicación «favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código», y «da efecto a la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código». La principal obligación de cada Miembro es realizar esta verificación, lo cual no implica una total autonomía, pues corresponde a las autoridades encargadas de supervisar la aplicación a nivel nacional e internacional determinar no sólo si se ha realizado el procedimiento de verificación, sino también si éste se ha llevado a cabo de buena fe, de tal forma que se garantice que el objetivo de la aplicación de los principios y derechos establecidos en el Reglamento se logra adecuadamente, si bien de manera distinta a la indicada en la parte A del Código. Es en este contexto que los Miembros que ratifiquen el Convenio deben valorar si sus disposiciones nacionales son sustancialmente equivalentes, identificando el objeto y propósito generales de la disposición pertinente de la parte A del Código (de conformidad con el apartado *a)* del párrafo 4) y determinando si podría considerarse de buena fe que la disposición nacional propuesta da efecto a la disposición de la parte A (como se estipula en el apartado *b)* del párrafo 4). Toda disposición sustancialmente equivalente que se haya adoptado debe constar en la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima que se lleva a bordo de los buques que han sido inspeccionados [véase la sección C5.1.k. ¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?]. Las disposiciones contenidas en el

Título 5 no pueden aplicarse por medio de disposiciones sustancialmente equivalentes [véase la sección C5. ¿Es el concepto de equivalencia sustancial aplicable al Título 5?].

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

Los países que ratifican el MLC, 2006, deben adoptar leyes nacionales o tomar otras medidas para garantizar que los principios y derechos establecidos en el Reglamento se apliquen de la manera prevista en las normas de la parte A del Código (o de forma sustancialmente equivalente) [véase la sección A11. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?]. A la hora de precisar el contenido de sus leyes u otras medidas de aplicación [véase la sección A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?], estos países deben seguir atentamente las pautas de la parte B del Código, para así poder aplicar las disposiciones obligatorias de una forma diferente, que se adapte mejor a sus circunstancias nacionales. En este caso, puede pedirse al gobierno en cuestión que explique a los órganos de control de la OIT por qué ha decidido no seguir las orientaciones de la parte B del Código [17]. Los inspectores de los Estados del puerto no verifican si un país aplica o no las orientaciones de la parte B; sin embargo, la OIT se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?].

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

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

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

Tanto las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [18] como las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del*

[17] La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT (www.ilo.org), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección www.ilo.org/normes).

[18] El texto está disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español», y a continuación, bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

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

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

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

El Consejo de Administración de la OIT ha identificado ocho convenios internacionales del trabajo como «fundamentales». Éstos abarcan temas que son considerados como principios y derechos fundamentales en el trabajo: la libertad de asociación y la libertad sindical, y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil; y la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación. Los convenios fundamentales se enumeran en el Preámbulo del MLC, 2006. En virtud de su artículo III, los países que lo ratifican están obligados a verificar que las disposiciones de su legislación respetan los derechos fundamentales, en el contexto del Convenio. No obstante, el Convenio no exige a los países que respeten las disposiciones de los convenios fundamentales en sí mismas, ni que informen a la OIT sobre las medidas que hayan adoptado para hacer efectivos dichos convenios. Los países que han ratificado los convenios fundamentales tienen evidentemente, en cualquier caso, la obligación de informar a la OIT sobre las medidas que hayan adoptado para dar cumplimiento a sus obligaciones en virtud de esos convenios, en todos los sectores de trabajo, incluido el sector marítimo.

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

La Constitución de la OIT [20] y muchos instrumentos de la OIT toman en consideración las circunstancias nacionales y prevén cierto margen de flexibilidad al aplicar los convenios, con el propósito de mejorar gradualmente la protección brindada a los trabajadores, teniendo en cuenta la situación específica en algunos sectores y la diversidad de las circunstancias nacionales. La flexibilidad suele basarse en los principios del tripartismo, la transparencia y la rendición de cuentas. Cuando un gobierno adopta un enfoque flexible con respecto a un convenio, esto suele conllevar la celebración de consultas con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, y la adopción de decisiones que el gobierno en cuestión comunica a la OIT. Este enfoque se

[19] *Ídem.*

[20] La Constitución se encuentra en el sitio web de la OIT (www.ilo.org), bajo «Normas del trabajo», en la columna «Acceso rápido» (también se accede a este recurso desde la dirección www.ilo.org/normes).

considera necesario e importante para asegurar que todos los países, con independencia de sus circunstancias nacionales, puedan comprometerse con el régimen normativo internacional, y que las obligaciones se respeten y cumplan, en la medida de lo posible, desplegando al mismo tiempo esfuerzos para mejorar las condiciones. Ello reviste particular importancia para un sector internacional como el transporte marítimo. El MLC, 2006, sigue en general este enfoque y prevé un mayor grado de flexibilidad, como requiere el sector en el plano nacional.

El Convenio busca ser firme en lo que respecta a los derechos y flexible en lo que respecta a la aplicación. Un obstáculo importante para la ratificación de los convenios sobre el trabajo marítimo existentes es el exceso de detalle contenido en muchos de ellos. El nuevo Convenio establece claramente los derechos fundamentales de la gente de mar a disfrutar de condiciones de trabajo decentes, pero proporciona un amplio margen de flexibilidad a los Estados ratificantes con respecto al modo en que aplicarán estas normas relativas al trabajo decente en su legislación nacional.

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

- a menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, la aplicación por parte de los países puede llevarse a cabo de muy distintas maneras, y no necesariamente a través de la legislación [véase la sección A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?];

- muchos de los requisitos contenidos en los convenios existentes y que causaban dificultades para la ratificación del MLC, 2006, por parte de algunos gobiernos interesados, se han colocado en la parte B del Código [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?];

- en determinadas circunstancias, la aplicación de las normas obligatorias que figuran en la parte A del Código (a excepción del Título 5) también puede lograrse a través de medidas que sean «sustancialmente equivalentes» [véase la sección A11. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?];

- en determinadas circunstancias, la aplicación de los requisitos detallados que figuran en el Código puede ser menos rigurosa en el caso de algunos buques más pequeños — de arqueo bruto igual o inferior a 200 — que no realicen viajes internacionales [véase la sección B7. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006, aplicar exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo?];

- si bien todos los buques que se hallan en el ámbito de aplicación del Convenio deben ser inspeccionados para verificar que cumplen los requisitos establecidos [véase la sección C5.1.g. ¿Deben inspeccionarse todos los buques?], las administraciones del Estado del pabellón no tienen la obligación de aplicar el requisito de certificación a los buques de arqueo bruto inferior a 500, a menos que el armador lo solicite [véase la sección C5.1.j. ¿Debe aplicarse el requisito de certificación a todos los buques, de conformidad con la regla 5.1.3?];

- en el MLC, 2006, se reconoce expresamente que algunos Estados del pabellón podrán recurrir a organizaciones reconocidas, como las sociedades de clasificación, para que se encarguen de las cuestiones relativas al sistema de inspección y certificación de los buques en su nombre [véase la sección C5.1.b. ¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades?];

- las disposiciones relativas a la construcción y el equipamiento de los buques (Título 3) no se aplicarán a los buques construidos antes de la entrada en vigor del Convenio para el país en cuestión [véase la sección C3.1.a. ¿Se aplican a los buques

ya existentes los requisitos sobre alojamiento contenidos en el Título 3?]. Los buques más pequeños (de arqueo bruto inferior a 200) pueden quedar exentos del cumplimiento de algunos requisitos específicos sobre alojamiento [véase la sección C3.1.j. ¿Se ha previsto algún grado de flexibilidad con respecto a los requisitos sobre alojamiento e instalaciones de esparcimiento?];

- el artículo VII contempla la situación de los países en que tal vez no existen organizaciones nacionales de armadores o de gente de mar a las que consultar; y

- en relación con la cobertura de la seguridad social en virtud de la regla 4.5, se prevén circunstancias nacionales y acuerdos bilaterales, multilaterales y de otra índole [véase la sección C4.5.b. ¿Qué exige el MLC, 2006, en materia de seguridad social?].

A17. ¿Es aplicable desde ya el MLC, 2006?

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

En marzo de 2015, el MLC, 2006, había sido ratificado por 66 países [21], lo que representaba más del 80 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Un gran número de países y entidades del sector privado, en algunos casos adelantándose a la situación jurídica internacional, han comenzado a inspeccionar y a certificar buques, en caso necesario.

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

Hay varios indicios que apuntan al logro del objetivo de una ratificación casi universal, uno de los cuales es el voto sin precedentes a favor del Convenio. La Conferencia Internacional del Trabajo lo adoptó por votación nominal con 314 votos a favor y ninguno en contra (dos países — cuatro votos — se abstuvieron por motivos no relacionados con la esencia del Convenio), tras ser examinado detenidamente por más de 1 000 participantes de 106 países. Este nivel de apoyo casi sin precedentes es el fruto del largo proceso de consultas tripartitas que tuvo lugar entre 2001 y 2006, y del respaldo indefectible de los gobiernos, de los empleadores y de los trabajadores, que mancomunaron esfuerzos desde 2001 para elaborar el texto del Convenio. El MLC, 2006, ha sido concebido con miras a lograr una ratificación casi universal, dado que sus disposiciones son una combinación de firmeza por lo que respecta a los derechos y de flexibilidad por lo que respecta a los enfoques para la aplicación de los requisitos más

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

técnicos, y porque ofrece ventajas a los buques de los países que lo ratifiquen. Por último, los buques de los países ratificantes que proporcionen condiciones de trabajo decentes a su gente de mar gozarán de protección contra la competencia desleal de los buques que no se ajusten a las normas [véase la sección A4. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?]. Así, pues, al beneficiarse de un sistema de certificación, evitarán o reducirán la posibilidad de sufrir retrasos prolongados a causa de las inspecciones realizadas en puertos extranjeros. En marzo de 2015, el MLC, 2006, había sido ratificado por 66 países [22], lo que representaba más del 80 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial [véase la sección A17. ¿Es aplicable desde ya el MLC, 2006?].

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

Los instrumentos sobre el trabajo marítimo existentes (36 convenios y un protocolo) se irán retirando paulatinamente, a medida que los países que son parte en los mismos ratifiquen el MLC, 2006, aunque habrá un período de transición en el que algunos convenios seguirán vigentes paralelamente al MLC, 2006. Los países que ratifiquen el MLC, 2006, ya no estarán obligados por los convenios existentes una vez que el nuevo Convenio entre en vigor. Sin embargo, los países que no ratifiquen el MLC, 2006, seguirán obligados por los convenios existentes que hayan ratificado, pero éstos quedarán cerrados a nuevas ratificaciones [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?]. La entrada en vigor del MLC, 2006, no afectará a los cuatro convenios marítimos que no se han refundido en él [véase la sección A20. ¿Qué convenios de la OIT se han refundido en el MLC, 2006?]. Esos convenios seguirán siendo vinculantes para los Estados que los hayan ratificado, independientemente del MLC, 2006. Los convenios marítimos de la OIT que se ocupan de trabajadores de la pesca y de los muelles tampoco se ven afectados por el MLC, 2006. Para saber qué convenios de la OIT ha ratificado un país determinado, consulte la base de datos NORMLEX (www.ilo.org/normlex).

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

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

A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?

El MLC, 2006, tiene dos tipos de procedimientos de enmienda: si se trata del Convenio en su conjunto, se sigue lo dispuesto en el artículo XIV, y si se pretende modificar sólo el Código, lo dispuesto en el artículo XV. El procedimiento de ratificación rápida establecido en el artículo XIV se asemeja al procedimiento actual de la OIT para

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

revisar los convenios. La parte del Convenio que habrá que actualizar cada cierto tiempo, a saber, el Código [véase la sección A9. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?], relativo a la aplicación técnica y detallada de las obligaciones básicas estipuladas en el Convenio, podrá enmendarse mediante un procedimiento acelerado previsto en el artículo XV («aceptación tácita»). Este procedimiento, que en cierta medida se basa en un procedimiento que ya se encuentra muy arraigado en otro organismo de las Naciones Unidas (la Organización Marítima Internacional (OMI)), permitirá que los cambios del Código entren en vigor, para todos o casi todos los países ratificantes, en un plazo de tres a cuatro años a partir del momento en que se propongan. Así, pues, el nuevo Convenio se mantendrá más actualizado que los existentes. Un Estado Miembro ratificante no quedará obligado por una enmienda al Código que entre en vigor con arreglo al artículo XV del Convenio si expresa su desacuerdo formal en un período que normalmente será de dos años. En abril de 2014, el Comité Tripartito Especial, establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó enmiendas del Código del MLC, 2006 con miras a abordar más específicamente el problema del abandono de la gente de mar y de la responsabilidad de los armadores en caso de muerte o de discapacidad prolongada. Las *Enmiendas* de 2014, pueden consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006: www.ilo.org/mlc, que se espera que entren en vigor en enero de 2017 [23].

A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?

En el artículo XIII del MLC, 2006, se prevé que el Consejo de Administración de la OIT ha de establecer un Comité Tripartito Especial cuyo mandato consistirá en examinar «continuamente la aplicación del presente Convenio». Conforme a lo dispuesto en el Convenio, este Comité estará compuesto por dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración. El Comité Tripartito desempeña una función importante con respecto a las enmiendas al Código [véase la sección A9. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?]. Si se detectan dificultades en el funcionamiento del Convenio, o si éste debe ser actualizado, el Comité Tripartito Especial podrá adoptar enmiendas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo XV del Convenio [véase la sección A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?]. Asimismo, en virtud del artículo VII, el Comité tendrá también un papel consultivo destacado con respecto a los países donde no existan organizaciones representativas de los armadores o de la gente de mar a las que se pueda consultar a la hora de aplicar el MLC, 2006. Este Comité ya se ha constituido [24], y celebró su primera reunión en Ginebra del 7 al 11 de abril de 2014, durante la cual adoptó las enmiendas al Código del MLC, 2006, relativas a las cuestiones del abandono de la gente de mar y de la responsabilidad de los armadores con respecto a la gente de mar en caso de muerte o de discapacidad prolongada. La información relativa a este Comité puede consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 [25].

[23] Las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014,* pueden consultarse en la página en español del sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el subtítulo «Comité Tripartito Especial».

[24] El Consejo de Administración de la OIT ya ha adoptado el Reglamento del Comité Tripartito Especial, es decir, el conjunto de normas de procedimiento aplicables al funcionamiento del Comité. El texto del Reglamento se encuentra en la página en español del sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el subtítulo «Comité Tripartito Especial».

[25] Véase la página en español del sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el subtítulo «Comité Tripartito Especial».

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

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

A24. ¿Qué se entiende por «Miembro»?

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

A25. ¿Quién es la autoridad competente?

En el apartado *a)* del párrafo 1 del artículo II del MLC, 2006, el término «autoridad competente» se define como «el ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate». Este término se utiliza para referirse al o a los departamentos de un gobierno encargados de la aplicación del MLC, 2006. Las prácticas pueden variar de un país a otro y a menudo ocurre que más de un departamento u organismo (por ejemplo, los que se ocupan del trabajo, de las cuestiones marítimas o de la seguridad social) pueden intervenir en la aplicación de diversos aspectos del MLC, 2006, en un país, por lo que puede existir una «autoridad competente» para cada cuestión en particular. La información relativa a las autoridades nacionales competentes de los países que han ratificado el Convenio [véase la sección A26. ¿Dónde puede obtenerse la lista de los países que han ratificado el MLC, 2006?] y otros datos relativos al ámbito nacional se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en el epígrafe «Base de datos del MLC».

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

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

La misma información puede obtenerse también en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) en el enlace «Base de datos del MLC».

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

El MLC, 2006, entró en vigor el 20 de agosto de 2013, doce meses después de que se hubieran registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros de la OIT que en conjunto poseían como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. El requisito relativo a la entrada en vigor figura en el párrafo 3 del artículo VIII del MLC, 2006. Esto significa que a contar del 20 de agosto de 2013 (fecha en que se cumplió el citado requisito) el MLC, 2006, entró en vigor y se convirtió en un instrumento vinculante de derecho internacional para esos 30 países [véase la sección A17. ¿Es aplicable desde ya el MLC, 2006?]. En lo que atañe a los países que hayan ratificado el Convenio después del 20 de agosto de 2012, el párrafo 4 del artículo VIII estipula que el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación por el país respectivo. Es decir, el MLC, 2006, entrará en vigor cuando haya transcurrido el período de doce meses después del registro de la ratificación. Tal es la práctica habitual relativa a los convenios de la OIT. En marzo de 2015, el MLC, 2006, había sido ratificado por 66 países [26], lo que representaba el 80 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

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

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

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

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

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

supervisión encomendada a la Comisión de Expertos en el marco del sistema de control de la OIT (sistema que se ha establecido en virtud de lo dispuesto en la Constitución de la OIT) [27] [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?].

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

Los requisitos del MLC, 2006, no se aplican directamente a los armadores o buques que enarbolan el pabellón de países que no han ratificado el Convenio. Sin embargo, el párrafo 7 del artículo V del MLC, 2006, contiene lo que suele denominarse «cláusula de trato no más favorable» [véase la sección A4. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?]. El objetivo de tal cláusula es garantizar condiciones equitativas para todos, de forma que los buques que enarbolan el pabellón de países que han ratificado el Convenio no se encuentren en situación de desventaja competitiva con respecto a aquéllos que enarbolan el pabellón de países que no han ratificado el MLC, 2006. Aunque pareciera que el párrafo 7 del artículo V podría aplicarse en diversas situaciones, en la práctica se refiere esencialmente a las condiciones en que el Estado del puerto ejerce su control, en virtud de la regla 5.2.1, sobre los buques que enarbolan un pabellón extranjero y que hacen escala en el puerto de un país que ha ratificado el Convenio [véase la sección C5.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto].

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

Dada la naturaleza mundial de la industria marítima y de las actividades de transporte marítimo, muchos marinos trabajan a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un país distinto de aquél donde residen habitualmente. Las normas del MLC, 2006, aplicables a bordo de los buques también permiten la protección de la gente de mar a nivel nacional. Si la gente de mar está trabajando a bordo de un buque que enarbola el pabellón de un país que no ha ratificado el MLC, 2006, rige entonces la «cláusula de trato no más favorable» en virtud del párrafo 7 del artículo V del MLC, 2006 [véase la sección A4. ¿En qué consiste la «cláusula de trato no más favorable»?]. El objetivo de tal cláusula es garantizar condiciones equitativas para todos, de forma que los buques que enarbolan el pabellón de países que han ratificado el Convenio no se encuentren en situación de desventaja competitiva con respecto a aquéllos que enarbolan el pabellón de países que no han ratificado el MLC, 2006. Aunque pareciera que el párrafo 7 del artículo V podría aplicarse en diversas situaciones, en la práctica se refiere esencialmente a las condiciones en que el Estado del puerto ejerce su control, en virtud de la regla 5.2.1, sobre los buques que enarbolan un pabellón extranjero y que hacen escala en el puerto de un país que ha ratificado el Convenio [véase la sección C5.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto]. Esto significa que las condiciones de trabajo y de vida a bordo de estos buques pueden ser objeto de inspección.

En virtud del párrafo 3 de la regla 1.4 y del párrafo 9 de la norma A1.4 del MLC, 2006, los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar basados en países o territorios en los que el Convenio no se aplica deberán asegurarse de que, en la medida en que sea factible, esos servicios estén en conformidad con las

[27] La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT (www.ilo.org), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección www.ilo.org/normes).

disposiciones de la norma A1.4 [véase la sección C1.4.f. ¿Qué sucede si la gente de mar es contratada en un país que no ha ratificado el MLC, 2006?]. Se pueden encontrar orientaciones útiles en la sección sobre la regla 1.4, en el capítulo 3 de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*.

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

A nivel nacional, las actividades de formación sobre las inspecciones en virtud del MLC, 2006, suelen ser organizadas ya sea por la autoridad competente o por entidades privadas. Asimismo, la OIT, a través de su Academia sobre el Trabajo Marítimo, con sede en el Centro Internacional de Formación de Turín (Italia), ofrece varios cursos y talleres que tratan de diversos aspectos del MLC, 2006, como la capacitación de los instructores de los inspectores del trabajo marítimo, las cuestiones jurídicas relativas a la aplicación y otras materias especializadas. Estos cursos y talleres se imparten varias veces al año. La información relativa a la Academia sobre el Trabajo Marítimo se encuentra en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en el enlace «Academia de trabajo marítimo» [28].

Este programa de talleres y actividades de formación tiene por objeto fortalecer la capacidad de todas las partes interesadas en la promoción y aplicación del MLC, 2006.

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

No. La OIT, a través de su Academia sobre el Trabajo Marítimo, proporciona un cierto tipo de formación con respecto al MLC, 2006, lo que incluye la certificación de las personas que podrían desempeñarse como instructores nacionales o regionales de los inspectores que verificarán la aplicación del MLC, 2006 [véase la sección A32. ¿Dónde se imparte formación sobre las inspecciones en virtud del MLC, 2006?]. Sin embargo, la cuestión de las calificaciones necesarias para desempeñar la función de inspector del Estado del pabellón o inspector o funcionario encargado del control por el Estado del puerto incumbe a los países que han ratificado el MLC, 2006, y la información sobre las citadas calificaciones en un país determinado debería solicitarse a la autoridad competente designada para ocuparse del MLC, 2006 [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] [véase también la sección A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?].

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

La OIT no puede actuar directamente para atender situaciones individuales; dicho esto, sí está habilitada para proporcionar información general sobre los convenios de la OIT, y en particular sobre el MLC, 2006, incluidos los datos de contacto de la autoridad competente del Estado del pabellón que tenga la responsabilidad de abordar estas

[28] Véase también el sitio web de la Academia sobre el Trabajo Marítimo en el Centro Internacional de formación de Turín (mlc-training.itcilo.org).

cuestiones cuando dicho Estado del pabellón haya ratificado el MLC, 2006 [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] y [véase también la sección A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?]. En su calidad de organización internacional, la OIT no se encarga de poner en práctica las normas de derecho internacional ni de aplicarlas directamente a los trabajadores o los empleadores (ni tampoco, en el ámbito marítimo, a los armadores, los buques o la gente de mar) [véase la sección A7. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, a los buques y a la gente de mar?]. El papel de la OIT consiste en facilitar la elaboración de normas internacionales y en promover y facilitar la aplicación de dichas normas por sus Miembros a nivel nacional. En virtud del MLC, 2006, el Director General de la OIT tiene algunas responsabilidades específicas relacionadas con la recepción y transmisión de la información que, conforme con los requisitos del Convenio, debe facilitarse a los Miembros de la OIT. Asimismo, la OIT lleva a cabo el examen de la aplicación nacional de los convenios ratificados por sus Miembros, generalmente por medio de la función de supervisión encomendada a la Comisión de Expertos en el marco del sistema de control de la OIT (sistema que se ha establecido en virtud de lo dispuesto en la Constitución de la OIT) [29] [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?].

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

La lista de los países que han ratificado el MLC, 2006, y la fecha de su entrada en vigor para cada país, así como otros datos relativos al ámbito nacional (haga clic en el nombre del país), con inclusión de la legislación nacional pertinente y otros textos y medidas que se hayan comunicado a la OIT, se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el epígrafe «Base de datos del MLC».

La OIT también tiene otras dos bases de datos llamadas NORMLEX (www.ilo.org/normlex) y NATLEX (www.ilo.org/natlex). Las dos se encuentran en la página principal del sitio web de la OIT bajo el epígrafe «Normas del trabajo».

A36. ¿Puede la OIT prestar ayuda a quienes consideren que sus condiciones de trabajo y de vida a bordo de un buque no son adecuadas?

La OIT, en su calidad de organización internacional, no puede actuar directamente para atender situaciones individuales; dicho esto, sí está habilitada para proporcionar información general sobre los convenios de la OIT, y en particular sobre el MLC, 2006, e incluso para facilitar los datos de contacto de la autoridad competente del Estado del pabellón que tenga la responsabilidad de abordar dichas situaciones cuando dicho Estado del pabellón haya ratificado el MLC, 2006 [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] [véase también la sección A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?].

[29] La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT (www.ilo.org), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección www.ilo.org/normes).

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

La OIT es una organización internacional creada en 1919. Años más tarde, se convirtió en el primer organismo especializado designado por las Naciones Unidas. Sus Miembros son los países que se han incorporado a la Organización, y sus actividades se llevan a cabo a través de la Oficina Internacional del Trabajo. En su calidad de organización internacional, la OIT no se encarga de poner en práctica las normas de derecho internacional ni de aplicarlas directamente a los trabajadores o los empleadores (ni tampoco, en el ámbito marítimo, a los armadores, los buques o la gente de mar) [véase la sección A7. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, a los buques y a la gente de mar?]. El papel de la OIT consiste en facilitar la elaboración de normas internacionales y en promover y respaldar la aplicación de dichas normas por sus Miembros a nivel nacional. En virtud del MLC, 2006, el Director General de la OIT tiene algunas responsabilidades específicas relacionadas con la recepción y transmisión de la información que, conforme con los requisitos del Convenio, debe facilitarse a los Miembros de la OIT. Asimismo, la OIT lleva a cabo el examen de la aplicación nacional de los convenios ratificados por sus Miembros, generalmente por medio de la función de supervisión encomendada a la Comisión de Expertos en el marco del sistema de control de la OIT (sistema que se ha establecido en virtud de lo dispuesto en la Constitución de la OIT) [30].

A38. ¿Se aborda en el MLC, 2006, el problema de la piratería?

El MLC, 2006, no aborda directamente el grave problema de la piratería. Sin embargo, la aplicación de algunas disposiciones del Convenio, como las que tratan de la seguridad y la salud en el trabajo y de la repatriación, contribuyen a asegurar la protección de la gente de mar de cara a algunas de las consecuencias de la piratería.

A39. ¿Presta ayuda el MLC, 2006, a la gente de mar abandonada?

El MLC, 2006, no se ocupa directamente en la actualidad del grave problema del abandono de la gente de mar [véase la sección C2.5.b. ¿Cómo se garantiza que la repatriación tendrá lugar y que habrá fondos para costearla?]. Sin embargo, algunas de sus disposiciones, como las relativas a la repatriación, pueden aplicarse para ayudar a proteger a la gente de mar de cara a algunas de las consecuencias del abandono. En abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase la sección A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?] establecido en virtud del MLC, 2006, se reunió para examinar diversas propuestas de enmienda al Código del MLC, 2006 [véase la sección A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?] en el sentido de tratar de forma más específica el problema del abandono de la

[30] La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT (www.ilo.org), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección www.ilo.org/normes).

gente de mar. Las *Enmiendas de 2014*, pueden consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2016: www.ilo.org/mlc, que se espera que entren en vigor en enero de 2017 [31].

A40. ¿Tiene un país que adoptar leyes nacionales para poder ratificar el MLC, 2006?

La respuesta dependerá del sistema jurídico nacional del país de que se trate. El sistema jurídico de algunos países exige que toda la legislación pertinente se haya adoptado antes de la ratificación, mientras que otros sistemas jurídicos no prevén tal requisito. El período de doce meses que ha de transcurrir entre el registro de la ratificación y la entrada en vigor del instrumento [véase la sección A17. ¿Es aplicable desde ya el MLC, 2006?] tiene por objeto permitir que los países completen sus medidas de aplicación a nivel nacional antes de que el Convenio entre en vigor para ellos [véase la sección A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?].

A41. ¿Dónde se puede obtener el formulario de memoria sobre el MLC, 2006, que cada país ratificante tiene que presentar a la OIT?

El formulario para la presentación de la memoria relativa a la aplicación del Convenio en cada país [véase la sección A8. ¿Qué medidas debe adoptar un país para garantizar la correcta aplicación del MLC, 2006?] está previsto en el artículo 22 de la Constitución de la OIT. Cada país que ratifica el MLC, 2006, tiene que presentar dicha memoria a la Oficina Internacional del Trabajo doce meses después de la fecha de entrada en vigor del Convenio para el país en cuestión. El formulario de memoria nacional relativo al MLC, 2006, pueden descargarse en formato PDF o en formato Word desde el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación», activando el enlace titulado «Obligación de envío de memorias».

A42. ¿Qué debe hacer un país para ratificar el MLC, 2006? ¿Qué documentos hay que cumplimentar?

Cada país establece sus propios procedimientos internos para la transmisión oficial de la ratificación de los convenios internacionales. Algunos países optan por depositar el instrumento de ratificación en persona, mientras que otros lo remiten por correo postal o por correo electrónico. Todo lo que la OIT exige es la presentación de un instrumento o comunicación oficial de la ratificación ante la Oficina Internacional del Trabajo, 4 route de Morillons, CH-1211 Ginebra 22, Suiza.

El instrumento de ratificación debe contener o adjuntar la información requerida en el párrafo 10 de la norma A4.5 del MLC, 2006, con respecto a las obligaciones del país ratificante en materia de seguridad social conforme a lo establecido en el Convenio [véase la sección C4.5.b. ¿Qué exige el MLC, 2006, en materia de seguridad social?]. Puede obtenerse un modelo de «Declaración necesaria para la ratificación» en conformidad con el párrafo 10 de la norma A4.5 del MLC, 2006 [véase la sección C4.5.h. ¿Existe un formulario para la presentación de la información relativa a la seguridad social con arreglo al MLC, 2006?] en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc).

[31] Las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014*, pueden consultarse en la página en español del sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 www.ilo.org/mlc.

A43. ¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006, y cuál es su estatus jurídico? ¿Se aplican ya?

Las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014,* pueden consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006: www.ilo.org/mlc.

En abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?] establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó enmiendas del Código del MLC, 2006 [véase A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?], con miras a abordar más específicamente el problema del abandono de la gente de mar y de la responsabilidad de los armadores en caso de muerte o de discapacidad prolongada. Entonces, las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,* fueron aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, en Ginebra, el 11 de junio de 2014. Se espera que entren en vigor en enero de 2017.

A44. El sitio web de la OIT tiene una dirección de correo electrónico del MLC, 2006, «MLC@ilo.org». ¿Quién responde a este correo electrónico? ¿Se pueden considerar las respuestas como opiniones jurídicas?

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

A45. ¿Cuál es el estatus jurídico de las respuestas del presente manual? ¿Se pueden considerar las respuestas como opiniones jurídicas?

El presente manual se concibió como una fuente de información de fácil acceso que se actualiza con regularidad. La edición actual, de 2015, es la cuarta edición. Tiene por objeto ayudar a las personas que participan en el estudio o la aplicación del MLC, 2006, a encontrar respuestas a sus preguntas acerca de este innovador Convenio de la OIT. **Cabe señalar que las respuestas proporcionadas en las *Preguntas más frecuentes* no pueden en sí ser citadas como opiniones jurídicas oficiales**. Esto se debe, en primer lugar, a que los requisitos concretos del Convenio son los que figuran en la legislación nacional o en otras medidas adoptadas por cada país para aplicar el MLC, 2006. Por lo tanto, no puede proporcionarse una respuesta oficial a ninguna pregunta sin hacer referencia al sistema jurídico nacional aplicable. En segundo lugar, las respuestas contenidas en este manual pretenden suministrar información en forma de explicaciones concisas referentes al Convenio y a otros materiales de referencia. No son opiniones jurídicas ni asesoramiento jurídico sobre el significado de un requisito del Convenio o sobre su aplicación en una situación particular. Dichas opiniones pueden ser proporcionadas por la OIT a los gobiernos y a las organizaciones de armadores y de gente de mar, previa solicitud, y en el entendido de que la Corte Internacional de Justicia es el único órgano competente para hacer una interpretación oficial de los convenios internacionales del trabajo.

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

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

El Convenio se aplica a «la gente de mar o marinos» como se define en el apartado *f)* del párrafo 1 del artículo II, es decir, «a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio» [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. Por consiguiente, esta definición no sólo incluye a la tripulación que interviene en la navegación o las operaciones del buque, sino también, por ejemplo, al personal de hostelería del buque. Podría haber casos en que no quede claro si una categoría de trabajadores debe ser considerada «gente de mar» a efectos del Convenio. El párrafo 3 del artículo II trata esta situación. En caso de duda, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?], previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas [véase la sección B15. ¿Cómo puede tomar una determinación una autoridad nacional si no existen organizaciones de armadores o de gente de mar?]. Cuando adoptó este Convenio en el año 2006, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó también la *Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales* (véase la resolución VII de la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo) [32], que ofrece pautas internacionales tripartitas con respecto a los factores que deben tenerse en cuenta para tomar decisiones en estos casos. La información sobre las decisiones nacionales que adopten los países debe enviarse al Director General de la OIT. La información nacional que han comunicado los países ratificantes está disponible en la base de datos del MLC, en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 [33].

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

Dado que el Convenio se aplica a «toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio» [véase la sección B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?], el mismo abarca a todos los trabajadores, incluidos el personal de camarotes y de limpieza, personal de bar, camareros, animadores, cantantes, personal de cocina, personal de casino y esteticistas. Esta disposición se aplica independientemente de si la gente de mar ha sido contratada directamente por un armador o están empleados con arreglo a un acuerdo de subcontratación. Sin embargo, existen ciertas categorías de trabajadores que permanecen en el buque muy poco tiempo y que en general trabajan en tierra, por ejemplo, los inspectores del Estado del pabellón o del Estado del puerto, que obviamente no pueden ser considerados trabajadores del buque en cuestión. En otros casos, la situación tal vez no sea clara, por ejemplo, cuando se contrata a un artista en un buque durante todo un crucero o a una persona que se ocupe de tareas de mantenimiento, reparación u otras durante un viaje.

[32] En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español»; a continuación, el subtítulo «Texto e informes preparatorios» y luego el enlace «Resoluciones adoptadas por la 94.ª Conferencia Internacional del Trabajo – Reunión marítima» bajo la sección «Documentos – Hacia la adopción del MLC».

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

En tales casos, la cuestión deberá ser resuelta de conformidad con el párrafo 3 del artículo II, conforme a lo indicado en la sección B1 anterior ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?

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

Cuando los cadetes realicen tareas en el buque, aunque se encuentren en formación, serán considerados «gente de mar», de conformidad con las disposiciones y los principios antes indicados en la sección B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?

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

En el apartado *i)* del párrafo 1 del artículo II del Convenio, «buque» se define como «toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias» [véase la sección B6. ¿Qué son «aguas abrigadas»?]. El Convenio se aplica a todos los buques, según la definición, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de (véase el párrafo 4 del artículo II):

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

El MLC, 2006, reconoce (párrafo 5 del artículo II) que puede haber situaciones en las que surjan dudas en cuanto a si el Convenio es o no aplicable a un buque o a una categoría particular de buques. En estos casos, la cuestión será resuelta por la autoridad competente [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. La información relativa a las decisiones nacionales que se adopten en tales casos debe comunicarse oficialmente al Director General de la OIT [34].

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

El Convenio no da una definición de la frase «que se dediquen habitualmente a actividades comerciales», utilizada en el párrafo 4 del artículo II [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. Esta cuestión deberá ser entonces resuelta de buena fe por el país de que se trate y estará supeditada a la función de supervisión habitual ejercida por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, en el marco del sistema de control de la OIT [35].

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

[35] La información relativa al sistema de supervisión de la OIT se encuentra en la página principal del sitio web de la OIT (www.ilo.org), bajo el epígrafe «Normas del trabajo» y el subepígrafe «Los

B6. ¿Qué son «aguas abrigadas»?

El Convenio no define explícitamente los términos «en las inmediaciones» ni «aguas abrigadas», utilizados en el apartado *i)* del párrafo 1 de su artículo II [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. Es imposible resolver esta cuestión a nivel internacional con respecto a todos los Estados Miembros, pues a veces es necesario tener en cuenta, en cierta medida, la situación geográfica o geológica de cada Estado. En principio, la autoridad competente de un Miembro que haya ratificado el Convenio es quien debe determinar, de buena fe y sobre una base tripartita, teniendo en cuenta los objetivos del Convenio y las características físicas del país, qué zonas podrían considerarse que abarcan las «aguas abrigadas», y cuál es la distancia de esas aguas que podría considerarse «en las inmediaciones de aguas abrigadas». Cualquier duda debe ser resuelta sobre la base de consultas con los interlocutores sociales nacionales, de conformidad con el párrafo 5 del artículo II.

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

B7. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006, establecer exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo?

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

Además, en el caso de los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales, un país puede determinar (en virtud del artículo II, párrafo 6) que no sería razonable o factible en el momento actual aplicar algunos elementos particulares del Código [véase la sección A9. ¿Qué es el Código del MLC, 2006?] y tratar entonces el contenido de dichas disposiciones del Código mediante disposiciones de la legislación nacional. Esta decisión debe ser tomada por el gobierno, en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar pertinentes. La información relativa a las decisiones nacionales que se adopten en tales casos debe comunicarse oficialmente al Director General de la OIT. La información que los países ratificantes remiten a la OIT está disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) [36].

órganos y procedimientos de control» (al que también se accede desde la dirección www.ilo.org/normes).

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

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

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

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

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

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

El MLC, 2006, se aplica a todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. Ahora bien, los requisitos técnicos, de carácter estructural, relacionados con el alojamiento, que figuran en el Título 3, pueden no aplicarse a la construcción de buques anterior a la entrada en vigor del Convenio con respecto al país en cuestión [véase la sección C3.1.a. ¿Se aplican a los buques ya existentes los requisitos sobre alojamiento contenidos en el Título 3?].

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

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

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

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

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

En principio, el MLC, 2006, se aplica a todo yate cuyas operaciones son acordes con la definición de buque que figura en el apartado *i)* del párrafo 1 del artículo II, a menos que el yate sea de construcción tradicional o haya sido expresamente excluido del ámbito de aplicación del Convenio [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?], o no se dedique habitualmente a actividades comerciales [véase la sección B5. ¿Cuándo se considera que un buque se dedica «habitualmente a actividades comerciales»?].

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

El MLC, 2006, define al armador como el «propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio». Esta definición se aplica independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Esta definición de carácter amplio fue adoptada para reflejar la idea de que, cualesquiera que sean los acuerdos comerciales particulares o de otra índole con respecto a las actividades del buque, debe haber una única entidad, «el armador», responsable de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Esta idea se refleja también en el requisito de que todos los acuerdos de empleo de la gente de mar sean firmados por el armador o un representante del armador [véase la sección C2.1. Acuerdos de empleo de la gente de mar] y [véase la sección C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?].

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

Podría haber casos en los que no esté claro si una categoría de trabajadores puede considerarse como «gente de mar» comprendida en el ámbito del Convenio [véase la sección B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?], y también casos en los que no esté claro si un buque particular o una categoría de buques particular están

comprendidos en el ámbito del Convenio [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?]. Asimismo, existen algunas disposiciones que permiten exenciones u otro tipo de flexibilidad en la aplicación del Convenio [véase la sección B7. ¿Puede un país que haya ratificado el MLC, 2006, establecer exenciones con respecto a determinadas disposiciones del mismo?]. En estos casos, la autoridad nacional competente [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] debe tomar una determinación acerca de la pregunta tras celebrar consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar de que se trate. Sin embargo, en algunos países tal vez no existan todavía organizaciones que representen a los armadores o a la gente de mar. El artículo VII del MLC, 2006, expone una solución al prever la celebración de consultas con el Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio [véase la sección A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?]. En abril de 2014, este Comité celebró su primera reunión, en la que adoptó disposiciones para permitir a los países celebrar estas consultas. La información sobre sus disposiciones está disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, en la sección «Comité Tripartito Especial», en www.ilo.org/mlc.

C. Preguntas relativas a los Títulos del MLC, 2006

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

C1.1. Edad mínima

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

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

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

En virtud del párrafo 4 de la norma A1.1 del MLC, 2006, la autoridad competente debe determinar qué trabajos pueden resultar peligrosos para la salud o la seguridad de la gente de mar menor de 18 años, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. La definición de lo que se considerará como trabajo peligroso es una cuestión que ha de ser determinada en la legislación nacional o mediante otras medidas, que deben estar en conformidad con las normas internacionales pertinentes. La pauta B4.3.10 del Convenio aporta orientaciones sobre la formación en materia de seguridad y salud que deben recibir los jóvenes marinos, las cuales son de interés al respecto.

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

Las horas que constituyen la «noche» pueden variar de un país a otro y son determinadas en la legislación nacional. No obstante, en el párrafo 2 de la norma A1.1 del Convenio se aportan algunos parámetros para la gente de mar menor de 18 años:

«Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada».

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

En virtud del MLC, 2006, ninguna persona menor de la edad mínima de 16 años puede acceder a la condición de gente de mar o trabajar a bordo de buques. El MLC, 2006, sí admite que la gente de mar mayor de 16 años pueda participar en programas de formación reconocidos y que estas personas puedan ser empleadas [véase la sección B3. ¿Se aplica el MLC, 2006, a los cadetes?], en particular, a fin de facilitar su formación, por ejemplo, permitiendo que los jóvenes marinos participen en ciertos trabajos nocturnos con fines de capacitación. Asimismo, hay otras consideraciones en relación a las normas que han de regir el alojamiento de los cadetes a bordo [véase la sección C3.1.e. ¿Exige el MLC, 2006, que cada cadete tenga una cabina individual?].

C1.1.e. ¿Puede pretenderse que un marino menor de 18 años efectúe trabajos nocturnos?

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

C1.2. Certificado médico

C1.2.a. ¿Puede considerarse que un examen médico con arreglo al Convenio STCW de la OMI cumple los requisitos del MLC, 2006?

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

En 2011, una Reunión conjunta OIT/OMI sobre los reconocimientos médicos de la gente de mar y los botiquines a bordo de los buques revisó las Directrices OIT/OMI

existentes para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar. Las *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar* de la OIT/OMI pueden visualizarse o descargarse (en formato PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

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

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

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

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

En el párrafo 8 de la norma A1.2 del MLC, 2006, se establece el procedimiento por el cual, en casos urgentes, un marino que tenga un certificado médico vencido pueda ser autorizado a trabajar durante un período limitado.

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

En virtud del párrafo 9 de la norma A1.2 del MLC, 2006, un certificado que expira durante una travesía seguirá siendo válido hasta la llegada al próximo puerto de escala donde el marino interesado pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses.

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

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

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

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

sección C1.2.e. ¿Quién puede expedir un certificado médico a la gente de mar?]. Cabe suponer que este requisito no se cumpliría si el médico del buque es un empleado del armador.

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

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

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

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

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

En el documento *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar*, de la OIT/OMS, pueden encontrarse otras orientaciones adicionales [37] [véase la sección C1.2.i. ¿Existe alguna orientación internacional con respecto a los exámenes médicos?].

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

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

Las citadas *Directrices OIT/OMS* se revisaron en 2011 durante la reunión conjunta OIT/OMI, y se denominan ahora *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar;* pueden consultarse o descargarse (en formato PDF) en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

[37] Disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

C1.2.j. ¿Qué sucede si un certificado médico se expidió antes de entrar en vigor el MLC, 2006? ¿Significa esto que un marino debe someterse a otro reconocimiento médico?

La fecha de entrada en vigor del Convenio para el país no es directamente pertinente para cualquier certificado que pueda haberse expedido, como un certificado médico. Estos certificados deberían considerarse atendiendo a sus fundamentos, sin tener en cuenta que fueran expedidos antes de la entrada en vigor del Convenio. Sin embargo, si el reconocimiento médico no cumple los requisitos del MLC, 2006, entonces puede plantearse una pregunta, tal vez más relacionada con si un Estado del pabellón debería reconocer una situación de incumplimiento a los efectos de la inspección y de la expedición de un Certificado de Trabajo Marítimo [véase la sección C1.3.g. ¿La entrada en vigor del MLC, 2006, para un país afecta a la validez de cualquier certificado expedido a la gente de mar (por ejemplo: certificado de formación de los cocineros o certificado médico)?].

C1.3. Formación y calificaciones

C1.3.a. ¿Satisface el Convenio STCW de la OMI los requisitos de formación del MLC, 2006?

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

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

En el párrafo 2 de la regla 1.3 del MLC, 2006, se establece que no deberá permitirse que trabaje en un buque gente de mar que no haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo. Este requisito se aplica a todos los marinos, con independencia de sus funciones a bordo del buque. La cuestión de ofrecer otro tipo de formación o calificaciones a los marinos que no estén amparados por el Convenio STCW dependerá de los requisitos nacionales pertinentes con respecto al trabajo que el marino deba realizar a bordo de un buque. Por ejemplo, se espera que una persona contratada como enfermera o médico en un buque cumpla las exigencias nacionales para esos puestos. Sin embargo, la autoridad competente de un Miembro no será responsable de la formación o la evaluación de la persona que vaya a ocupar ese puesto, sino simplemente de exigir a los armadores que garanticen que el personal cumple las normas nacionales pertinentes. Este concepto figura en el párrafo 1 de la regla 1.3. En cuanto al personal del servicio de fonda, incluidos los cocineros del buque, el Convenio establece algunos requisitos de formación en la regla 3.2 y las normas y pautas correspondientes.

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

De acuerdo con el párrafo 4 de la regla 1.3 del MLC, 2006, las obligaciones previstas en el Convenio núm. 74 de la OIT deben ser sustituidas por otras «disposiciones obligatorias que traten sobre el mismo tema» y que hayan sido adoptadas por «la Organización Marítima Internacional». Estas disposiciones ahora forman parte de las «Enmiendas de Manila» de 2010 al Convenio STCW. Los países que hayan ratificado el Convenio núm. 74 y también el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, dejarán de estar obligados por el Convenio núm. 74 cuando el MLC, 2006, entre en vigor para ellos. Los países que hayan ratificado el Convenio núm. 74 pero no ratifiquen el MLC, 2006, seguirán obligados por el Convenio núm. 74 y por las disposiciones pertinentes del

Convenio STCW [véase la sección C1.3.d. ¿Por qué no hay disposiciones del Código con respecto a la regla 1.3?].

C1.3.d. ¿Por qué no hay disposiciones del Código con respecto a la regla 1.3?

En 2004, la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (CTMP) decidió que esta regla no debería ser objeto de ninguna indicación en el sentido de que sus disposiciones podrían plasmarse en normas o pautas. Se respondió así a una comunicación en que la OMI expresaba su deseo de asumir la responsabilidad en cuanto a los requisitos de formación y certificación de los marineros preferentes, si la OIT se los transfiriese. La CTMP manifestó su acuerdo con dicha transferencia, así como con la idea de que, sin embargo, era necesario incluir disposiciones generales sobre formación en el MLC, 2006, en vista del carácter global de este Convenio refundido, y con el fin de justificar el cierre a toda nueva ratificación del Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), y del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), que figuran en el artículo X del MLC, 2006, y también de garantizar que todo trabajador marítimo que pueda no estar amparado por las disposiciones del Convenio STCW de la OMI sea formado o calificado de otra manera [véase la sección C1.3.b. ¿Se aplica este requisito de formación a la gente de mar que no esté amparada por el Convenio STCW?]. Cabe señalar que la transferencia de la responsabilidad de capacitación y certificación de la gente de mar a la OMI no incluye la capacitación de los cocineros de los buques, cuestión que seguirá incumbiendo a la OIT y que se aborda en el Título 3 del Convenio.

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

El MLC, 2006, estipula que los cocineros de los buques deben seguir una capacitación profesional que los califique para desempeñar sus funciones [véase la sección C3.2.c. ¿Deben ostentar certificado profesional los cocineros de los buques?]. En septiembre de 2013, una reunión internacional tripartita de expertos adoptó las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*. Dichas pautas están disponibles en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 [38].

C1.3.f. ¿A qué se refiere la formación sobre seguridad personal a bordo de los buques? ¿Existen programas específicos de formación sobre esta materia?

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

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

La fecha de entrada en vigor del Convenio para el país no es directamente pertinente para ningún certificado que se haya expedido, como los certificados de formación de los cocineros de los buques, los certificados médicos o cualquier otro certificado de formación relacionado. Estos certificados deberían considerarse atendiendo a sus fundamentos, sin

[38] Disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

tener en cuenta que fueran expedidos antes de la entrada en vigor del Convenio. Sin embargo, si el reconocimiento médico no cumple los requisitos del MLC, 2006, entonces puede plantearse una pregunta, tal vez más relacionada con si un Estado del pabellón debería reconocer una situación de incumplimiento a los efectos de la inspección y de la expedición de un Certificado de Trabajo Marítimo.

C1.4. Contratación y colocación

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

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

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

En el apartado *h)* del párrafo 1 del artículo II del MLC, 2006, un servicio de contratación y colocación de la gente de mar se define como «toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores». En virtud de la norma A1.4, párrafo 2, los requisitos del Convenio con respecto a los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar se aplican cuando el principal propósito sea la contratación y colocación de la gente de mar, o cuando se contrate y coloque a un número significativo de marinos. En caso de duda «en cuanto a si el presente Convenio se aplica a un servicio privado de contratación y colocación, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas».

Como se menciona anteriormente, en el artículo II, párrafo 1, *h),* se define la expresión «servicio de contratación y colocación de la gente de mar» con respecto a ambas entidades, «pública y privada» y se puntualiza que la expresión abarca el servicio cuya actividad consiste en contratar gente de mar o en colocarla, o bien que provee ambas cosas. No obstante, dicha definición no proporciona mayores detalles en lo que atañe al carácter «privado» o «público» de la entidad. Se entiende como servicio público aquel que es gratuito, operado por el gobierno — un ministerio o una agencia gubernamental —, instaurado para brindar dicho servicio a la gente de mar y/o a los otros trabajadores (véase el párrafo 4 de la norma A1.4). Por lo contrario, se entiende como servicio privado — utilizando por ejemplo la descripción contenida en el Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9) como — «toda persona, sociedad o empresa que ejerza […], con fines lucrativos, el comercio de la colocación» en otras palabras, si el servicio funciona como una empresa comercial.

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

Si la gente de mar es contratada directamente por un armador que enarbole el pabellón de un país que ha ratificado el MLC, 2006, esta situación no está comprendida, en principio, en la regla 1.4 y en las disposiciones conexas del Código.

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

La mayoría de las obligaciones establecidas en la regla 1.4 recaen en el país en el que se encuentran los servicios de contratación y colocación de la gente de mar. No obstante, también existen obligaciones con respecto a la utilización de estos servicios que incumben a los Estados del pabellón (y a los armadores), sobre todo si un armador utiliza un servicio de contratación y colocación localizado en un país que no ha ratificado el MLC, 2006. Este aspecto será valorado en el procedimiento de certificación, en el caso de los buques sujetos a ese requisito [véase la sección C5.1.j. ¿Debe aplicarse el requisito de certificación a todos los buques, de conformidad con la regla 5.1.3?].

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

En el marco del MLC, 2006, los armadores no están obligados a utilizar servicios de contratación y colocación de la gente de mar, pudiendo contratar directamente a marinos para que trabajen en su buque [véase la sección C1.4.c. ¿Se considera que un departamento de contratación administrado por un armador es un servicio privado de contratación y colocación?]. Sin embargo, cuando los armadores recurren a un servicio privado de contratación y colocación, deben tomar medidas para asegurarse de que el servicio está autorizado, certificado o regulado, de conformidad con los requisitos establecidos en la regla 1.4. Esta responsabilidad, que está supeditada a la inspección y la certificación, reviste especial importancia cuando el servicio de contratación y colocación se encuentra en un país que no ha ratificado el Convenio [véase la sección C1.4.f. ¿Qué sucede si la gente de mar es contratada en un país que no ha ratificado el MLC, 2006?]. Se pueden encontrar orientaciones útiles en la sección sobre la regla 1.4 del capítulo 3 de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [39].

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

En virtud del párrafo 3 de la regla 1.4 y del párrafo 9 de la norma A1.4 del MLC, 2006, los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar basados en países o territorios en los que el Convenio no se aplique deben asegurarse de que, en la medida en que sea factible, esos servicios estén en conformidad con las disposiciones de la norma A1.4.

Se pueden encontrar orientaciones útiles en la sección sobre la regla 1.4 del capítulo 3 de las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [40].

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

Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 de la norma A1.4 del MLC, 2006, debe prohibirse que se cobre a la gente de mar, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación, colocación u obtención de un empleo, salvo los costos correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otros

[39] Disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el epígrafe «Instrumentos de supervisión e implementación».

[40] *Ídem.*

documentos personales de viaje similares (sin embargo, no se incluirá el costo de los visados, cuya cuantía se imputará al armador).

C1.4.h. ¿Quién paga por los documentos que los marinos precisan para viajar a fin de incorporarse a su buque?

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

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

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

La obligación del país ratificante no es ofrecer este mecanismo de protección, sino más bien, en el sistema que adopte (de conformidad con la norma A1.4, párrafo 2) reglamentar estos servicios a través de leyes, reglamentos u otras medidas. En el MLC, 2006, no se dan detalles sobre la configuración de este sistema, aparte de referirse a un seguro o un mecanismo equivalente. Puede ser útil enfocar también el sistema a la luz de las numerosas disposiciones del Convenio incluyendo las *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014* ,[41] en las que se exige que los armadores proporcionen algún tipo de seguro u otras garantías financieras para cubrir posibles pérdidas pecuniarias — por ejemplo, la regla 2.5 (repatriación), la regla 4.2 (responsabilidad del armador en caso de enfermedad, etc.) y la regla 2.6 (naufragio del buque). El término «pérdida pecuniaria» no se define, y el Convenio no especifica su alcance, que abarca las pérdidas financieras sufridas.

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

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

[41] Las *Enmiendas* de 2014 pueden consultarse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006: www.ilo.org/mlc.

C1.4.k. ¿Satisface los requisitos del MLC, 2006, un certificado de cumplimiento de las disposiciones del MLC, 2006, que sea extendido a un servicio de contratación y colocación por una organización reconocida?

El MLC, 2006, prevé diversas formas de regulación nacional aplicables a los servicios privados de contratación y colocación, como la certificación. La certificación puede ser de interés sobre todo si dichos servicios operan en países que no han ratificado el MLC, 2006. La decisión en cuanto a si un determinado certificado es aceptable o no recae en la autoridad competente del Estado del pabellón [véase la sección A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?].

C1.4.l. ¿Se debe entender que según las disposiciones del MLC, 2006, la gente de mar basada en países que no han ratificado el MLC, 2006, no puede emplearse a bordo de buques que enarbolen el pabellón de un país que ha ratificado el Convenio?

No. El MLC, 2006, no impide el empleo de marinos procedentes de países que no han ratificado el Convenio. No obstante, si se contrata a gente de mar para trabajar a bordo de un buque que enarbola el pabellón de un país que ha ratificado el MLC, 2006, por intermedio de un servicio de contratación y colocación de marinos que opera en un país que no ha ratificado el MLC, 2006, el propietario de buque que recurra a ese servicio deberá asegurarse, en la medida de lo posible, de que se cumplan los requisitos de la norma A1.4 [véase la sección C1.4.f. ¿Qué sucede si la gente de mar es contratada en un país que no ha ratificado el MLC, 2006? véase también la sección C1.4.j. ¿Deben los servicios de contratación y colocación de gente de mar obtener una certificación de cumplimiento del MLC, 2006?].

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

En virtud del párrafo 2 de la norma A1.4, los requisitos del Convenio relativos a los servicios privados de contratación y colocación de gente de mar se aplicarán cuando el principal propósito de tales servicios sea la contratación y colocación de la gente de mar o cuando contraten y coloquen a un número significativo de marinos. En caso de duda en cuanto a si el Convenio se aplica o no a un determinado servicio privado de contratación y colocación, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada país, previa celebración de consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas [véase la sección C1.4.b. ¿Qué se entiende por servicio de contratación y colocación de la gente de mar? ¿Qué es un servicio público y un servicio privado?].

C1.4.n. ¿Se puede considerar que una asociación o servicio profesional o de otra índole que difunde oportunidades de empleo entre sus miembros es un servicio de contratación y colocación según la definición de tal servicio propuesta en el MLC, 2006?

Según la definición contenida en el artículo II, párrafo 1, *h)*, del MLC, 2006, la expresión servicio de contratación y colocación de la gente de mar «designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores». Si un servicio o asociación no se dedica a captar marinos y contratarlos por cuenta de los propietarios de buques o a colocar a la gente de mar al servicio de armadores, entonces es probable que tal servicio o asociación no se considere como servicio de contratación y colocación [véase la sección C1.4.b. ¿Qué se entiende por

servicio de contratación y colocación de la gente de mar? ¿Qué es un servicio público y un servicio privado?]. En todo caso, esta materia tiene que regularse en la legislación nacional de cada país.

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

Las disposiciones del Convenio núm. 179 y las del MLC, 2006, con respecto a la contratación y colocación, aunque son similares en muchos aspectos, no son las mismas. Por ejemplo, difieren en lo que respecta a los costos que han de cubrirse y también en lo referente al sistema de protección de la gente de mar en caso de fallo del servicio o del armador.

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

La respuesta dependería de si el marino ha firmado un acuerdo de empleo de la gente de mar que identifique claramente al armador como una parte responsable en virtud del acuerdo, aunque otros, como una agencia de dotación, también puedan tener responsabilidades relacionadas con el empleo [véase la sección C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?]. Algunos países han elaborado modelos de formulario para el acuerdo de empleo que permiten a un armador y a cualquier otro empleador firmar como corresponsable o como garante.

C2. Título 2. Condiciones de empleo

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

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

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

aborden las cuestiones que figuran en la norma A2.1, párrafo 4 [véase la sección B14. ¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006?].

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

El apartado *c)* del párrafo 1 de la norma A2.1 del MLC, 2006, establece que el armador y los marinos interesados deberán conservar originales firmados del acuerdo de empleo de la gente de mar, pero no especifica que estos originales deban llevarse «a bordo del buque». Dado que en los párrafos 1, apartado *d)*, y 2 de la norma A2.1 sólo se requiere llevar a bordo un ejemplar del acuerdo y de cualquier convenio colectivo aplicable, se puede deducir que no es necesario llevar originales a bordo, a menos que la legislación nacional al respecto indique lo contrario. Se han planteado dudas acerca de si, en el contexto de un sector económico internacional en el que los armadores y la gente de mar están basados en diferentes países, la firma del armador o el representante del armador debería ser una firma original o si podría ser una firma electrónica [véase la sección C2.1.d. ¿Quién debe firmar un acuerdo de empleo de la gente de mar?]. La cuestión de la aceptabilidad de la firma electrónica en el contexto del acuerdo de empleo de la gente de mar es uno de los muchos detalles de Derecho contractual general (el nombramiento de un representante es, por ejemplo, otra de dichas cuestiones) que, según lo dispuesto en el Convenio, debe ser resuelto en la legislación nacional y la práctica del Estado del pabellón (o en el contexto de otras leyes cuya aplicación a los acuerdos de empleo de la gente de mar sea aceptada por el Estado del pabellón).

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

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

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

De conformidad con el apartado *a)* del párrafo 1 de la norma A2.1 del MLC, 2006, el acuerdo de empleo de la gente de mar debe ser firmado por el marino y por el armador o un representante del armador. Excepto en los casos en que la legislación nacional en la materia considere que una persona en particular, como el capitán del buque, tiene aparentemente autoridad para actuar en nombre del armador, cualquier otro signatario distinto del armador debería presentar un «poder» u otro documento que demuestre que él/ella está autorizado a representar al armador [véase la sección B14. ¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006?] [véase la sección C2.1.e. ¿ Puede el empleador de un

marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?].

Se han planteado dudas acerca de si, en el contexto de un sector económico internacional en el que los armadores y la gente de mar están basados en diferentes países, la firma del armador o el representante del armador debería ser una firma original o si podría ser una firma electrónica. La cuestión de la aceptabilidad de la firma electrónica en el contexto del acuerdo de empleo de la gente de mar es uno de los muchos detalles de Derecho contractual general (el nombramiento de un representante es, por ejemplo, otra de dichas cuestiones) que, según lo dispuesto en el Convenio, debe ser resuelto en la legislación nacional y la práctica del Estado del pabellón (o en el contexto de otras leyes cuya aplicación a los acuerdos de empleo de la gente de mar sea aceptada por el Estado del pabellón) [véase la sección C2.1.b. ¿Exige el MLC, 2006, que cada marino lleve a bordo del buque un ejemplar original firmado de su acuerdo de empleo de la gente de mar?].

C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?

El término «armador», definido detalladamente en el apartado *j)* del párrafo 1 del artículo II del MLC, 2006, «designa al propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador» [véase la sección B14. ¿Quién es el armador en virtud del MLC, 2006?].

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

C2.1.f. ¿Deben los marinos independientes suscribir un acuerdo de empleo de la gente de mar?

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

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

De acuerdo con el párrafo 1, apartado *e)*, de la norma A2.1 del MLC, 2006, se ha de proporcionar a la gente de mar un documento que contenga una relación de sus servicios a bordo. El Convenio no define este documento ni propone un modelo específico, pero proporciona la siguiente información: dicho documento no deberá contener apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar ni ninguna indicación sobre su salario. La legislación nacional deberá determinar la forma de este documento, los datos

que en él deban asentarse y las modalidades para el establecimiento de éstos (norma A2.1, párrafo 3). Asimismo, el documento deberá contener información suficiente, traducida al inglés, que facilite la obtención de otro empleo o que demuestre que se cumplen los requisitos de servicio en el mar exigidos a fines de reclasificación o ascenso. Una libreta marítima podría satisfacer los requisitos establecidos en el apartado *e)* del párrafo 1 de la norma (pauta B2.1.1).

C2.1.h. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y firmaron mi contrato de empleo. ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006?

[Véase la sección C1.4.p. Cuando fui contratado para trabajar a bordo de un buque, mi empleador era una agencia de dotación y firmaron mi contrato de empleo ¿Es esto aceptable en virtud del MLC, 2006?]

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

El MLC, 2006, no prohíbe esta práctica, y es una cuestión que el Estado del pabellón debe considerar. La respuesta dependería de si el marino ha firmado un acuerdo de empleo de la gente de mar en el que se identifique claramente al armador como una parte responsable en virtud del acuerdo aunque otros, como una agencia de dotación u otro empleador, también tengan responsabilidades relacionadas con el empleo [véase la sección C2.1.e. ¿Puede el empleador de un marino que pone a éste a disposición de un buque firmar el acuerdo de empleo de la gente de mar en lugar del armador?]. Algunos países han elaborado modelos de formulario para el acuerdo de empleo que permiten a un armador y a cualquier otro empleador firmar como corresponsable o como garante.

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

El MLC, 2006, no establece un período máximo para un contrato de empleo. De hecho, la norma A2.1 prevé un acuerdo de empleo de la gente de mar por un período indefinido. Sin embargo, la interacción entre el derecho de un marino a ser repatriado tras un período máximo de servicio a bordo (un período inferior a doce meses) en virtud de la norma A2.5 [véase la sección C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?] y la obligación del Estado del pabellón estipulada en la regla 2.4 y en el Código de exigir que se conceda a la gente de mar las vacaciones anuales pagadas mínimas [véase la sección C2.4.a. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?] establece ciertos límites para el período de servicio continuo a bordo de un buque o de buques. Los límites específicos comprenderán preguntas tales como si la autoridad competente ha decidido en algunos casos permitir que la gente de mar renuncie a sus vacaciones anuales pagadas mínimas [véase la sección C2.4.b. ¿Puede un marino aceptar una remuneración en dinero en lugar del disfrute efectivo de vacaciones pagadas?] o si un marino ha decidido no ejercer su derecho a ser repatriado [véase la sección C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?] son cuestiones para la legislación o la práctica nacionales, incluidos los convenios colectivos aplicables.

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

Sí. Sin embargo, el período de servicio continuo a bordo de un buque o de buques seguiría estando sujeto a los requisitos nacionales aplicables de que se concedan unas vacaciones anuales pagadas mínimas a la gente de mar, con arreglo a lo dispuesto en la

regla 2.4 y en el Código [véase la sección C2.4.a. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?], y el derecho a la repatriación de la gente de mar después de un período mínimo de servicio (menos de doce meses) bajo la norma A2.5 [véase la sección C2.5.a. ¿En qué consiste el derecho a la repatriación?]. Estos asuntos deben ser regulados por la legislación y la práctica nacionales, incluso los convenios colectivos aplicables [véase la sección C2.1.j. ¿Establece el MLC, 2006, un límite máximo para la duración de un acuerdo de empleo? ¿Puedo tener un acuerdo de empleo de la gente de mar por un período superior a doce meses?].

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

Ésta es una pregunta compleja de derecho internacional y de la práctica jurídica de los tribunales. El MLC, 2006, no aborda específicamente esta cuestión; sin embargo, un Estado del pabellón tiene una responsabilidad internacional y también una responsabilidad específica en virtud del MLC, 2006, en lo que respecta a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de su buque. Esto significa que, independientemente de donde se firme el acuerdo de empleo de la gente de mar, o de las leyes que se identifiquen en el mismo, según proceda, el Estado del pabellón seguiría teniendo la responsabilidad de asegurar que el acuerdo de empleo de la gente de mar cumpla con sus normas al aplicar el MLC, 2006.

C2.2. Salarios

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

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

Se ha previsto que en el MLC, 2006, también se integre (sobre la base de la Recomendación núm. 187 de la OIT) el procedimiento internacional de fijación de un salario mínimo o una remuneración mensual de base para los marineros preferentes (véase la pauta B2.2.4). La Comisión Paritaria Marítima de la OIT [42] se encarga de fijar periódicamente este salario mínimo. Aunque este salario mínimo sólo concierne a los marineros preferentes, en la práctica, el monto de los salarios mínimos para otros marineros se extrapola de la cantidad acordada en la Comisión Paritaria Marítima.

[42] La Comisión Paritaria Marítima (CPM) es un órgano permanente bipartito que asesora al Consejo de Administración sobre cuestiones marítimas, incluida la elaboración de normas para el sector del transporte marítimo. Entre las atribuciones específicas de la Comisión Paritaria Marítima figura la actualización del salario básico mínimo para los marineros preferentes, en consonancia con la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187). Éste es el único mecanismo reglamentario internacional de fijación de salarios que existe. La Subcomisión sobre los Salarios de la Gente de Mar, de la CPM, se creó con la finalidad de actualizar periódicamente esta cifra salarial. Para obtener más información, en particular sobre las próximas reuniones, véase http://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/WCMS_162320/lang--sp/index.htm.

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

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

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

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

C2.3. Horas de trabajo y de descanso

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

No. En el párrafo 2 de la regla 2.3 y de la norma A2.3 del MLC, 2006, se establece que todo país debe fijar ya sea el número máximo de horas de trabajo que no deberá sobrepasarse en un período determinado, o el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse en un período determinado [véase sección C2.3.b. ¿Qué normas rigen el número mínimo de horas de descanso y el número máximo de horas de trabajo?]. Cada país deberá decidir cuál de los dos criterios elige [véase sección C2.3.d. ¿La elección de las horas de trabajo o de las horas de descanso como criterio de referencia genera alguna diferencia en la práctica?].

Además, aunque no sea una obligación del MLC, 2006, algunos países han decidido aplicar ambos criterios en su normas nacionales. Lo importante es comprender que esas normas fijan respectivamente un número mínimo (horas de descanso) y un número máximo (horas de trabajo) y que se tenga en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar (véase el párrafo 4 de la norma A2.3).

C2.3.b. ¿Qué normas rigen el número mínimo de horas de descanso y el número máximo de horas de trabajo?

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

a) un máximo de 14 horas por cada período de 24 horas [véase la sección C2.3.c. ¿Qué se entiende por «cada período de 24 horas»?], y de 72 horas por cada período de siete días, si el criterio elegido por el país es el número máximo de horas de trabajo; o

b) un mínimo de 10 horas por cada período de 24 horas, y de 77 horas por cada período de siete días, si el criterio elegido por el país es el número mínimo de horas de descanso.

Las horas de descanso pueden dividirse en no más dos períodos, uno de los cuales tiene que ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no debe exceder de 14 horas.

C2.3.c. ¿Qué se entiende por «cada período de 24 horas»?

En el apartado *b)* del párrafo 5 de la norma A2.3 del MLC, 2006, por ejemplo, se establece que el número de horas de descanso no será inferior a 10 horas «por cada período mínimo de 24 horas». Por consiguiente, todo período de 24 horas — que comience en cualquier momento del día — debe comprender por lo menos diez horas de descanso.

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

El párrafo 5, apartado *a)*, inciso i), de la norma A2.3 del MLC, 2006, establece un límite máximo de trabajo de 14 horas por cada período de 24 horas, lo que equivale a **10** horas de descanso (24 - 14 = 10). Este resultado coincide, pues, con el mínimo de **10** horas de descanso que se requiere en el párrafo 5, apartado *b)*, inciso i) de la norma. Sin embargo, en el párrafo 5, apartado *a)*, inciso ii), se establece un límite máximo de trabajo de 72 horas por cada período de siete días, es decir, **96** horas de descanso en un período de siete días ((7 x 24) - 72 = 96), mientras que el tiempo mínimo de descanso por cada período de siete días que fija el párrafo 5, apartado *b)*, inciso ii), de la norma es de sólo 77 horas. Las disposiciones de los apartados *a)* y *b)* del párrafo 5 de la norma A2.3 no son nuevas, sino que reproducen el texto del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). Durante la preparación del MLC, 2006, se recordó que el acuerdo sobre los distintos requisitos del Convenio núm. 180 sólo pudo lograrse tras largas discusiones, y se decidió que la reapertura de las negociaciones sobre cualquier disposición adoptada en 1996 no redundaría en beneficio de los mandantes.

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

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

C2.3.f. ¿Cuál es la relación existente entre la regla 2.3 y los requisitos del Convenio STCW de la OMI?

La Organización Marítima Internacional (OMI) es, al igual que la OIT, un organismo especializado de las Naciones Unidas y con frecuencia colabora con la OIT en torno a cuestiones de interés común en el sector marítimo. En 2010, la OMI adoptó las denominadas «Enmiendas de Manila» relativas al STCW. En la redacción de estas enmiendas, que entraron en vigor en 2012, se trató de armonizar los requisitos de la OMI aplicables a la gente de mar cubierta por el convenio STCW de la OMI con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006, de la OIT. Esto significa que los países que están obligados por las Enmiendas de Manila al STCW ya habrán puesto en práctica, en cierta medida, las disposiciones del MLC, 2006. Como consecuencia de la adopción por la OMI de las «Enmiendas de Manila» al Convenio STCW, el texto relativo a las horas mínimas de

descanso es muy similar en el MLC, 2006, y en el Convenio STCW, salvo en lo que atañe a las disposiciones sobre las posibles excepciones [véase la sección C2.3.e. ¿Hay excepciones con respecto a las normas sobre horas de descanso o sobre horas de trabajo?]. Los Estados del pabellón que ratifican el MLC, 2006, y que también están obligados por las enmiendas al Convenio STCW, de 2010, podrían aprobar medidas en sintonía con los requisitos de ambos Convenios en este ámbito.

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

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

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

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

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

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

C2.4. Derecho a vacaciones

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

En virtud de los párrafos 1, 2 y 3 de la norma A2.4 del MLC, 2006, en general, las vacaciones anuales pagadas deberán calcularse sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo. El período de servicio deberá ser determinado por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados en cada país. No deben contarse como parte de las vacaciones anuales las ausencias del trabajo justificadas. Como se dispone en el «Derecho a vacaciones», se debe prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas definidas en la presente norma, salvo en los casos previstos por la autoridad competente [véase sección C2.4.b. ¿Puede un marino aceptar una remuneración en dinero en lugar del disfrute efectivo de vacaciones pagadas?]. Esto es debido a la preocupación de prevenir la fatiga de la gente de mar.

C2.4.b. ¿Puede un marino aceptar una remuneración en dinero en lugar del disfrute efectivo de vacaciones pagadas?

En el párrafo 3 de la norma A2.4 del MLC, 2006, se dispone que se debe prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas definidas en la presente norma [véase la sección C2.4.a. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?], salvo en los casos previstos por la autoridad competente.

C2.4.c. ¿Significa lo anterior que el período máximo que un marino puede trabajar a bordo de un buque es de 11 meses antes de tomar el mes de vacaciones anuales pagadas?

Sí. El concepto de vacaciones anuales pagadas implica que éstas deben tomarse cada año y, por tanto, el período máximo para el servicio a bordo de un buque sin ejercer el derecho a vacaciones es de 11 meses [véase la sección C2.1.j. ¿Establece el MLC, 2006, un límite máximo para la duración de un acuerdo de empleo? ¿Puedo tener un acuerdo de empleo de la gente de mar por un período superior a doce meses?]. Esto también está relacionado con el requisito establecido en la norma A2.5, párrafo 2, *b)*, en relación con el derecho a la repatriación en un período de menos de doce meses [véase la sección C2.5.a. ¿En qué consiste el derecho a la repatriación?] y [véase la sección C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?].

C2.5. Repatriación

C2.5.a. ¿En qué consiste el derecho a la repatriación?

En el párrafo 1 de la regla 2.5 del MLC, 2006, se establece el derecho fundamental de la gente de mar a ser repatriada sin costo para ella [véase la sección C2.5.d. ¿Puede cobrarse a la gente de mar sus gastos de repatriación?] [véase la sección C2.5.b. ¿Cómo se garantiza que la repatriación tendrá lugar y que habrá fondos para costearla?]. Los parámetros básicos de la repatriación figuran en la norma A2.5 [véase la sección C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?] y muchas de las recomendaciones detalladas se incluyen en la pauta B2.5.1 [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?].

C2.5.b. ¿Cómo se garantiza que la repatriación tendrá lugar y que habrá fondos para costearla?

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

C2.5.c. ¿Qué costos debe sufragar un armador cuando un marino es repatriado?

En el párrafo 2 de la norma A2.5 del MLC, 2006, se establece que esta cuestión es competencia de los Estados del pabellón, según se toma en consideración en la pauta B2.5.1 [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?], a los que se exige determinar los derechos precisos que los armadores han de conceder para la repatriación, incluidos los relativos a los destinos de repatriación, el medio de transporte, los gastos que sufragarán y otras disposiciones que tengan que adoptar los armadores.

C2.5.d. ¿Puede cobrarse a la gente de mar sus gastos de repatriación?

En el párrafo 3 de la norma A2.5 del MLC, 2006, se prohíbe que los armadores exijan a la gente de mar, al comienzo de su empleo, cualquier anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación o que deduzcan dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho la gente de mar, excepto cuando, de conformidad con la legislación nacional, con otras medidas o con los convenios colectivos aplicables, se haya determinado que el marino interesado es culpable de una infracción grave de las obligaciones laborales.

C2.5.e. Algunas aerolíneas están cobrando por el exceso de equipaje por encima de un peso mínimo. ¿Cuál es la situación de la gente de mar con arreglo al MLC, 2006?

El MLC, 2006, recomienda en la pauta B2.5.1, párrafo 3, *d)*, que los armadores paguen la facturación de 30 kg de equipaje en relación a la repatriación. Los Estados del pabellón deberían prestar la debida consideración a esta recomendación [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?]. Si las aerolíneas cobran el sobrepeso de equipaje por encima de un límite más bajo, la cuestión podría ser resuelta por la autoridad competente [véase la sección A28. ¿Dónde se pueden obtener los datos de contacto de la autoridad nacional competente encargada del MLC, 2006?], y habría que aclarar la situación con las compañías aéreas de que se trate.

C2.5.f. ¿Se incluye en esta disposición a la gente de mar abandonada?

El MLC, 2006, no se ocupa directamente en la actualidad del grave problema del abandono de la gente de mar. Sin embargo, algunas de sus disposiciones, como las relativas a la repatriación, pueden aplicarse para ayudar a proteger a la gente de mar de cara a algunas de las consecuencias del abandono [véase la sección A39. ¿Presta ayuda el MLC, 2006, a la gente de mar abandonada?].

En abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase la sección A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?] establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó diversas enmiendas al Código del MLC, 2006 [véase la sección A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?] para tratar de forma más específica el problema del abandono de la gente de mar. Se espera que entren en vigor en enero de 2017. El sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, contiene información sobre estas enmiendas [43].

C2.5.g. ¿Puede un marino decidir no ejercer el derecho a ser repatriado cuando surja tal derecho?

El apartado *b)* del párrafo 2 de la norma A2.5 del MLC, 2006, estipula que cada Estado del pabellón deberá prever, a través de su legislación o de otras medidas o convenios colectivos, una serie de cuestiones, incluida «la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación (ese período deberá ser inferior a doce meses). Sin embargo, un marino podría optar por no ejercer tal derecho cuando surja (a menos que la legislación del Estado del pabellón prohíba que pueda tomar esta decisión [véase la sección C2.1.k. ¿Puedo firmar acuerdos de empleo de la gente de mar consecutivos que abarquen un período superior a doce meses?]. Al mismo tiempo, el Estado del pabellón tiene que tener en cuenta su obligación de exigir que la gente de mar disfrute de vacaciones anuales pagadas como lo estipula la regla 2.4 y en conformidad con las disposiciones del Código [véase la sección C2.4.a. ¿Cuál es el derecho mínimo de la gente de mar a vacaciones pagadas?].

[43] Véase el sitio web: www.ilo.org/mlc.

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

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

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

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

Esta pauta indica simplemente que el período durante el cual la gente de mar debe continuar recibiendo su salario (a menos que encuentre otro empleo) puede ser limitado a dos meses por la legislación nacional o por un convenio colectivo aplicable, pero de ninguna manera a un período más corto.

C2.7. Niveles de dotación

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

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

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

La respuesta dependerá de los factores que un Estado del pabellón haya tomado en consideración al establecer el documento sobre los niveles de dotación mínima segura. En otras palabras, los niveles de dotación serán los mismos si, al establecer dicho documento, el Estado del pabellón tiene en cuenta los factores señalados en la norma A2.7 del MLC, 2006, incluida la necesidad de tomar en consideración todos los requisitos previstos en la regla 3.2 y la norma A3.2, sobre alimentación y servicio de fonda [véase la sección C2.7.a. ¿Establece el MLC, 2006, un nivel mínimo de dotación para los buques?].

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

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

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

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

C3.1. Alojamiento y servicios de esparcimiento

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

El párrafo 2 de la regla 3.1 del MLC, 2006, estipula que los requisitos del Código relativos a la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos en la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para el Estado del pabellón, o después de esa fecha. En cuanto a los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Estado del pabellón, se siguen aplicando los requisitos sobre construcción y equipamiento de buques establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92) [44], y en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133) [45], en la medida en que estos instrumentos ya hayan sido aplicables en esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro de que se trate.

Puede ocurrir que uno de esos Convenios, o ambos, haya entrado en vigor tras su ratificación por el país de que se trate. También puede ocurrir que las disposiciones sustanciales de esos convenios hayan entrado en vigor para dicho país al ratificar éste el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) [46], y/o el Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147 [47]; también puede haber casos en que si bien los Convenios núms. 92 y 133 no han sido ratificados, sí sean aplicables en virtud de la legislación nacional del país. Incluso cuando un país no ha ratificado ninguno de estos Convenios, todos los buques que enarbolan su pabellón deben cumplir con el requisito básico establecido en el párrafo 1 de la regla 3.1, a saber, que a bordo «se faciliten y mantengan alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, conformes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar», en consonancia con la legislación del país de que se trate. Todos los demás requisitos del MLC, 2006, aplicados a nivel nacional, incluidos los

[44] Se puede consultar en el sitio web de la OIT, bajo el epígrafe «Normas del trabajo», y el subepígrafe «Número del Convenio». Véase la dirección: www.ilo.org/normes.

[45] *Ibíd*.

[46] *Ibíd*.

[47] *Ibíd.*

requisitos de la norma A3.1 que no están relacionados con la construcción y el equipamiento, se aplicarán a los buques construidos antes de la fecha en que el MLC, 2006, haya entrado en vigor para el Estado del pabellón.

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

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

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

Son buques para fines especiales los que se dedican a la formación, u otros buques construidos de acuerdo con el *Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008*, de la OMI [48], y sus versiones posteriores [49].

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

En virtud del apartado *a)* del párrafo 9 de la norma A3.1 del MLC, 2006, en los buques que no sean de pasaje se debe proporcionar un dormitorio individual a cada marino; por lo que se refiere a los buques de arqueo bruto inferior a 3 000 o a los buques para fines especiales [véase la sección C3.1.c. ¿Qué son los ‹buques para fines especiales›?], la autoridad competente podrá, previa consulta con las organizaciones interesadas de los armadores y de la gente de mar, conceder exenciones con respecto al cumplimiento de este requisito [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?].

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

El trato de los cadetes y la terminología utilizada puede variar entre países. La respuesta que aquí se propone está basada en que el término «cadete» designa a una persona joven inscrita en un programa de formación para la obtención de calificaciones específicas, que puede requerir la adquisición de experiencia de trabajo a bordo. En el MLC, 2006, la cuestión del alojamiento para los cadetes no se considera directamente como distinta del alojamiento de los demás marinos. Por consiguiente, se aplicará la regla general que prevé posibles exenciones, descrita en la respuesta [véase la sección C3.1.d. ¿Es siempre obligatorio asignar dormitorios individuales a la gente de mar?]

[48] OMI, Resolución MSC.266 (84): *Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008 (Código SPS 2008)*. Segunda edición, Organización Marítima Internacional, Londres, 2008. Se puede consultar en la dirección http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22047 (en inglés).

[49] Véase la dirección www.imo.org/publications.

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

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

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

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

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

La norma A3.1 del MLC, 2006, contiene requisitos detallados en cuanto a la superficie mínima disponible en los dormitorios, pero no especifica la forma en que se deben medir tales superficies. Sin embargo, el Convenio incluye algunas orientaciones (en el párrafo 6 de la pauta B3.1.5) en el sentido de que en el cálculo de la superficie se debería incluir el espacio ocupado por las literas, armarios, cómodas y asientos, pero no los espacios reducidos o de forma irregular «que no aumenten de manera efectiva el espacio disponible para circular y que no puedan ser utilizados para colocar muebles». Dado que la superficie de los espacios fraccionados que ocupan las instalaciones sanitarias adyacentes no aumentaría de manera efectiva el espacio disponible para la libre circulación, etc., se puede concluir que la existencia de servicios sanitarios privados o personales probablemente no tendría ningún impacto en la medición de las superficies mínimas disponibles para los dormitorios con arreglo al párrafo 9 de la norma A3.1, si bien la cuestión podría ser pertinente en la perspectiva de la equivalencia sustancial [véase la sección A11. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?].

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

con la superficie disponible se incluya en la evaluación de una solución sustancialmente equivalente, como, por ejemplo, la concesión a la gente de mar de tiempo libre suplementario para bajar a tierra.

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

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

En virtud del párrafo 18 de la norma A3.1 del MLC, 2006, es obligatorio que se realicen inspecciones frecuentes a bordo de los buques, a cargo del capitán o bajo sus órdenes, con el fin de asegurar que los espacios de alojamiento de la gente estén limpios, en condiciones adecuadas de habitabilidad y se mantengan en buen estado. Los resultados de cada inspección deben anotarse en un registro y estar disponibles para su verificación. Estas inspecciones son fundamentales para asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones durante los períodos comprendidos entre cada inspección por el Estado del pabellón. Los procedimientos relativos a la inspección podrían incluirse en los planes del armador, según lo establecido en la parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima del buque [véase la sección C5.1.l. ¿Qué información debería facilitarse en la parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?].

C3.1.j. ¿Se ha previsto algún grado de flexibilidad con respecto a los requisitos sobre alojamiento e instalaciones de esparcimiento?

El MLC, 2006, contiene un número importante de orientaciones técnicas con respecto a la aplicación de las normas sobre alojamiento y servicios e instalaciones de esparcimiento a nivel nacional. Estas disposiciones, destinadas a los Estados del pabellón, son aplicables a todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio. Sin embargo, también se han previsto algunas excepciones y criterios de flexibilidad sobre la base de factores como los niveles de arqueo bruto, así como ajustes específicos aplicables a algunas categorías de buques, como los buques de pasaje o los buques para fines especiales [véase la sección C3.1.c. ¿Qué son los «buques para fines especiales»?]; asimismo, se ha previsto la posibilidad de que los buques pequeños, con un arqueo bruto inferior a 200, queden exentos de ciertos requisitos, establecidos en el párrafo 20 de la norma A3.1, si así se decide en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas [véase sección B15. ¿Cómo puede tomar una determinación una autoridad nacional si no existen organizaciones de armadores o de gente de mar?].

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

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

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

Además de las recomendaciones contenidas en la pauta B3.1 y de las disposiciones que figuran en la norma A4.3 y en la pauta B4.3, en octubre de 2014 tuvo lugar una reunión tripartita internacional de expertos que adoptó las *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [50].

C3.2. Alimentación y servicio de fonda

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

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

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

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

C3.2.c. ¿Deben ostentar certificado profesional los cocineros de los buques?

El MLC, 2006, no exige que los cocineros de los buques tengan un certificado profesional para ejercer sus funciones. No obstante, la pauta B3.2 sugiere que la certificación podría ser el enfoque idóneo. La aplicación de un requisito de esa índole debería disponerse en la legislación de cada país. En todo caso, los cocineros de los buques no deben ser menores de 18 años y, de conformidad con el párrafo 3 de la regla 3.2, deben tener la formación profesional, las calificaciones y las competencias laborales exigidas para ejercer esa función a bordo, en conformidad con los requisitos establecidos en la legislación de cada país. En 2013, una reunión internacional adoptó las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques* [51]. Estas pautas pueden consultarse fácilmente en el sitio web del MLC, 2006.

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

La norma A3.2 no exige que el cocinero de a bordo trabaje a tiempo completo. Los factores que determinarán si el cocinero debe trabajar a tiempo completo o a tiempo parcial

[50] Disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español» y a continuación, el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

[51] *Ibíd.*

son el tamaño de la embarcación y el número de comidas que se sirvan por día. Sin embargo, los requisitos sobre formación y calificaciones se aplican tanto al cocinero que trabaje a tiempo completo como al que lo haga a tiempo parcial.

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

En lo que atañe a la definición de criterios específicos sobre el agua potable, el MLC, 2006, deja el tratamiento de esta materia a las normas de aplicación por el Estado del pabellón [véase la sección A7. ¿Se aplica directamente el MLC, 2006, a los armadores, los buques y la gente de mar?]. Dicho esto, en las *Pautas sobre la formación de los cocineros de buques* (y también en el marco de la regla 3.2 del MLC, 2006), que fueron examinadas en una reunión tripartita internacional de expertos organizada por la OIT en septiembre de 2011, figuran algunas sugerencias de criterios aceptables en esta materia [52]. Por cierto, es de todas maneras importante consultar el tema con los Estados del pabellón de que se trate.

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

La fecha de entrada en vigor del Convenio para el país no es directamente pertinente para cualquier certificado que pueda haberse expedido, como los certificados de los cocineros de los buques. Estos certificados deberían considerarse atendiendo a sus fundamentos, sin tener en cuenta que fueran expedidos antes de la entrada en vigor del Convenio Sin embargo, si la formación de los cocineros de los buques no cumple los requisitos del MLC, 2006, entonces puede plantearse una pregunta, tal vez más relacionada con si un Estado del pabellón debería reconocer una situación de incumplimiento a los efectos de la inspección y de la expedición de un Certificado de Trabajo Marítimo [véase la sección C1.3.g. ¿La entrada en vigor del MLC, 2006, para un país afecta a la validez de cualquier certificado expedido a la gente de mar (por ejemplo: certificado de formación de los cocineros o certificado médico)?].

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

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

C4.1.a. ¿Qué tipo de tratamiento puede ser considerado como atención médica?

En lo que atañe a la protección de la salud y la atención médica que los armadores tienen la obligación de proporcionar a la gente de mar a bordo de sus buques, en principio gratuitamente, de conformidad con la regla 4.1, el Convenio no menciona ningún tratamiento en particular (que no sea la «atención dental esencial»), ya que esta materia debería ser objeto de la legislación de cada país. Los Estados del pabellón tienen la obligación de asegurar que se apliquen a la gente de mar todas las disposiciones generales nacionales en materia de protección de la salud en el trabajo y de atención médica que sean pertinentes para sus funciones, así como las disposiciones especiales relativas al trabajo a

[52] Las pautas de la OMS/OIT pueden descargarse en el sitio web: http://www.who.int/water_sanitation_health/publications/2011/dwq_guidelines/en/index.html (en inglés).

bordo de buques. En particular, la protección de la salud y la atención médica deben ser lo más semejantes posibles a la protección y la atención que se brinda generalmente a los trabajadores en tierra, inclusive en cuanto a la rápida disponibilidad de los medicamentos, el equipo médico y las instalaciones que se necesiten para el diagnóstico y el tratamiento, y a la información y los conocimientos médicos; asimismo, se deben incluir medidas de carácter preventivo, como los programas de promoción de la salud y educación sanitaria. La gente de mar tiene derecho a consultar sin demora a un médico o un dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible.

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

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

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

El apartado *a)* del párrafo 4 de la norma A4.1 del MLC, 2006, requiere que en todos los buques se lleve un botiquín, equipo médico y una guía médica, cuyas especificaciones debe fijar y someter a inspecciones periódicas la autoridad competente; en las disposiciones nacionales deben tenerse en cuenta el tipo de buque, el número de personas a bordo y la naturaleza, el destino y la duración de los viajes, así como las normas médicas pertinentes recomendadas a nivel nacional e internacional. En cuanto al contenido del botiquín y a muchos otros aspectos conexos, el párrafo 4 de la pauta B4.1 [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?] remite a las recomendaciones internacionales pertinentes, como, por ejemplo, las que figuran en la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo* [53].

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

Aun cuando todo país puede desarrollar su propia guía médica nacional en este campo, el cumplimiento de los requisitos previstos en la norma A4.1 (párrafo 4, apartado *a)*) y la pauta B4.1.1 (párrafo 4) [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?] supone aplicar las recomendaciones internacionales pertinentes, como, por ejemplo, las que figuran en la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo*.

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

En el MLC, 2006, no hay ningún modelo de formulario normalizado para el informe médico que los países deben adoptar, de conformidad con el párrafo 2 de la norma A4.1, y que será utilizado por los capitanes de buques y el personal médico pertinente en tierra y a bordo. El propósito del formulario se explica en la pauta B4.1.2 (párrafo 1): facilitar el

[53] OMS: *Qualification Addendum: International Medical Guide for Ships*, tercera edición. Ginebra, 2010. Puede adquirirse en www.who.int/bookorders.

intercambio, entre el buque y tierra, de informaciones médicas y datos conexos sobre marinos enfermos o lesionados.

Aunque el MLC, 2006, no prevé la utilización de un formulario específico, en la tercera edición *en inglés* de la *Guía médica internacional de a bordo* (International Medical Guide for Ships, Annex A) [54], publicada en 2007 por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en representación de la OMS, la OIT y la OMI, se incluye un formulario de esa índole.

C4.1.f. En la pauta B4.1.1, párrafo 2, del MLC, 2006, se menciona el *Documento que ha de servir de guía – Guía internacional para la formación de la gente de mar*. ¿Dónde se puede obtener un ejemplar, pues en principio la última edición está agotada?

La OMI dejó de distribuir esta guía [55] debido a que el Convenio STCW ha sido revisado. Se puede descargar gratuitamente una versión en inglés de esta publicación, en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

C4.2. Responsabilidad del armador

C4.2.a. ¿En qué consiste la responsabilidad del armador?

Además de fijar requisitos sobre la protección de la salud y la atención médica a bordo y en tierra, el MLC, 2006, también exige, en su regla 4.2, que los Estados del pabellón garanticen que toda la gente de mar empleada en sus buques reciban ayuda y apoyo material de los armadores en lo que atañe a las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de dicho acuerdo. Entre las consecuencias financieras se incluyen la pérdida del salario y también los costos médicos y otros gastos. Estas disposiciones complementan la protección prevista en la regla 4.1 en relación con la atención médica a bordo de los buques y en tierra y la protección a largo plazo en virtud de la regla 4.5 sobre la seguridad social.

C4.2.b. ¿Cuándo comienza y cuándo termina la responsabilidad del armador?

La responsabilidad que los armadores tienen en virtud de la regla 4.2, de asumir los gastos de los marinos que trabajan en sus buques en caso de enfermedad o de lesiones, comienza en la fecha en que la gente de mar asume sus funciones y termina en la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada; además, la responsabilidad de los armadores se extiende también a las enfermedades y las lesiones que se derivan del empleo de los marinos entre la fecha de comienzo de sus funciones y la fecha de la repatriación [véase la sección C4.2.d. ¿Está limitada la responsabilidad del armador?] [véase la sección C4.2.f. ¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?].

[54] *Ídem.*

[55] Disponible en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), en el enlace «Academia de Trabajo Marítimo», sección «OMI/OIT».

C4.2.c. ¿Qué gastos se incluyen en el ámbito de la responsabilidad del armador?

En el párrafo 1 de la regla 4.2 del MLC, 2006, se establece el principio general según el cual la gente de mar tiene derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de tal acuerdo. La cuestión de qué se entenderá por consecuencias financieras debe resolverse en la legislación de cada país. De acuerdo con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 y 7 de la norma A4.2 del MLC, 2006, los armadores deben asumir como mínimo los siguientes costos:

- los gastos de atención médica, incluidos el tratamiento médico y el suministro de medicamentos y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y la alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o lesionada, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o la discapacidad [véase la sección C4.2.d. ¿Está limitada la responsabilidad del armador?]; cuando la enfermedad o la lesión ocasionen una incapacidad para trabajar, la totalidad de los salarios mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo y hasta que la gente de mar ha sido repatriada, y la totalidad o una parte de los salarios, según lo previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos, desde el momento en que la gente de mar sea repatriada o desembarcada y hasta su curación o hasta que tenga derecho a prestaciones en efectivo con arreglo a la legislación del país de que se trate;

- una garantía financiera destinada a asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo o de una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo de la gente de mar o en un convenio colectivo;

- los gastos de sepelio en caso de muerte de un marino a bordo o en tierra durante el período de contratación;

- los gastos que se deriven de las medidas destinadas a proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida.

C4.2.d. ¿Está limitada la responsabilidad del armador?

En virtud de la norma A4.2, la legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador por lo que se refiere a sufragar los gastos de asistencia médica, alojamiento y alimentación, así como la obligación de pagar la totalidad o una parte de los salarios [véase la sección C4.2.c. ¿Qué gastos se incluyen en el ámbito de la responsabilidad del armador?], a un período que no debe ser inferior a 16 semanas a partir del día en que se produjo la lesión o a partir del comienzo de la enfermedad [véase la sección C4.2.f. ¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?].

C4.2.e. ¿Se establece en el MLC, 2006, una modalidad específica para las garantías financieras que deben aportar los armadores?

En el Convenio no se prevé ninguna forma particular para las garantías financieras que se deben constituir para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o de discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo o de una enfermedad o un riesgo profesionales. Sin embargo, varias enmiendas relativas a la norma A4.2 del MLC, 2006, fueron adoptadas en abril de 2014 y se espera que entren en vigor en enero de 2017 [véase la sección C4.2.h. ¿Cuál es la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada?

¿Qué cubre?]. En otras palabras, dichas garantías pueden adoptar diversas formas (por ejemplo, un seguro o una fianza).

C4.2.f. ¿Existen excepciones a la responsabilidad del armador?

En virtud del párrafo 5 de la norma A4.2, la legislación nacional puede eximir de responsabilidad a los armadores con respecto a:

a) las lesiones que no se hayan producido en el servicio del buque;

b) las lesiones o enfermedades imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, herida o fallecida; y

c) las enfermedades o deficiencias físicas que la gente de mar haya disimulado deliberadamente en el momento de la contratación.

De acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 6 de la norma A4.2, la legislación nacional puede eximir también a los armadores de la obligación de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio, en la medida en que los poderes públicos asuman dicha obligación. Asimismo, el párrafo 2 de la pauta B4.2 reconoce que en la legislación nacional se podrá establecer que la responsabilidad del armador en cuanto a sufragar los gastos derivados de las enfermedades o lesiones de la gente de mar cesará a partir del momento en que dicha gente de mar pueda reclamar prestaciones de asistencia médica en virtud de un régimen de seguro obligatorio de enfermedad, de seguro obligatorio de accidentes o de indemnización a los trabajadores por accidentes laborales.

C4.2.g. ¿Cuál es el grado de responsabilidad de los armadores cuando la gente de mar a bordo de sus buques está amparada por un régimen estatal (público) de indemnización en caso de enfermedad o lesión?

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

C4.2.h. ¿Cuál es la garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte y de discapacidad prolongada? ¿Qué cubre?

Los detalles de la cobertura y de la forma que reviste esta garantía financiera aún no se especifican en el MLC, 2006. Sin embargo, en abril de 2014, el Comité Tripartito Especial [véase la sección A22. ¿Qué es el Comité Tripartito Especial?] establecido en virtud del MLC, 2006, adoptó enmiendas del Código del MLC, 2006 [véase la sección A21. ¿Cómo puede actualizarse el MLC, 2006?], con miras a abordar más específicamente el problema del abandono de la gente de mar y de la responsabilidad de los armadores en caso de muerte o de discapacidad prolongada [véase la sección A43. ¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006, y cuál es su estatus jurídico? ¿Se aplican ya?]. Se

espera que entren en vigor en enero de 2017. El sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, contiene información sobre estas enmiendas [56].

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

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

Las principales obligaciones establecidas en los párrafos 1 a 3 de la regla 4.3, en cuanto a la seguridad y la salud en el trabajo marítimo, recaen en el Estado del pabellón. La norma A4.3 y la pauta B4.3 contienen numerosas directrices y orientaciones técnicas sobre el tema. Dichas disposiciones también están relacionadas con las que figuran en la norma A3.1 sobre alojamiento y servicios de esparcimiento a bordo. En la norma A4.3 se especifican los distintos ámbitos de operación de los buques respecto de los cuales se deben adoptar, aplicar eficazmente y promover políticas y programas sobre seguridad y salud en el trabajo, y que también deben ser objeto de normas legales sobre protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes. Es posible que algunos países cuenten ya con políticas, programas y normas jurídicas en estos ámbitos, o con políticas y programas de carácter general aplicables a los mismos que haya que complementar o adaptar a fin de que también cubran las condiciones específicas a bordo de los buques. La mayor parte de las disposiciones de la norma A4.3 y la pauta B4.3 se refieren a aspectos técnicos que la autoridad competente [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?], previa celebración de consultas con las organizaciones pertinentes de los armadores y de la gente de mar, tendrá que desarrollar más detalladamente basándose en directrices internacionales y sectoriales y en los resultados de las consultas tripartitas. La Oficina Internacional del Trabajo está elaborando orientaciones técnicas adicionales para ayudar a los países a aplicar el Convenio. Otras orientaciones de la OIT se encuentran en los repertorios de recomendaciones prácticas *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, de 1996 [57], y *Factores ambientales en el lugar de trabajo*, de 2001 [58]. En octubre de 2014, una reunión tripartita internacional de expertos adoptó las *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [59].

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

El comité de seguridad del buque tiene que crearse cuando a bordo del buque de que se trate haya cinco o más marinos (norma A4.3, párrafo 2, apartado *d)*).

[56] *Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia en su 103.ª reunión, 11 de junio de 2014*, pueden consultarse en el sitio web: www.ilo.org/mlc.

[57] Disponible en la dirección: http://www.ilo.org/safework/info/standards-and-instruments/codes/lang--es/index.htm.

[58] *Ídem.*

[59] El texto está disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español» y a continuación, bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

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

En el MLC, 2006, se mencionan varios instrumentos de orientación sobre seguridad y salud en el trabajo que revisten interés en el ámbito del trabajo marítimo y deberían ser tomados en consideración. Estas orientaciones pueden consultarse en el sitio web de SafeWork de la OIT (www.ilo.org/safework).

En octubre de 2014, una reunión tripartita internacional de expertos adoptó las *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [60].

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

C4.4. Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

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

La inclusión de un requisito sobre los centros de bienestar en tierra tiene por objeto asegurar que los marinos que trabajan a bordo de buques tengan acceso en tierra a instalaciones y servicios para preservar su salud y su bienestar. Dichas instalaciones, ubicadas en los puertos o cerca de éstos, son un medio importante para que la gente de mar que tal vez esté embarcada durante viajes largos en el mar pueda contar con servicios de salud y de bienestar, así como un entorno social, cuando se encuentre en países extranjeros. Esta obligación figura en el párrafo 2 de la regla 2.4 del MLC, 2006.

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

Con arreglo a la regla 4.4, los países deben velar por que las instalaciones de bienestar en tierra, si las hay en su territorio, sean de fácil acceso para todos los marinos, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en que la gente de mar esté empleada o contratada o trabaje. También deben fomentar el desarrollo de instalaciones de bienestar en los puertos apropiados de su territorio y determinar, previa celebración de consultas con las organizaciones pertinentes de los armadores y de la gente de mar, cuáles serán los puertos que se considerarán «apropiados». Asimismo, deben alentar la creación de comisiones de bienestar encargadas de examinar periódicamente las instalaciones y servicios de bienestar para asegurarse de que sigan siendo apropiados, habida cuenta de las nuevas necesidades de la gente de mar como consecuencia de la evolución del transporte marítimo en los planos técnico y operacional, así como de otros cambios.

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

El párrafo 3 de la pauta B4.4.2 del MLC, 2006 [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?] contiene una lista no exhaustiva de los siguientes tipos de instalaciones y servicios:

[60] El texto está disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español» y a continuación, bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

a) salas de reunión y de esparcimiento, según las necesidades;

b) instalaciones deportivas y otras instalaciones al aire libre, en particular para competiciones;

c) instalaciones educativas; y

d) cuando proceda, instalaciones para la práctica religiosa y los servicios de asesoramiento personal.

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

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

a) las autoridades públicas;

b) las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, con arreglo a convenios colectivos o a otros acuerdos concertados entre ellas; y

c) organizaciones benévolas.

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

a) subvenciones públicas;

b) gravámenes u otras contribuciones especiales provenientes de círculos marítimos;

c) aportaciones voluntarias de los armadores, de la gente de mar o de sus organizaciones; y

d) aportaciones voluntarias de otras fuentes.

C4.4.e. ¿Según el MLC, 2006, es obligatorio permitir que la gente de mar baje a tierra para disfrutar de los centros de bienestar?

La regla 2.4 del MLC, 2006, establece el principio de que se deben conceder a la gente de mar permisos para bajar a tierra con el fin de favorecer su salud y bienestar, según modalidades que sean compatibles con las exigencias operativas de las funciones que desempeñan a bordo. La contribución fundamental que los permisos para bajar a tierra hacen al bienestar de la gente de mar se ha reconocido en la regla 4.4 del MLC, 2006, así como en el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965, enmendado, de la OMI, y en los Convenios núms. 108 y 185 de la OIT relativos a los documentos de identidad de la gente de mar. Aunque la concesión de permisos para bajar a tierra no es siempre posible, debido a las necesidades operacionales de los buques o por razones de seguridad, no se deberían rechazar injustificadamente las solicitudes de los marinos que piden permiso para bajar a tierra y beneficiarse de las prestaciones de los centros de bienestar social.

C4.5. Seguridad social

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

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

La protección social comprende el conjunto de medidas públicas que una sociedad adopta para proteger a sus miembros ante las dificultades económicas y sociales que pueden resultar de la falta o la reducción sustancial de los ingresos provenientes del trabajo como resultado de diversas contingencias (enfermedad, maternidad, accidente del trabajo, desempleo, invalidez, vejez y muerte del sostén de la familia), e incluye también la asistencia sanitaria y las prestaciones para las familias con niños. Este concepto de protección social se ha recogido en diversas normas de la OIT. Por definición, la protección social es más amplia y más incluyente que la seguridad social, ya que incorpora mecanismos no oficiales o privados que aportan prestaciones de seguridad social, y de hecho abarca los recursos tradicionales de la seguridad social, como la asistencia social, el seguro social y las prestaciones universales de seguridad social. Cabe señalar que entre las sociedades e instituciones de todo el mundo se observan diferencias significativas en cuanto a la forma de definir y de abordar la protección social.

La OIT ha publicado en 2012 el *Manual: Orientaciones para la aplicación del convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Seguridad social para la gente de mar* (2012) [61], para ayudar a los países a aplicar el Convenio.

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

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

[61] Disponible en el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español» y a continuación, bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

obligación de proporcionar seguridad social a la gente de mar. Para facilitar el cumplimiento de esta obligación, en el Convenio se ha previsto un grado de flexibilidad [véase la sección C4.5.f. ¿Cuáles son los distintos medios para proporcionar la seguridad social prevista en el MLC, 2006?].

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

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

El concepto de «ramas de la seguridad social» se refiere a distintos tipos de prestaciones, clasificadas en relación a la contingencia objeto de su cobertura y al apoyo que cada rama proporciona con respecto a la contingencia. Las ramas de seguridad social señaladas en el MLC, 2006, corresponden a las nueve ramas clásicas de la seguridad social establecidas y definidas en el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102) [62], que debería consultarse cuando se necesiten orientaciones en cuanto a los componentes y a la protección requerida en cada una de las ramas. Las nueve ramas son las siguientes:

- atención médica;
- prestaciones de enfermedad;
- prestaciones de desempleo;
- prestaciones de vejez;
- prestaciones por lesiones profesionales;
- prestaciones familiares;
- prestaciones de maternidad;
- prestaciones de invalidez;
- prestaciones de supervivencia.

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

En el MLC, 2006, muchos de los ámbitos de protección social se abordan a través de lo que puede describirse como requisitos complementarios para los armadores, los Estados del pabellón y los Estados de residencia; en conjunto, tienen por objeto proporcionar una protección de seguridad social integral para la gente de mar. La protección a corto plazo está garantizada por: 1) la obligación que tienen los Estados del pabellón ratificantes del MLC, 2006, de asegurar una atención médica a bordo, y la obligación de todos los Estados ratificantes de dar acceso a sus establecimientos a los marinos que necesitan atención médica inmediata mientras se encuentran a bordo de buques que hacen escala en sus

[62] Puede consultarse en la dirección www.ilo.org/normes.

puertos (regla 4.1), y 2) la obligación que tienen los armadores de dar protección a los marinos empleados a bordo de sus buques (a menudo, a través de sistemas de seguros), en caso de enfermedad, lesiones o muerte relacionadas con el empleo, independientemente de la nacionalidad de los marinos o de su lugar de residencia (regla 4.2) [véase sección C4.2. Responsabilidad del armador].

Esta protección a corto plazo tiene que ser complementada o combinada con la protección a largo plazo prevista en la regla 4.5 con respecto a por lo menos tres de las ramas en el momento de la ratificación [véase la sección C4.5.c. ¿Qué se entiende por «ramas de la seguridad social»?]. Al respecto, en la pauta B4.5, párrafo 1, se recomienda dar prioridad a las ramas de la atención médica, las prestaciones de enfermedad y las prestaciones por lesiones profesionales, por considerarse que complementan directamente las obligaciones impuestas a los armadores en virtud de las reglas 4.1 y 4.2.

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

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

C4.5.f. ¿Cuáles son los distintos medios para proporcionar la seguridad social prevista en el MLC, 2006?

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

- a través de diversos acuerdos bilaterales y multilaterales o de sistemas contributivos (norma A4.5, párrafo 3); y

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

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

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

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

Existe un modelo de comunicación («Declaración necesaria para la ratificación»), que los países ratificantes pueden utilizar para cumplir con esta obligación prevista en el MLC, 2006 [véase la sección A42. ¿Qué debe hacer un país para ratificar el MLC, 2006? ¿Qué documentos hay que cumplimentar?]. Puede obtenerse en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español», bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

C5. Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

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

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

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

¿Es el concepto de equivalencia sustancial aplicable al Título 5?

Como se indica en los párrafos introductorios 2 y 3 del Título 5, las disposiciones contenidas en este Título no pueden aplicarse por medio de disposiciones sustancialmente equivalentes [véase la sección A11. ¿Qué es una disposición «equivalente»?].

C5.1. Responsabilidades del Estado del pabellón

C5.1.a. ¿Qué es un Estado del pabellón?

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

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

El artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, establece en su párrafo 1: «Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y

control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen su pabellón». Las responsabilidades específicas de los Estados del pabellón con respecto a la inspección y también, en algunos casos, la certificación (es decir, la comprobación de que un buque y sus operaciones, incluidas las condiciones para los trabajadores a bordo de los buques (la gente de mar), están en conformidad con las normas internacionales acordadas) se establecen en los numerosos convenios marítimos internacionales adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la OIT.

C5.1.b. ¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades?

De acuerdo con el párrafo 3 de la regla 5.1.1 del MLC, 2006, todo país puede, cuando proceda, facultar a instituciones públicas u otras organizaciones (inclusive organizaciones de otro país) a las que reconozca como competentes e independientes para llevar a cabo inspecciones o expedir certificados, o ambas funciones. En todos los casos, el país que delegue dichas funciones seguirá siendo plenamente responsable de la inspección y la certificación de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en los buques que enarbolen su pabellón. En el MLC, 2006, las organizaciones a las que el Estado del pabellón puede delegar responsabilidades se denominan «organizaciones reconocidas» (OR).

C5.1.c. ¿Existe un modelo de sistema de inspección y certificación por el Estado del pabellón?

La regla 5.1.1 del MLC, 2006, en su párrafo 2, exige que los Estados del pabellón establezcan un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolen su pabellón estén, y sigan estando, en conformidad con las normas del Convenio. No se prescribe ningún modelo para la creación de tal sistema; en todo caso, en virtud de la norma A5.1.1, éste debe regirse con arreglo a disposiciones y objetivos claros en lo que respecta a la administración de los mecanismos de inspección y certificación, e incluir procedimientos generales adecuados que permitan evaluar en qué medida dichas disposiciones y objetivos se están cumpliendo en el país. De acuerdo con el párrafo 5 de la regla 5.1.1, la información relativa al sistema de inspección y certificación, incluido el método utilizado para evaluar su eficacia, debe incluirse en las memorias que los Miembros de la OIT deben presentar a la Oficina Internacional del Trabajo en virtud del artículo 22 de la Constitución [véase la sección A37. ¿Por qué la OIT dice que se ocupa de supervisar la aplicación de los convenios? ¿Qué se entiende por supervisar la aplicación? ¿Se ocupa la OIT de inspeccionar los buques?] [véase la sección A41. ¿Dónde se puede obtener el formulario de memoria sobre el MLC, 2006, que cada país ratificante tiene que presentar a la OIT?].

C5.1.d. ¿Qué es una «organización reconocida» (OR)?

En el contexto del MLC, 2006, las organizaciones en las cuales el Estado del pabellón puede delegar responsabilidades se denominan «organizaciones reconocidas» (OR) [véase la sección C5.1.b. ¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades?]. En la regla 5.1.2 y el Código se establecen los requisitos aplicables al procedimiento de delegación de responsabilidades y facultades a las OR. En muchos países, las organizaciones que están habilitadas como OR son las sociedades de clasificación de buques, las cuales son también responsables de la vigilancia de los buques, que incluye el control de la certificación obligatoria de los buques con arreglo a los convenios de la OMI.

C5.1.e. ¿Cómo se designa a una organización reconocida (OR) por un Estado del pabellón?

En la norma A5.1.2, párrafos 1 y 2, del MLC, 2006, se establecen los requisitos que deben aplicar los Estados del pabellón que deseen designar a instituciones públicas u otras

organizaciones autorizadas para llevar a cabo las inspecciones requeridas por el Convenio, en conformidad con la práctica habitual. El Estado del pabellón debe remitir a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las OR autorizadas para actuar en su nombre (en la que también se debe indicar el alcance de la autorización) [véase la sección C5.1.f. ¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida (OR)?], para su publicación (norma A5.1.2, párrafo 4). Esta información, así como otros datos relativos al ámbito nacional (haga clic en el nombre del país), se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), bajo el epígrafe «Ratificación e implementación del Convenio», en el enlace «Base de datos del MLC».

C5.1.f. ¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida (OR)?

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

La mayor parte de las funciones relacionadas con la inspección y certificación por el Estado del pabellón en virtud del MLC, 2006, pueden ser desempeñadas por una organización reconocida (OR). Cuando se designe a una OR, el Estado del pabellón (o su autoridad competente) debe precisar cuál es el alcance de las funciones que la OR ejercerá con respecto a la verificación de los requisitos nacionales. Ahora bien, aun cuando en el curso de una inspección por cuenta del Estado del pabellón la OR puede recibir de la gente de mar denuncias sobre posibles deficiencias a bordo del buque inspeccionado, la información se transmite al Estado del pabellón, cuya autoridad competente debería encargarse de investigar las quejas que se refieran a sus buques (norma A5.1.4, párrafo 5) o de asegurar el cumplimiento de los requisitos nacionales de aplicación del MLC, 2006 [véase sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?]. Asimismo, la información relativa al papel de las OR y al alcance de su autoridad debería ponerse a disposición de la gente de mar, en la eventualidad de que tengan alguna queja.

C5.1.g. ¿Deben inspeccionarse todos los buques?

Todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006 [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?] están sujetos a inspección con respecto a todos los requisitos contenidos en el Convenio (regla 5.1.4, párrafo 1). Las disposiciones de la regla 5.1.3 y la norma A5.1.3 también se aplicarán a los buques que se hayan certificado. Las normas que regirán la inspección son las disposiciones nacionales de aplicación del MLC, 2006.

C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?

En la norma A5.1.3, párrafo 1, se indica:

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

Estos ámbitos son los siguientes:

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

Si las Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión, en Ginebra, 11 de junio de 2014 [véase la sección A43. ¿Dónde se pueden encontrar las enmiendas del MLC, 2006, y cuál es su estatus jurídico? ¿Se aplican ya?] entran en vigor en enero de 2017, dos otros aspectos deberán ser añadidos a esta lista:

- garantía financiera para casos de repatriación;
- garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador.

C5.1.i. ¿Se debe incluir en la inspección los requisitos del MLC, 2006, no comprendidos en la lista de 14 aspectos que figura en el anexo A5-I?

Todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del MLC, 2006 [véase la sección B4. ¿A qué buques se aplica el MLC, 2006?], están sujetos a inspección con respecto a todos los requisitos del Convenio (regla 5.1.4, párrafo 1). Las disposiciones de la regla 5.1.3 y la norma A5.1.3 también se aplicarán a los buques que sean objeto de certificación. Las normas de inspección son las disposiciones nacionales de aplicación del MLC, 2006. A este respecto, en la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) [véase la sección C5.1.k. ¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?] que debe preparar la autoridad competente [véase sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?], se señalarán las disposiciones nacionales pertinentes de aplicación de los requisitos del MLC, 2006, con respecto a los 14 ámbitos que deben ser certificados para algunos buques [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?].

C5.1.j. ¿Debe aplicarse el requisito de certificación a todos los buques, de conformidad con la regla 5.1.3?

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

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

A los efectos del Reglamento del MLC, 2006, la expresión «viaje internacional» designa todo viaje desde un país hasta un puerto situado fuera de dicho país.

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

C5.1.k. ¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?

Los principales requisitos para la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) se establecen en los párrafos 9 y 10 de la norma A5.1.3 del MLC, 2006:

> La parte I debe redactarla la autoridad competente [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] ajustándose al modelo que figura en el anexo A5-II. En particular, en dicha parte se debe:
>
> i) determinar la lista de temas que serán objeto de inspección con arreglo a lo dispuesto en el MLC, 2006 (es decir, los 14 aspectos que figuran en el anexo A5-I) [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?];
>
> ii) indicar, con respecto a cada uno de esos ámbitos, cuáles son los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del Convenio, haciendo referencia a las disposiciones legales nacionales pertinentes, y proporcionar, en la medida en que sea necesario, información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales;
>
> iii) indicar cuáles son los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional;
>
> iv) señalar toda disposición sustancialmente equivalente que se haya adoptado [véase la sección A11. ¿Qué es una disposición «sustancialmente equivalente»?], y
>
> v) indicar claramente toda exención concedida por la autoridad competente en conformidad con lo dispuesto en el Título 3.

La cuestión del grado de detalle que debería tener la información que se aporte sobre los requisitos nacionales con arreglo al inciso ii) más arriba y el alcance de la expresión «en la medida en que sea necesario» han suscitado interrogantes. La respuesta se encuentra en el párrafo 1 de la pauta B5.1.3:

> […] cuando la legislación nacional se ajuste exactamente a los requisitos indicados en el presente Convenio, bastará una referencia. Cuando una disposición del Convenio se aplique a través de equivalencias sustanciales según lo previsto en el párrafo 3 del artículo VI, dicha disposición debería identificarse y [debería] proporcionarse una explicación concisa.

En la preparación de la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) podría ser útil tener en cuenta la finalidad misma de la DCLM, planteada en el párrafo 4 de la pauta B5.1.3, a saber:

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

También puede ser útil el ejemplo de DCLM, partes I y II, incluido en el anexo B5-I del MLC, 2006.

Aun cuando el modelo de Declaración de Conformidad Laboral Marítima, parte I, no exige que se adjunte el tipo de información mencionado más abajo, puede ser aconsejable agregar también datos sobre las decisiones que se adopten con respecto a quién será incluido en la categoría de «gente de mar» [véase la sección B1. ¿Quiénes quedan protegidos por el MLC, 2006?], sobre qué se entenderá por «noche» [véase la sección C1.1.c. ¿Existe una norma internacional en la que se determine qué horas constituyen la «noche», o esto depende de cada país?] y también sobre qué se entenderá por «trabajo peligroso» [véase la sección C1.1.b. ¿Quién decide qué tareas pueden poner en peligro la seguridad o la salud de la gente de mar menor de 18 años?] en los casos en que hay a bordo gente de mar menor de 18 años. Esto permitiría evitar toda situación de incertidumbre durante las inspecciones mismas.

C5.1.l. ¿Qué información debería facilitarse en la parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?

De conformidad con el apartado *b)* del párrafo 10 de la norma A5.1.3, en la parte II de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM), que debe ser redactada por el armador del buque y certificada por la autoridad competente o una organización reconocida debidamente autorizada, se han de indicar las medidas adoptadas para asegurar que durante los períodos comprendidos entre las inspecciones se cumplan de forma permanente los requisitos nacionales establecidos en la parte I de la DCLM, así como las medidas propuestas para garantizar una mejora continua. En los párrafos 2 y 3 de la pauta B5.1.3 se dan orientaciones pormenorizadas en cuanto a los detalles que deberían incluirse en la parte II de la DCLM.

Asimismo, al igual que con respecto a la parte II, puede ser útil tomar en cuenta la finalidad misma de la DCLM, planteada en el párrafo 4 de la pauta B5.1.3, a saber:

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

También puede ser útil el ejemplo de DCLM, partes I y II, incluido en el anexo B5-I del MLC, 2006.

C5.1.m. ¿Puede facultarse a una organización reconocida (OR) para expedir la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM)?

La parte I de la DCLM tiene que «redactarla la autoridad competente» (norma A5.1.3, párrafo 10, apartado *a)*) [véase sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?]; esto significa que la persona que la firme debe haber sido directamente habilitada a tal efecto por la autoridad competente. A continuación, la DCLM será expedida en virtud de las facultades «de la autoridad competente» (véase un formulario modelo en el anexo A5-II del MLC, 2006). Con arreglo al párrafo 1 de la norma A5.1.3 del Convenio, una OR puede, si está autorizada a tal efecto, expedir un Certificado de Trabajo Marítimo (CTM) al que adjuntará la DCLM, compuesta de una parte I firmada en nombre de la autoridad competente, y una parte II, que puede ser certificada por una OR (norma A5.1.3, párrafo 10) [véase sección C5.1.f. ¿Qué funciones puede asumir una organización reconocida (OR)?].

Lo que la autoridad competente tiene que «redactar» y firmar es esencialmente el contenido principal de la parte I de la DCLM, en la cual debe señalar las leyes, reglamentos u otros instrumentos nacionales de aplicación de los requisitos del MLC, 2006, en el país de que se trate [véase sección C5.1.k. ¿Qué nivel de detalle debería tener la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?]. A tal efecto, se puede preparar por adelantado un formulario normalizado de la parte I con la firma de la autoridad competente y algunos datos específicos del buque inscritos en los casilleros previstos en la parte superior (es decir, el nombre del buque, el número OMI y el arqueo bruto).

Cuando una OR haya sido debidamente autorizada por la autoridad competente del Estado del pabellón para cumplimentar y expedir el Certificado de Trabajo Marítimo, también se podría autorizar a una OR para expedir la parte I de la DCLM que se adjuntará al Certificado.

C5.1.n. ¿Deben llevarse a bordo los originales del Certificado de Trabajo Marítimo y de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima?

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

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

C5.1.o. ¿Cuál es el período de validez del Certificado de Trabajo Marítimo?

En el párrafo 1 de la norma A5.1.3 se establece un período máximo de validez de cinco años para el Certificado de Trabajo Marítimo (a reserva de lo dispuesto en el párrafo 3 de dicha norma). Dado que éste es un valor máximo, el Estado del pabellón puede fijar en su legislación un período de validez más corto u otorgar a la autoridad competente o a una OR debidamente autorizada la facultad para expedir certificados por períodos más cortos. Esto podría ser útil, sobre todo en los primeros años de vigencia del MLC, 2006, a fin de evitar que un gran número de certificados lleguen a caducidad durante un mismo período, o para armonizar el período de validez establecido en virtud del Convenio con el período de validez de los certificados expedidos con arreglo a los convenios de la OMI.

C5.1.p. ¿En qué circunstancias puede expedirse un Certificado de Trabajo Marítimo provisional?

El Estado del pabellón no está obligado a expedir certificados provisionales; en la eventualidad de que decida expedirlos, en los párrafos 5 a 7 de la norma A5.1.3 se detallan las situaciones en que se admite expedir certificados provisionales, a saber:

a) a los buques nuevos en el momento de su entrega;

b) cuando un buque cambia de pabellón; o

c) cuando un armador se hace cargo de la explotación de un buque que es nuevo para dicho armador.

Un certificado provisional de trabajo marítimo puede ser expedido [véase la sección C5.1.r. ¿Puede renovarse un certificado provisional de trabajo marítimo?] para un período no superior a seis meses por la autoridad competente o por una organización reconocida (OR) debidamente autorizada a tal efecto. Un modelo del certificado de trabajo marítimo figura en el anexo A5-II del MLC, 2006. El certificado provisional de trabajo marítimo sólo puede expedirse después de que se haya verificado que:

a) el buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a los 14 ámbitos indicados [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?];

b) el armador ha demostrado a la autoridad competente o a una OR que el buque cuenta con procedimientos adecuados para dar cumplimiento al Convenio;

c) el capitán conoce las disposiciones del Convenio y las responsabilidades en materia de aplicación del mismo; y

d) se ha presentado a la autoridad competente o a una OR la información pertinente para la expedición de una Declaración de Conformidad Laboral Marítima [véase la sección C5.1.q. ¿Es obligatorio adjuntar una Declaración de Conformidad Laboral Marítima a un certificado provisional de trabajo marítimo?].

C5.1.q. ¿Es obligatorio adjuntar una Declaración de Conformidad Laboral Marítima a un certificado provisional de trabajo marítimo?

Según lo dispuesto en el párrafo 8 de la norma A5.1.3, no es necesario expedir una Declaración de Conformidad Laboral Marítima durante el período de validez del certificado provisional.

C5.1.r. ¿Puede renovarse un certificado provisional de trabajo marítimo?

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

C5.1.s. ¿En qué circunstancias deja de ser válido un Certificado de Trabajo Marítimo?

En el párrafo 14 de la norma A51.3 se señalan las situaciones en las que un Certificado de Trabajo Marítimo pierde su validez, a saber:

a) si las inspecciones pertinentes no se concluyen dentro de los períodos que se especifican en el MLC, 2006;

b) si el certificado no es refrendado al cabo de una inspección intermedia;

c) cuando el buque objeto del certificado cambia de pabellón;

d) cuando el armador del buque deja de asumir la responsabilidad de la explotación del mismo; y

e) cuando se incorporan modificaciones sustanciales a la estructura o el equipo del buque, cuestiones a las que se refiere el Título 3 del MLC, 2006.

C5.1.t. ¿Puede retirarse a un buque su Certificado de Trabajo Marítimo?

En virtud de la norma A5.1.3, párrafos 16 y 17, el Certificado de Trabajo Marítimo de un buque debe retirarse si se comprueba que en el mismo no se cumplen los requisitos previstos en el MLC, 2006, y no se han adoptado las eventuales medidas correctivas que se hayan prescrito [véase la sección C5.1.s. ¿En qué circunstancias deja de ser válido un Certificado de Trabajo Marítimo?].

C5.1.u. ¿Se altera la validez de los certificados ya expedidos si cambia la organización reconocida?

No, como se deduce del párrafo 3 de la regla 5.1.1 del MLC, 2006:

> 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.

Dado que el Estado del pabellón sigue siendo plenamente responsable de la inspección y la certificación de los buques, independientemente de que haya delegado el ejercicio de las funciones conexas [véase la sección C5.1.b. ¿Puede un Estado del pabellón delegar sus responsabilidades?], el cambio de OR no afectaría a la validez de los certificados ya expedidos.

C5.1.v. ¿Existe algún modelo de pautas para los inspectores del Estado del pabellón?

De conformidad con el párrafo 7 de la norma A5.1.4 del MLC, 2006, se deben proporcionar a los inspectores directrices claras en cuanto a las tareas que llevarán a cabo, así como las credenciales adecuadas que los habiliten para ejercer sus funciones. En 2008, una reunión tripartita de expertos adoptó las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [63], con el objeto de ayudar a los países a poner en práctica las disposiciones del Título 5 del MLC, 2006. Se dio así curso a una resolución que la Conferencia Internacional del Trabajo había adoptado conjuntamente con el propio Convenio. En dicha resolución se explicaba que el éxito del Convenio iba a depender, en particular, del cumplimiento coherente y armonizado de las responsabilidades que incumbían a los Estados del pabellón, en conformidad con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006, y que, dada la naturaleza global de la industria del transporte marítimo, era importante que los inspectores de cada Estado del pabellón recibieran orientaciones adecuadas para desempeñar correctamente sus funciones.

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

[63] En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español» y a continuación, bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

C5.1.w. ¿Puede un inspector de un Estado del pabellón impedir que un buque se haga a la mar?

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

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

b) llevar a cabo cualquier examen, prueba o investigación que consideren necesarios para cerciorarse de que las normas se cumplen de forma estricta a bordo; y

c) exigir que se corrijan todas las deficiencias del buque, y prohibir que éste zarpe del puerto mientras no se hayan adoptado las medidas correctivas necesarias cuando tengan motivos para considerar que las deficiencias observadas constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el MLC, 2006 (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar) o representan un peligro importante para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar.

C5.1.x. ¿Qué es un procedimiento de tramitación de quejas a bordo?

En virtud del párrafo 1 de la regla 5.1.5 del MLC, 2006, es obligatorio que los buques cuenten a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de las disposiciones del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar). Este requisito es una de las materias incluidas entre los 14 ámbitos sujetos a inspección y certificación [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?].

C5.1.y. ¿En quién recae la responsabilidad de establecer los procedimientos de tramitación de quejas a bordo?

Según lo dispuesto en el párrafo 2 de la norma A5.1.5 del MLC, 2006, cada país tiene la obligación de asegurar que en el marco de su legislación se establezcan procedimientos adecuados para tramitar a bordo las quejas presentadas por la gente de mar. En el párrafo 1 de la pauta B5.1.5 se recomienda [véase la sección A12. ¿Cuál es el alcance jurídico de las pautas contenidas en la parte B del Código?], a reserva de lo previsto en otras disposiciones pertinentes de un convenio colectivo aplicable, que la autoridad competente establezca un modelo para esos procedimientos [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] en estrecha consulta con las organizaciones de los armadores y de la gente de mar.

C5.1.z. ¿Existe algún modelo para los procedimientos de tramitación de quejas a bordo?

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

C5.1.z.a. ¿Cómo puede la gente de mar obtener una copia del procedimiento previsto en el buque para la tramitación de quejas a bordo?

Junto con una copia del acuerdo de empleo de la gente de mar, cada marino debe recibir un ejemplar del procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque (norma A5.1.5, párrafo 4) [véase la sección C2.1.b. ¿Exige el MLC, 2006, que cada marino lleve a bordo del buque un ejemplar original firmado de su acuerdo de empleo de la gente de mar?].

C5.1.z.b. ¿Tiene la gente de mar la obligación de recurrir sistemáticamente al procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque?

No. Si bien es cierto que con el procedimiento de tramitación de las quejas a bordo se pretende encontrar soluciones en el nivel más bajo posible, la gente de mar tiene derecho a quejarse directamente al capitán o, cuando lo considere necesario, a las autoridades competentes externas (norma A5.1.5, párrafo 2).

C5.1.z.c. ¿Puede la gente de mar quejarse directamente ante un inspector o ante la autoridad competente del Estado del pabellón, en vez de recurrir al procedimiento de tramitación de quejas a bordo?

Sí [véase la sección C5.1.z.b. ¿Tiene la gente de mar la obligación de recurrir sistemáticamente al procedimiento de tramitación de quejas a bordo aplicable en su buque?].

C5.1.z.d. En el caso de un siniestro marítimo, ¿debe llevarse a cabo una investigación oficial?

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

C5.1.z.e. ¿Dónde se puede encontrar la dirección de la autoridad competente ante la cual la gente de mar puede presentar sus quejas, ya sea en el Estado del pabellón o en el Estado donde tiene su residencia la gente de mar?

La información relativa a las autoridades nacionales competentes [véase la sección A25. ¿Quién es la autoridad competente?] de los países que han ratificado el Convenio [véase la sección A26. ¿Dónde puede obtenerse la lista de los países que han ratificado el MLC, 2006?] y otros datos relativos al ámbito nacional se encuentran en el sitio web de la OIT dedicado al MLC, 2006, en el enlace «Base de datos del MLC» [64]. La autoridad competente debería poder facilitar la información relativa a las quejas.

C5.1.z.f. ¿Puede un país que no haya ratificado el MLC, 2006, expedir un Certificado de Trabajo Marítimo?

No. Sólo un país que haya ratificado el MLC, 2006, puede expedir un Certificado de Trabajo Marítimo válido para los buques que enarbolan su pabellón. Algunos países que no han ratificado el MLC, 2006, están expidiendo certificados de cumplimiento voluntario. El MLC, 2006, no hace referencia a estos documentos; si bien un Estado del puerto no

[64] La base de datos del MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) (haga clic en el nombre del país que se busque) se encuentra bajo el epígrafe «Ratificación e información sobre la implementación» .

tiene la obligación de tomar en consideración dichos documentos, tal vez lo considere oportuno.

C5.1.z.g. Si un Certificado de Trabajo Marítimo expira durante una travesía, ¿puede prolongarse por un período limitado?

Aunque el MLC, 2006, sigue el sistema de inspección y certificación de los buques de los convenios de la OMI en muchos asuntos, no tiene la misma disposición en lo que respecta a la prolongación de un certificado expirado. Esto significa que los armadores deberán considerar la planificación de la travesía en relación con el momento de las inspecciones de renovación.

C5.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto

C5.2.a. ¿Qué se entiende por «Estado rector del puerto»?

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

C5.2.b. ¿Cuál es la finalidad de la inspección por el Estado del puerto?

Cuando un buque extranjero entra en el puerto de un país dado, la inspección efectuada por un oficial habilitado (un PSCO, por su acrónimo en inglés) tiene por objeto comprobar si a bordo se cumplen los requisitos del Convenio (inclusive con respecto al ejercicio de los derechos de la gente de mar).

C5.2.c. ¿Qué es el control por el Estado del puerto?

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

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

de la navegación. La presión ejercida entonces redundó en la formulación de un texto más amplio, que abarcaba los siguientes ámbitos:

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

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

Desde entonces, su ámbito de acción se ha extendido a 27 administraciones marítimas [65].

Como ha señalado la OMI [66]:

[…] aunque inicialmente estas inspecciones estaban destinadas a respaldar la aplicación de las normativas de los Estados del pabellón, la experiencia ha demostrado que pueden ser sumamente eficaces en ámbitos más amplios, especialmente si se organizan a nivel regional. En su trayecto hacia un puerto de otro país, un buque hace escala normalmente en otros países de la región antes de emprender la travesía de regreso, de tal manera que todos resultarán beneficiados si las inspecciones se pueden coordinar de forma más estrecha. Esto permite asegurar que las inspecciones se lleven a cabo en el mayor número posible de buques y que, al mismo tiempo, se eviten las inspecciones innecesarias que pueden retrasar las operaciones de los buques. Si bien la responsabilidad principal de velar por el cumplimiento de las normas en los buques sigue recayendo en el Estado del pabellón, el control ejercido por los Estados del puerto funciona como «red de protección» que permite detectar los buques deficientes. La OMI ha fomentado el establecimiento de organizaciones regionales encargadas del control por los Estados del puerto, y los acuerdos suscritos sobre esta materia — es decir, los memorandos de entendimiento o MOU — abarcan hoy todas las regiones y océanos del mundo: Europa y el Atlántico Norte (MOU de París), Asia y el Pacífico (MOU de Tokio), América Latina (Acuerdo de Viña del Mar), el Caribe (MOU del Caribe, o CMOU), África Occidental y Central (MOU de Abuja), región del Mar Negro (MOU del Mar Negro), Mediterráneo (MOU del Mediterráneo), Océano Índico (MOU del Océano Índico) y los Estados árabes del Golfo (MOU del CCG, o MOU de Riad).

C5.2.d. ¿Tiene el Estado del puerto la obligación de inspeccionar todos los buques extranjeros?

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

Como se desprende del uso de la forma verbal «puede», la inspección de buques extranjeros en virtud del MLC, 2006, es facultativa, y no obligatoria.

[65] Véase el sitio web: https://www.parismou.org/about-us/history.

[66] Véase: http://www.imo.org/OurWork/MSAS/Pages/PortStatedControl.aspx.

C5.2.e. ¿Quiénes son los «funcionarios habilitados» para efectuar el control por el Estado rector del puerto?

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

La Reunión tripartita de expertos celebrada en septiembre de 2008 adoptó las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* [67], destinadas a servir como herramienta de apoyo para los funcionarios del Estado del puerto que llevan a cabo la inspección de los buques extranjeros que entran en sus puertos [véase la sección A14. ¿Cuál es el estatus jurídico de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón y las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, adoptadas por la OIT en 2008?]. En dichas Pautas se proporcionan las orientaciones siguientes:

> *2.2. Funcionarios encargados del control por el Estado del puerto*
>
> 30. En virtud del MLC, 2006, las inspecciones de control por el Estado del puerto deberán ser efectuadas por funcionarios «habilitados» (regla 5.2.1, párrafo 3). Como ya se ha indicado, en estas pautas se ha adoptado la expresión «funcionario encargado del control por el Estado del puerto (PSCO)». Ello significa que esas personas deben estar habilitadas por las autoridades competentes del Estado del puerto para realizar dichas inspecciones y también que deberán llevar consigo un documento de identificación oficial que puedan presentar al capitán y a la tripulación del buque inspeccionado.
>
> 31. Además, en virtud de las leyes o reglamentos nacionales pertinentes, deberían otorgarse a los PSCO facultades suficientes para ejercer sus responsabilidades con arreglo al MLC, 2006, en el caso de que una autoridad del Estado del puerto decida inspeccionar un buque extranjero.
>
> 32. El MLC, 2006, no establece requisitos específicos con respecto a los PSCO, pero las inspecciones en puerto deberán llevarse a cabo con arreglo a lo dispuesto en el MLC, 2006, y en «[…] otros acuerdos internacionales que rijan las inspecciones de control por el Estado del puerto» (regla 5.2.1, párrafo 3). Esto significa que los requisitos existentes y las pautas internacionales con respecto a las competencias y a la formación que deben adquirir las personas que actúen como PSCO serán por lo general pertinentes[68].

C5.2.f. ¿Existe una guía o un modelo para establecer un sistema de inspección y control por el Estado del puerto, y para dar orientación a los funcionarios habilitados?

Las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, adoptadas por la Reunión tripartita de expertos de septiembre de 2008, tienen por finalidad ayudar a dichos funcionarios del Estado del puerto a llevar a cabo las inspecciones de los buques extranjeros que entren en sus puertos [véase la sección A14. ¿Cuál es el estatus jurídico de las Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón y las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, adoptadas por la OIT en

[67] En el portal de la OIT dedicado al MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc), active la opción «español» y a continuación, bajo el subtítulo «Instrumentos de supervisión e implementación».

[68] Véanse la Resolución de la OMI A.787(19), sección 2.5; el anexo 7 del Memorando de París y el *Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto*, adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional (MSC-MEPC.4/Circ.2). Las disposiciones del MLC, 2006, relativas a los inspectores del Estado del pabellón (norma A5.1.4, párrafos 2, 3, 6, 7, 10, 11 y 12), pueden ser también de utilidad para las autoridades del Estado del puerto.

2008?]. En realidad, la necesidad de elaborar pautas internacionales y las correspondientes orientaciones nacionales para los funcionarios que efectúan los controles por los Estados del puerto se había previsto en el propio MLC, 2006. El Convenio comienza (artículo I) estipulando : «Los Miembros deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del presente Convenio». Más específicamente, la regla 5.2.1, en su párrafo 3, establece : «Las inspecciones en puerto deberán ser efectuadas por funcionarios habilitados, con arreglo a las disposiciones del Código y de otros acuerdos internacionales que rijan las inspecciones de control por el Estado del puerto en el territorio del Miembro». La norma A5.2.1, en su párrafo 7, establece : «Todo Miembro deberá asegurar que sus funcionarios habilitados reciban orientación, como la prevista en la parte B del Código, sobre el tipo de circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, con arreglo al párrafo 6 de la presente norma». Por último, la pauta B.5.2.1, en su párrafo 3, establece : «Los Miembros deberían cooperar entre sí en el mayor grado posible en la adopción de directrices acordadas a nivel internacional sobre políticas de inspección, sobre todo las relativas a las circunstancias que requieran la inmovilización de un buque». La elaboración de las pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto fue una respuesta importante a la invitación a adoptar «directrices acordadas a nivel internacional» por lo que se refiere a la aplicación del MLC, 2006. Sin embargo, la formulación de un enfoque armonizado para el control por el Estado del puerto es un proceso continuo, que incluye la cooperación entre los países y la coordinación de la inspección marítima con arreglo a varios convenios marítimos, no únicamente el MLC, 2006, sino también, en particular, los convenios pertinentes de la OMI.

C5.2.g. ¿Qué aspectos son objeto de inspección durante el control por el Estado del puerto?

El propósito de la inspección por los PSCO consiste en determinar si un buque está en conformidad con los requisitos del Convenio, inclusive en lo que respecta al ejercicio de los derechos de la gente de mar (artículo IV, párrafo 5). Estos requisitos se establecen en los artículos y en el Reglamento (las reglas) y la Parte A (las normas) del Código del MLC, 2006, sobre las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques (regla 5.2.1, párrafos 1 y 3). La parte B (las pautas) del Código del MLC, 2006, no es materia objeto de inspección por el Estado rector del puerto. En principio, las inspecciones de control por el Estado del puerto abarcan los 14 aspectos [véase la sección C5.1.h. ¿En qué consiste la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?] o temas relativos al trabajo y la vida a bordo de los buques (en virtud de la norma A5.2.1, párrafo 2) que se enumeran en el Título 5, anexo A5-III del MLC, 2006, y cuya conformidad con los requisitos pertinentes del Convenio tiene que ser certificada por los Estados del pabellón. En la práctica, los PSCO también pueden adoptar medidas si observan el incumplimiento de cualquier otro requisito del Convenio que se refiera a las condiciones de trabajo y de vida a bordo (regla 5.2.1, párrafo 1).

De acuerdo con lo dispuesto en el Convenio, los detalles en cuanto a la aplicación de los requisitos contenidos en el MLC, 2006, han de establecerse en la legislación nacional, los convenios colectivos u otros instrumentos vigentes en el Estado del pabellón de que se trate. Por lo que se refiere a los buques que lleven a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo, en la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM) adjunta a dicho Certificado se incluirá un resumen de las normas nacionales pertinentes que se hayan adoptado para dar cumplimiento a los requisitos del MLC, 2006, en los 14 aspectos antes mencionados. Estos 14 aspectos sujetos a la certificación por el Estado del pabellón (véase la lista en el anexo A5-I del MLC, 2006) son los mismos 14 aspectos que, en principio, deben abarcar las inspecciones por los Estados del puerto (véase la lista en el anexo A5-III). Como se indica más adelante, el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM deberían ser el punto de partida del procedimiento de inspección, ya que constituyen indicios razonables y suficientes de que en los buques que los llevan se

cumplen los requisitos del MLC, 2006 (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar).

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

C5.2.h. Si el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima de un buque parecen estar en orden, ¿cabe llevar proceder con la inspección?

De conformidad con la regla 5.2.1, párrafo 2, y la norma A5.2.1, párrafo 1, del MLC, 2006, el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima deben aceptarse como indicios razonables y suficientes de que a bordo del buque que los lleva se cumplen los requisitos del Convenio. En consecuencia, la inspección en los puertos debe limitarse al examen del Certificado y la Declaración, excepto en los cuatro casos siguientes:

a) no se han presentado al inspector o no se llevan a bordo los documentos requeridos, o su contenido no es veraz, o los documentos presentados no contienen la información requerida por el Convenio o no son válidos por algún otro motivo; o

b) existen motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a los requisitos del Convenio; o

c) existen motivos razonables para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el propósito de sustraerlo al cumplimiento del Convenio; o

d) se ha recibido una queja en la que se alega que algunas condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo del buque no están en conformidad con los requisitos del Convenio.

En cualquiera de esos casos, se puede llevar a cabo una inspección más detallada para evaluar las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque. Sea como fuere, esta inspección debe efectuarse cada vez que las condiciones de vida que se consideren deficientes, o que se alegue que lo son, puedan constituir claramente un peligro para la protección, la salud o la seguridad de la gente de mar, o cuando el funcionario habilitado tenga motivos para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye un grave incumplimiento de las disposiciones del Convenio (inclusive con respecto a los derechos de la gente de mar) [véase la sección C5.2.j. ¿Qué se ha de hacer cuando se recibe una queja sobre una materia no comprendida en la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?].

C5.2.i. ¿En qué circunstancias puede un Estado del puerto someter a inspección a buques extranjeros de países que no han ratificado el MLC, 2006?

Puesto que, por definición, los países que no han ratificado el MLC, 2006, no pueden presentar un Certificado de Trabajo Marítimo y una Declaración de Conformidad Laboral Marítima expedidos en virtud del Convenio, siempre pueden ser objeto de inspecciones de control por el Estado rector del puerto, especialmente en virtud de la obligación que tienen los países ratificantes de asegurar que no se dé un tratamiento más favorable a los buques de países no ratificantes [véase la sección A4. ¿En qué consiste la cláusula de «trato no más favorable»?].

C5.2.j. ¿Qué se ha de hacer cuando se recibe una queja sobre una materia no comprendida en la lista de 14 aspectos sujetos a certificación?

La norma A5.2.1, párrafo 1, autoriza la realización de una inspección más detallada si se recibe una queja en la que se denuncie la existencia de condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo de un buque que «no se ajustan a las disposiciones del presente Convenio». Por lo tanto, es posible llevar a cabo una inspección cuando el presunto incumplimiento se refiere a cualquier disposición del MLC, 2006, y no necesariamente a un requisito comprendido en los 14 ámbitos sujetos a certificación y a control por el Estado del puerto.

C5.2.k. ¿Quién puede presentar una queja en virtud de la norma A5.2.1?

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

C5.2.l. ¿En qué circunstancias puede un funcionario habilitado del Estado del puerto disponer que se inmovilice un buque?

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

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

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

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

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

C5.2.m. ¿Cuáles son los procedimientos para la tramitación de las quejas en tierra?

En virtud de la regla 5.2.2 del MLC, 2006, la gente de mar puede presentar quejas relativas a infracciones de los requisitos del MLC, 2006 (inclusive infracciones de los derechos de la gente de mar) a los funcionarios habilitados a tal efecto en los puertos en que haga escala su buque, con arreglo a los procedimientos descritos en la norma A5.2.2. Al respecto, deben adoptarse medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas que presente la gente de mar (norma A5.2.2, párrafo 7), y la recepción de las mismas debe ser registrada por los funcionarios habilitados; asimismo, en el caso de que las quejas no se resuelvan a bordo del buque, y no sean materia que corresponda someter a una inspección más detallada por un funcionario encargado del control por el Estado del

puerto (PSCO), habrá que tomar contacto con la autoridad competente del Estado del pabellón de que se trate para solicitar su asesoramiento y un plan de acción que permita resolver la queja. Cuando no se obtiene respuesta por parte del Estado del pabellón y el asunto no se resuelve, el Estado rector del puerto tiene que enviar una copia de la queja al Director General de la OIT y a las organizaciones competentes de los armadores y de la gente de mar en el puerto.

C5.2.n. ¿A quién le corresponde establecer estos procedimientos?

Según la regla 5.2.2, párrafo 1, del MLC, 2006, cada Miembro debe garantizar que la gente de mar embarcada en buques que hacen escala en puertos situados en su territorio que denuncien infracciones a los requisitos del Convenio (inclusive las infracciones a los derechos de la gente de mar) ejerzan el derecho de notificar sus quejas a fin de obtener sin demora medios concretos de reparación. En este contexto, el Miembro es el Estado rector del puerto.

C5.2.o. ¿Quién puede presentar una queja en tierra?

De conformidad con la norma A5.2.2, párrafo 1, pueden notificarse en tierra «las quejas de la gente de mar en las que se aleguen infracciones a los requisitos del presente Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar)». Cabe suponer entonces que las quejas pueden ser presentadas por la gente de mar a través de un representante.

C5.2.p. ¿Quiénes son los funcionarios habilitados a los efectos de la tramitación de quejas en tierra?

En el MLC, 2006, no se aborda esta cuestión. Por consiguiente, podría tramitar estas quejas un funcionario encargado del control por el Estado del puerto (PSCO) u otro funcionario autorizado para cumplir ese cometido.

C5.2.q. ¿Tienen las quejas carácter confidencial?

En el párrafo 7 de la norma A5.2.2 se establece la obligación de adoptar medidas apropiadas para asegurar la confidencialidad de las quejas que presente la gente de mar.

C5.2.r. ¿Debería registrarse como una deficiencia en un informe de control por el Estado del puerto un buque que enarbola el pabellón de un Estado Miembro que tiene un Certificado de Trabajo Marítimo expirado o un Certificado de Trabajo Marítimo provisional, o que no lleva a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo, o una Declaración de Conformidad Laboral Marítima, o un Certificado de Trabajo Marítimo provisional?

En virtud del MLC, 2006, el hecho de que un buque de un país que haya ratificado el Convenio no lleve a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo válido podría entenderse como una infracción de la legislación del Estado del pabellón que aplica el MLC, 2006. La consecuencia en virtud del MLC, 2006, en el contexto del control por el Estado del puerto, es que la ausencia de un certificado válido podría conducir a una inspección más detallada durante el control por el Estado del puerto. Sin embargo, puede suceder que, con arreglo a un Memorando regional sobre el control por el Estado del puerto, el hecho de no llevar un certificado válido a bordo se considere una deficiencia.

C5.3. Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

C5.3.a. ¿Qué se entiende por responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra?

La regla 5.3 define las obligaciones en cuanto a la aplicación de las llamadas «responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra» que recaen en los Estados según lo establecido en los Títulos 1 a 4 del MLC, 2006. También da cumplimiento a las disposiciones contenidas en los párrafos 1 y 5 del artículo V del Convenio. Entre las citadas responsabilidades se incluyen la regulación de los servicios de contratación y de colocación de la gente de mar y la provisión de la seguridad social. Las disposiciones de la regla 5.3 y del Código no indican de manera específica cuál será la forma de la aplicación jurídica, por lo que se entiende que, en gran medida, el cumplimiento concreto de estas obligaciones estará dado por la aplicación efectiva de las obligaciones establecida en las disposiciones pertinentes de los Títulos 1 a 4, por lo menos con respecto a la regla 4.5. Los principales requisitos son los siguientes:

- todo país debe establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra, y en particular sus responsabilidades en cuanto a la contratación y la colocación de la gente de mar;

- el país también debe dar cumplimiento a sus responsabilidades sociales con respecto a los marinos que tengan la nacionalidad del país, sean residentes en el mismo o estén domiciliados de otro modo en su territorio; y

- el país debe informar acerca de su sistema de control del cumplimiento de estas obligaciones, en las memorias que presente en conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT [véase la sección A41. ¿Dónde se puede obtener el formulario de memoria sobre el MLC, 2006, que cada país ratificante tiene que presentar a la OIT?].