



QUINTO PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA

**Formulario de memorias sobre la
aplicación de convenios ratificados
(artículo 22 de la Constitución):
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

1. En su 94.^a reunión (marítima), la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, lo cual representó la conclusión de un proceso participativo que había durado casi cinco años. En dicho proceso habían intervenido todos los gobiernos, las organizaciones de armadores y de gente de mar, las Naciones Unidas y organizaciones intergubernamentales, además de organizaciones no gubernamentales interesadas en el ámbito marítimo. Quedó patente la voluntad de todas las partes intervinientes de elaborar una carta de derechos para la gente de mar y de establecer «igualdad de condiciones» para los armadores, de manera que se coadyuvara considerablemente a la función que las normas internacionales del trabajo desempeñan en la promoción de una globalización equitativa.
2. La Oficina se ha esmerado en la concepción del formulario para la presentación de memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT, de suerte que sea lo más sencillo y útil posible en sintonía con los enfoques innovadores que trascienden el propio Convenio. Las características del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, justifican un alejamiento del formato tradicional de los formularios de memoria. Una de esas características es el volumen del Convenio, que volvería el tradicional formulario de memoria sumamente difícil de manejar si debieran retomarse en él todas las disposiciones sustantivas del instrumento. También es menester evitar toda duplicación debido a que numerosos principios importantes que se enuncian en los artículos del Convenio se plasman en disposiciones concretas en los Títulos de dicho instrumento. Para salvar este riesgo de duplicación, resultaría más acertado solicitar a los gobiernos información sobre la aplicación de las disposiciones concretas y no sobre el artículo correspondiente.
3. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, tiene también varias peculiaridades que, en realidad, facilitarían la tarea de presentación de memorias y que por tanto se procurarán aprovechar. Entre ellas cabe destacar la declaración de conformidad laboral marítima, que incluirá de por sí información detallada (en 14 áreas) acerca de la legislación y las prácticas del Miembro de que se trate. Además, el formulario también facilitaría la presentación de memorias por medios electrónicos, para los gobiernos que prefieran esta última fórmula.

4. En su 306.^a reunión de noviembre de 2009, el Consejo de Administración aprobó el enfoque propuesto por la Oficina y propuso que se celebraran consultas sobre el proyecto que se sometería a su 307.^a reunión en marzo de 2010. El proyecto se sometió a consulta el 22 de enero a fin de presentarlo al Consejo de Administración. Se invitó a los gobiernos y las organizaciones de empleadores y de trabajadores a que formularan sugerencias para mejorar el proyecto. Al ultimar el proyecto de formulario de memoria, la Oficina prestó, en la medida de lo posible, la debida consideración a los comentarios y cambios propuestos por los mandantes ¹.
5. ***El Comité tal vez estime oportuno recomendar que el Consejo de Administración apruebe el formulario para la presentación de memorias acerca del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, que figura en el anexo.***

Ginebra, 25 de febrero de 2010.

Punto que requiere decisión: párrafo 5.

¹ Al 16 de febrero de 2010, la Oficina había recibido comentarios y sugerencias de Australia, Canadá, República de Corea, España, Grecia, Países Bajos, Portugal, Sri Lanka, así como de la Federación Internacional de Armadores.

Anexo

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO – GINEBRA

FORMULARIO PARA LA PRESENTACIÓN DE MEMORIAS ACERCA DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006

El presente formulario de memoria va destinado a los países que han ratificado este Convenio. Ha sido aprobado por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT, cuyo tenor es el siguiente: «Cada uno de los Miembros se obliga a presentar a la Oficina Internacional del Trabajo una memoria anual sobre las medidas que haya adoptado para poner en ejecución los convenios a los cuales se haya adherido. Estas memorias serán redactadas en la forma que indique el Consejo de Administración y deberán contener los datos que éste solicite».

Es posible que las cuestiones tratadas en el presente Convenio no entren en el ámbito de competencia inmediato del ministerio encargado de las cuestiones laborales, por lo que la preparación de una memoria completa sobre el Convenio podría requerir la celebración de consultas con otros ministerios u organismos públicos competentes.

Consejos prácticos para la redacción de las memorias

Primera memoria

1. Si se trata de la primera memoria que prepara el Gobierno tras la entrada en vigor del Convenio en su país, debería aportarse una información completa sobre la forma en que su país ha dado cumplimiento a sus obligaciones dimanantes del Convenio, con inclusión de las medidas adoptadas en relación con cada una de las preguntas contenidas en este formulario de memoria.

Memorias subsiguientes

2. En las memorias subsiguientes, normalmente sólo hará falta facilitar información sobre los puntos siguientes:
 - a) toda nueva medida legislativa u otras medidas relacionadas con la aplicación del Convenio;
 - b) las respuestas a las preguntas que figuran en el formulario de memoria sobre la aplicación práctica del Convenio (por ejemplo, datos estadísticos, resultados de inspecciones y decisiones judiciales o administrativas), así como sobre el envío de copias de la memoria a las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores, y sobre las observaciones que se hayan recibido de dichas organizaciones, y
 - c) **las respuestas a los comentarios formulados por los órganos de control.** La memoria debe contener una respuesta a todo comentario que la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones o la Comisión de Aplicación de Normas de la Conferencia haya formulado y dirigido al Gobierno con respecto a la aplicación del Convenio en su país.

Utilización de este formulario de memoria

3. Este formulario de memoria se divide en dos partes. **En la parte I, titulada «Cuestiones Generales», se solicita información y documentación justificativa. En la parte II, titulada «Información Específica», se indican algunas cuestiones que deberían contemplarse en la memoria. El formulario de memoria ha sido concebido para su fácil cumplimentación,** tanto desde el punto de la forma como del fondo. Se invita a los Miembros a que primero utilicen la versión electrónica del formulario de memoria; habrán de introducir la información solicitada en el espacio ampliable que aparece junto a cada pregunta. Asimismo, se adjunta una versión impresa para aquellas administraciones nacionales que no tengan la posibilidad de utilizar el formulario de memoria electrónico, de tal manera que puedan facilitar las respuestas con referencia a las preguntas correspondientes.
4. Desde un punto de vista sustantivo, una de las novedades del Convenio es la insistencia en garantizar no sólo el cumplimiento de sus disposiciones, sino también la presentación de pruebas documentales que corroboren dicho cumplimiento. Por consiguiente, al aplicar el Convenio, los Miembros ya habrán presentado documentos como la declaración de conformidad laboral marítima (DCLM) según lo preceptuado en la regla 5.1.3, y habrán suministrado una información que también es necesaria para la presentación de memorias con arreglo al artículo 22 de la Constitución. A fin de aprovechar la información ya facilitada, en varias preguntas formuladas en la parte II del presente formulario se sugiere la siguiente declaración como respuesta posible:

«Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I /parte II .
5. Si la información que figura en la parte I o la parte II de la DCLM abarcara todos los temas de la sección de que se trate y cumpliera cabalmente todos los requisitos previstos en el párrafo 10, *a*) y/o *b*) de la norma A5.1.3, con la debida consideración de la pauta B5.1.3, se podrá puntuar () en una (o en ambas) casilla(s) que aparecen al final de la declaración, en cuyo caso no se requerirá responder a cada una de las preguntas de la sección de que se trate. No obstante, en la sección ubicada a continuación de las preguntas correspondientes se podrá facilitar información adicional acerca del modo en que se aplica en el país considerado la regla considerada. Asimismo, en algunas de las reglas o de las normas se prevé que la autoridad competente de cada Miembro habrá de presentar varios tipos de documentos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones (por ejemplo, el formulario de informe médico normalizado para su utilización a bordo de buques que enarbolen el pabellón del Miembro con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 de la norma A4.1 y la pauta B4.1.2). Se solicitarán, en su caso, copias de esos documentos específicos en la parte correspondiente al encabezamiento titulado «Documentación».
6. Además, para obviar la necesidad de referirse con detalle al contenido de las medidas específicas, en el presente formulario se podrá hacer referencia a las disposiciones pertinentes de la legislación, el convenio colectivo u otro documento del que se haya facilitado copia a la Oficina en español, francés o inglés (en relación con la parte I, titulada «Cuestiones Generales»).
7. Debajo de la sección titulada «Información adicional» figura un apartado que lleva el encabezamiento «Explicaciones». Se solicitan explicaciones en los casos en que una medida de aplicación nacional difiera de los requisitos prescritos en las normas contenidas en la parte A del Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Ello incluiría, por ejemplo, casos de equivalencias sustanciales referidas en el párrafo 3 del artículo VI, y de consideraciones que se hayan formulado sobre la aplicación de medidas nacionales diferentes previstas en virtud del párrafo 6 del artículo II. Aun cuando en la parte I de la DCLM se haya hecho referencia a equivalencias sustanciales, se deberá dar la explicación correspondiente, en particular sobre cómo el Miembro considerado no estaba en condiciones de aplicar los principios y derechos correspondientes en la forma prevista en la

parte A del Código (párrafo 3 del artículo VI) o sobre cómo la medida nacional cumple en todos los aspectos materiales con el requisito correspondiente de la parte A. En el caso de que así se determine conforme al párrafo 6 del artículo II, lo que deberá comunicarse también al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo (párrafo 7 del artículo II), se deberá dar una explicación sobre el motivo por el cual se determinó que no sería razonable ni factible en el momento actual aplicar algunos elementos particulares del Código a un buque o ciertas categorías de buques (párrafo 6 del artículo II).

8. Cabría observar que el presente formulario de memoria tiene en cuenta los artículos y el Reglamento, así como las disposiciones de la parte A del Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se refiere igualmente, cuando procede, a las pautas que no son obligatorias contenidas en la parte B del Código. Su objetivo es proporcionar orientación sobre cómo los Miembros deberían aplicar las disposiciones (obligatorias) de la parte A del Código. De conformidad con el párrafo 2 del artículo VI, los Miembros «darán debida consideración al cumplimiento de sus responsabilidades en la forma prevista en la parte B del Código». La índole especial de las pautas de la parte B del Código se refleja en el ejemplo y la explicación que se dan en los párrafos 9 y 10 de la Nota Explicativa del Reglamento y el Código. Con arreglo a lo estipulado en la última frase del párrafo 10 «... si sigue las orientaciones previstas en la parte B, el Miembro interesado, al igual que los órganos de la OIT encargados de verificar la aplicación de los convenios internacionales del trabajo, podrá estar seguro, sin más consideraciones, de que las medidas adoptadas por el Miembro son adecuadas para cumplir las responsabilidades enunciadas en las disposiciones pertinentes de la parte A». Esta declaración se basa en la opinión formulada por el Consejero Jurídico en 2003 sobre la relación existente entre las partes A y B del Código (véase el anexo del presente formulario de memoria para el texto completo de esta opinión).

Artículo 22 de la Constitución de la OIT

Memoria correspondiente al período comprendido entre el _____ y el _____
presentada por el Gobierno de _____
relativa al
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
(ratificación registrada el _____)

Parte I. Cuestiones generales

I. Medidas de aplicación

Sírvase proporcionar una lista de las leyes, los reglamentos y los convenios colectivos por los que se apliquen las disposiciones del Convenio, y en los que se haga especial referencia a los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar mencionados en el artículo IV. **Sírvase suministrar una copia de esas leyes, reglamentos y convenios colectivos. De poderse consultar en Internet, sírvase indicar el enlace al documento correspondiente en vez de suministrar la versión impresa del documento considerado.**

Si, por el hecho de su ratificación, las disposiciones del Convenio adquiriesen fuerza de ley en su país, sírvase indicar las disposiciones constitucionales en virtud de las cuales han surtido dicho efecto.

II. Documentos principales

Sírvase proporcionar en inglés, francés o español, o una traducción al inglés con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 12 de la norma A5.1.3, una copia del certificado tipo de trabajo marítimo, incluida la parte I de la declaración de conformidad laboral marítima (DCLM), además de uno o varios ejemplos de una parte II de la DCLM que haya preparado un armador y que su país haya aceptado, al expedir un certificado para uno o varios buques. (Se deberá suprimir del ejemplo o de los ejemplos los datos específicos de identificación del buque o del armador). (En la parte II del presente formulario de memoria se solicitará documentación adicional sobre otros particulares).

III. Derechos y principios fundamentales

Sírvase indicar cómo se han tenido en cuenta, en el marco del Convenio, los siguientes derechos y principios fundamentales mencionados en el artículo III:

a)	salvo que su país haya ratificado los Convenios núms. 87 y 98: la libertad de asociación y la libertad sindical, y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;	
b)	salvo que su país haya ratificado los Convenios núms. 9 y 105: la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;	

c) salvo que su país haya ratificado los Convenios núms. 138 y 182: la abolición efectiva del trabajo infantil;	
d) salvo que su país haya ratificado los Convenios núms. 100 y 111: la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.	

IV. Autoridad competente y consulta

Sírvase indicar qué autoridad o autoridades competentes están facultadas para emitir y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones con respecto al tema contemplado en el Convenio (artículo II, párrafo 1 a)).	
Sírvase enumerar las organizaciones de armadores y de gente de mar a las que la autoridad o las autoridades competentes consultan acerca de las cuestiones relativas a la aplicación del Convenio.	

V. Ámbito de aplicación

¿Se contempla en las medidas de aplicación del Convenio, en calidad de marino, a toda persona que esté empleada o contratada, o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio (artículo II, párrafos 1, f), y 2)?	En caso de respuesta negativa, sírvase explicarlo:
¿Han surgido dudas con respecto a la condición de gente de mar que pudiera ostentar alguna categoría de personas?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase facilitar información completa sobre el proceso de consulta y su resultado (artículo II, párrafo 3):
¿Han surgido dudas en cuanto a si el Convenio se aplica a un buque, a una categoría particular de buques o a un medio de navegación similar?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase facilitar información completa sobre el proceso de consulta y su resultado (artículo II, párrafo 5):

VI. Control de la aplicación

Sírvase resumir las disposiciones de leyes o reglamentos u otras medidas por las que se prohíbe la infracción de los requisitos del Convenio y, de conformidad con la legislación internacional, se establecen sanciones o se exige la adopción de medidas correctivas adecuadas para desalentar tales infracciones (artículo V, párrafo 6).	
--	--

VII. Información estadística

Sírvase *ya sea* facilitar los datos solicitados más abajo *o* remitirse a los informes pertinentes presentados a organismos como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) (*Informe anual sobre el Transporte Marítimo*), la Organización Marítima Internacional (OMI), o la Organización Mundial de la Salud (OMS), y proporcionar una copia de dichos informes o una referencia al sitio web público que contenga los datos siguientes:

Datos solicitados	Buques que realizan viajes internacionales o viajes entre puertos de otros países	Buques que no realizan viajes internacionales o viajes entre puertos de otros países	La información es sólo estimativa pues no se recopilan oficialmente los datos sobre este asunto
Número de marinos que trabajan en los buques cubiertos por el Convenio			
Número de marinos que son nacionales o residentes o están domiciliados de otro modo en el territorio			
Número de servicios privados de contratación y colocación que operan en el territorio (de haberlos)			
Distribución de género entre la gente de mar			
Número de buques que enarbolan su pabellón con un arqueo bruto superior a 3.000			
Número de buques con un arqueo bruto inferior a 3.000 e igual o superior a 500			
Número de buques con un arqueo bruto inferior a 500 e igual o superior a 200 (sírvase indicar si se trata de una estimación)			
Número de buques con un arqueo bruto inferior a 200 (sírvase indicar si se trata de una estimación)			

Parte II. Información específica

1. La presente sección de la Memoria se articula igual que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM, 2006). Se subdivide en cinco Títulos (Títulos 1-5), en cada uno de los cuales se recogen las reglas y disposiciones conexas de los Códigos, y se recaba información específica sobre la manera en que se han aplicado en cada país. Por razones de comodidad, en el presente formulario se enuncian los requisitos básicos en cada ámbito¹. Para cada pregunta se indican las disposiciones pertinentes del Convenio, a fin de facilitar la consulta del texto.
2. Valga señalar que en las disposiciones previstas en cada regla se incluye también una referencia a las pautas que figuran en la parte B del Código del Convenio. Tal como se menciona supra en el punto 8 de los «Consejos prácticos para la redacción de las memorias» los Miembros no están obligados a seguir dichas pautas a la hora de aplicar las reglas y normas. Sin embargo, si un Miembro decide hacerlo, los órganos de control no deberán considerar nuevamente si el Miembro de que se trate ha aplicado de manera adecuada o suficiente las disposiciones pertinentes del Convenio.

¹ La descripción de los requisitos básicos obedece al texto adoptado por una reunión tripartita de expertos celebrada en septiembre de 2008, cuando se adoptaron las *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (MEFS/2008/8 (Rev.)), y en el texto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Regla 1.1 – Edad mínima Norma A1.1; véase también la pauta B1.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ninguna persona menor de 16 años podrá ser empleada, contratada ni trabajar a bordo de un buque. ■ La gente de mar menor de 18 años no podrá ser empleada, contratada ni realizar trabajos cuando éstos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad. ■ Deberá prohibirse el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años. (El término «nocturno» comprende un período de al menos nueve horas contando a más tardar desde la medianoche; este período no podrá terminar antes de las 5.00 horas de la madrugada). ■ Debería prestarse una atención especial a las necesidades de la gente de mar menor de 18 años, de conformidad con la legislación nacional. 	
Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/> Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Cuál es la edad mínima para la gente de mar? (regla 1.1, párrafo 1; norma A1.1, párrafo 1).	
¿Cómo se define el período «nocturno»? (norma A1.1, párrafo 2).	
¿Se prohíbe el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años? (norma A1.1, párrafo 2).	
¿Se hacen excepciones a la prohibición del trabajo nocturno? (norma A1.1, párrafo 3).	En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir someramente las excepciones:
¿Se prohíbe que la gente de mar menor de 18 años sea empleada cuando el trabajo pueda resultar peligroso para su salud o su seguridad? (norma A1.1, párrafo 4).	
¿Qué tipos de trabajo se considera que pueden resultar peligrosos para la salud o la seguridad de la gente de mar menor de 18 años? (norma A1.2, párrafo 4).	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 1.1 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Regla 1.2 – Certificado médico Norma A1.2; véase también la pauta B1.2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no es titular de un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones. ■ Los certificados de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deberán ser expedidos en inglés. ■ El certificado médico deberá ser expedido por un médico debidamente habilitado y no haber caducado. ■ El período de vigencia del certificado será: <ul style="list-style-type: none"> — de un máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso será de un año; — de un máximo de seis años en el caso de los certificados de percepción de los colores. <p>NB: También se considerarán válidos en virtud de los presentes requisitos los certificados expedidos con arreglo al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), o que cumplan en sustancia los requisitos aplicables de dicho Convenio, en su forma enmendada.</p>	
Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/> Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	

¿Debe la gente de mar ser titular de un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones? (regla, 1.2, párrafo 1; norma A1.2, párrafo 1).	
¿Qué requisitos (u orientaciones) se han fijado en relación con la naturaleza del examen médico y el derecho de impugnación? (norma A1.2, párrafos 2 y 5).	
¿Qué requisitos se exigen a las personas autorizadas para expedir certificados médicos y certificados que se refieran únicamente a la vista? (norma A1.2, párrafo 4).	
¿Cuáles son los períodos de vigencia de los certificados médicos y de percepción de los colores? (norma A1.2, párrafo 7).	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 1.2 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase proporcionar en inglés (véase la norma A1.2, párrafo 10) un ejemplo de certificado médico tipo.	

Regla 1.3 – Formación y calificaciones	
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar deberá ser formada para trabajar a bordo de un buque o ser titular de un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras cualificaciones para ejercer sus funciones. ■ La gente de mar deberá completar con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo. ■ En caso de ratificarse el Convenio núm. 74, deben cumplirse las obligaciones dimanantes del mismo. <p><i>NB: También se considerarán válidas atendiendo a los presentes requisitos la formación y los certificados con arreglo al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), en su forma enmendada.</i></p>	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
¿Ha de ser formada toda la gente de mar para trabajar a bordo de un buque o ser titular de un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras cualificaciones para ejercer sus funciones? (regla 1.3, párrafo 1 – véase también el párrafo 4).	
¿Está obligada toda la gente de mar a completar con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo? (regla 1.3, párrafo 2).	
¿Se consideran válidas la formación y los certificados de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), en su forma enmendada? (regla 1.3, párrafo 3).	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 1.3 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Regla 1.4 – Contratación y colocación Norma A1.4; véase también la pauta B1.4.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los servicios de contratación y colocación de los marinos deberán ser gratuitos. ■ Cuando se presten servicios privados de contratación y colocación de los marinos en su territorio, los Miembros deberán encargarse de instaurar un sistema eficaz de inspección y supervisión de dichos servicios (<i>regla 5.3; norma A5.3, párrafo 1</i>). ■ Cuando el servicio de contratación y colocación que se presta para que los marinos nacionales trabajen a bordo de buques que enarbolan su pabellón corra a cargo de organizaciones de gente de mar en el territorio del Miembro, deberá prestarse de conformidad con la norma prevista en el Convenio. ■ Todo servicio público de contratación o colocación de gente de mar deberá prestarse de una manera ordenada que promueva los derechos en el empleo de la gente de mar en virtud del Convenio. ■ De recurrir los armadores a servicios de contratación y colocación radicados en Estados que no sean parte en el CTM de 2006, los Estados del pabellón serán los encargados de exigir que dichos armadores cuenten con un sistema adecuado que garantice, en la medida de lo factible, que dichos servicios de contratación y colocación estén en conformidad con las disposiciones de la norma A1.4. 	
Sírvase puntear las casillas correspondientes que figuran a continuación, o facilitar la información solicitada.	
De prestarse en su país servicios privados de contratación y colocación de gente de mar o de prestar organizaciones de gente de mar servicios para colocar marinos en buques que enarbolan su pabellón, sírvase facilitar información sobre el sistema normalizado de concesión de licencias o emisión de certificados, u otras formas de reglamentación (<i>regla 1.4; norma A1.4, párrafos 2, 3, 4 y 5</i>), y el sistema de inspección y supervisión de la prestación de dichos servicios (<i>norma A1.4, párrafo 6</i>).	No se presta este tipo de servicios privados en nuestro país <input type="checkbox"/>
De prestarse en su país servicios públicos de contratación y colocación, sírvase indicar los principios básicos que garantizan su prestación ordenada (<i>norma A1.4, párrafo 1</i>). Véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B1.4.1, párrafo 2.	No se presta este tipo de servicios públicos en nuestro país <input type="checkbox"/>
De prestarse en su país servicios públicos o privados de contratación y colocación de gente de mar, sírvase describir los mecanismos y procedimientos que se utilizan para investigar las quejas relativas a sus actividades (<i>norma A1.4, párrafo 7</i>).	No se prestan servicios públicos o privados en nuestro país <input type="checkbox"/>
De recurrir los armadores de buques a servicios de contratación y colocación que estén radicados en países que no han ratificado el Convenio, ¿qué tipo de medidas se prevé que tomen a fin de asegurar, en la medida de lo factible, que esos servicios estén en conformidad con las disposiciones del Convenio? (<i>regla 1.4, párrafo 3; norma A1.4, párrafos 9 y 10</i>).	Encontrará información adecuada sobre este tema en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/>
Información adicional sobre la aplicación de la regla 1.4 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Título 2. Condiciones de empleo

Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar Norma A2.1; véase también la pauta B2.1
<ul style="list-style-type: none"> ■ Cada marino deberá tener su acuerdo de empleo de la gente de mar (en adelante, AEGM) firmado tanto por la gente de mar como por el armador o el representante del armador (o, si no es asalariado, otras pruebas de acuerdos contractuales o similares).

- En los AEGM deberán figurar al menos las materias señaladas en la norma A2.1, apartados a) a j) del párrafo 4 y, cuando proceda, el apartado k), del CTM, 2006 (*norma A2.1, párrafo 4*).
- Cuando un AEGM esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, dicho convenio deberá estar también disponible a bordo del buque, con mención de las disposiciones pertinentes redactadas en inglés o traducidas a este idioma (excepto para los buques que sólo realicen viajes nacionales) (*norma A2.1, párrafo 2*).
- La gente de mar deberá tener la oportunidad de examinar el AEGM y pedir asesoramiento sobre el mismo antes de firmarlo (*norma A2.1, párrafo 1, b*)).
- Se deberá proporcionar a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo (sin mención de apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar ni indicación sobre su salario) (*norma A2.1, párrafos 1, e*), y 3; *pauta B2.1.1, párrafo 1*).
- La gente de mar deberá poder obtener fácilmente información sobre las condiciones de su empleo cuando se encuentre a bordo, información a la que también deberán poder acceder con facilidad las autoridades competentes en el supuesto de que se lleve a cabo una inspección a bordo.
- Los plazos mínimos de preaviso para la terminación anticipada de un AEGM deberán venir señalados en la legislación o reglamentación pertinente.

Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I / parte II
 Acuerdo de empleo de la gente de mar /Disposiciones de los convenios colectivos (se podrá proporcionar también un enlace al sitio web público que contenga los convenios colectivos vigentes)

Sírvase puntear una o más casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.

¿Cuáles son los plazos mínimos de preaviso que deberán cumplir la gente de mar y los armadores para la terminación anticipada de un AEGM? (<i>norma A2.1, párrafo 5</i>).	
¿Se prevén en la legislación o reglamentación nacionales, o bien en los convenios colectivos, las circunstancias que justifican la terminación anticipada de un acuerdo de empleo con un plazo de preaviso más breve o sin preaviso alguno? (<i>norma A2.1 párrafo 6</i>).	En caso de respuesta afirmativa, sírvase resumir las disposiciones previstas a tal efecto:
Sírvase resumir los requisitos que establece su país para garantizar que se conceda a la gente de mar la oportunidad de examinar su AEGM y pedir asesoramiento sobre el mismo antes de firmarlo (<i>norma A2.1, párrafo 1, b</i>)).	
Sírvase resumir los requisitos que establece su país para garantizar que la gente de mar pueda obtener fácilmente a bordo una información clara sobre las condiciones de su empleo (<i>norma A2.1, párrafo 1, d</i>)).	

Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.1 (véase *supra* «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).

Explicaciones (véase *supra* «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).

Documentación: sírvase facilitar en inglés (véanse *norma A2.1, párrafo 2* y (véanse también las orientaciones proporcionadas en la *pauta B2.1.1, párrafo 1*):

- un ejemplar del documento aprobado que contenga una relación del servicio a bordo de la gente de mar (*norma A2.1, párrafos 1 y 3*);
- un ejemplar de AEGM tipo (*norma A2.1, párrafo 2, a*));
- las partes pertinentes de todo convenio colectivo aplicable (*norma A2.1, párrafo 2, b*)).

Regla 2.2 – Salarios

Norma A2.2; véase también la pauta B2.2

- La gente de mar deberá percibir a intervalos no superiores a un mes la totalidad de la remuneración que se le adeude, de conformidad con su acuerdo de empleo y con los convenios colectivos aplicables.
- La gente de mar tendrá derecho a un estado de cuentas mensual, en el que se indiquen su salario mensual y todas las deducciones autorizadas * (como las remesas**).

<ul style="list-style-type: none"> ■ Los Estados del pabellón tal vez estimen conveniente exigir que los armadores lleven a bordo de sus buques documentos como una copia de la nómina o de los registros electrónicos. ■ Los recargos por servicios de envío de remesas/** deben ser razonables, y deben aplicarse tipos de cambio acordes con los requisitos nacionales. <ul style="list-style-type: none"> * No se podrán aplicar a la remuneración deducciones que no estén autorizadas, como el pago de gastos de viaje hacia o desde el buque. ** Una remesa es un acuerdo con arreglo al cual, a petición de la gente de mar, se remite a intervalos periódicos una parte de los ingresos del marino a su familia, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales, durante el período en el que la gente de mar se encuentra embarcada. 	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
<p>¿Cuáles son los datos principales que deben constar en el estado de cuentas mensual que la gente de mar tiene derecho a recibir a bordo? (regla 2.2 y norma A2.2, párrafo 2).</p>	
<p>Sírvase describir a grandes rasgos las medidas adoptadas por los armadores para proporcionar a la gente de mar un medio para remitir la totalidad o parte de sus ingresos a su familia, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios (norma A2.2, párrafos 3 y 4).</p>	
<p>¿Cómo se determinan el carácter razonable del gasto cobrado, en su caso, por el armador por el servicio de remesas mencionado, y el cambio de moneda correspondiente? (norma A2.2, párrafo 5).</p>	
<p>Para aquellos países que adoptan una legislación o reglamentación nacional aplicable al cálculo o la determinación de la cuantía de los salarios de la gente de mar: ¿se ha dado la debida consideración a las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.2 (norma A2.2, párrafo 6)?</p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase resumir o proporcionar una referencia a la legislación nacional pertinente de conformidad con la parte I, punto I.</p>
<p>Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.2 (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	

<p>Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso Norma A2.3; véase también la pauta B2.3</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso debe señalarse en la legislación o reglamentación nacional pertinente (el número mínimo de horas de descanso no debe ser inferior a diez horas por cada período de veinticuatro horas, ni a setenta y siete horas por cada período de siete días; o el número máximo de horas de trabajo no debe ser superior a catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni a setenta y dos horas por cada período de siete días). ■ Deberá tenerse en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar. ■ Las horas de descanso no podrán agruparse en más de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas. ■ Todo pase de revista u otro ejercicio obligatorio deberá realizarse de forma que perturbe lo menos posible los períodos de descanso y no provoque fatiga. ■ Los marinos que deban permanecer en situación de disponibilidad tendrán derecho a un período de descanso compensatorio que sea adecuado si, por requerirse sus servicios, resultara perturbado su período de descanso. ■ El programa de servicio en el mar y en los puertos para cada cargo deberá colocarse en un lugar fácilmente accesible a bordo del buque en un formato normalizado y en el idioma o los idiomas de trabajo del buque y en inglés, al igual que los límites aplicables que fije la legislación, la reglamentación o el convenio colectivo aplicable. ■ Las horas diarias de trabajo o descanso de la gente de mar deberán registrarse en un formato normalizado, en el idioma o los idiomas de trabajo del buque y en inglés, y deberán ser rubricados por la gente de mar (que recibirá una copia) y por el capitán (o persona autorizada).
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p>

Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Qué criterio se sigue en su país a la hora de aplicar los requisitos para el cumplimiento de la regla 2.3, el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso? (regla 2.3, párrafos 1 y 2).	Número máximo de horas de trabajo <input type="checkbox"/> Número mínimo de horas de descanso <input type="checkbox"/>
Sírvase indicar cómo se tiene en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar (regla 2.3, párrafo 4).	
Sírvase indicar el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso incluidas las medidas que hayan podido adoptarse para la gente de mara menor de 18 años (norma A2.3, párrafos 2 y 5; norma A1.1, párrafo 2; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.3.1).	¿Cuántas horas de trabajo por cada período de 24 horas? ___ ¿Cuántas horas de trabajo por cada período de 7 días? ___ o ¿Cuántas horas de descanso por cada período de 24 horas? ___ ¿Cuántas horas de descanso por cada período de 7 días? ___ Medidas para la gente de mar menor de 18 años:
¿Se prohíbe en todos los casos prever más de 2 períodos de descanso por cada período de 24 horas? ¿Debe ser el período de descanso por cada período de 24 horas igual o superior a 6 horas? ¿Debe ser siempre el intervalo entre los períodos de descanso de 14 horas como máximo? (norma A2.3, párrafo 6).	En caso de respuesta negativa, sírvase facilitar la información necesaria.
Sírvase indicar los requisitos relacionados con la reducción al mínimo de las perturbaciones provocadas por los distintos tipos de ejercicio, así como con la concesión del período de descanso compensatorio que se contempla en la norma A2.3, párrafos 7, 8, 9 y 14.	
¿Cuál es el número habitual de horas de trabajo de la gente de mar incluidas las medidas que se hayan adoptado para la gente de mar menor de 18 años? (norma A2.3, párrafo 3; norma A1.1, párrafo 2; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.3.1).	
¿Se ha registrado o autorizado algún convenio colectivo en que se toleren excepciones a los límites establecidos? (norma A2.3, párrafo 13).	En caso de respuesta afirmativa, sírvase facilitar una copia de las disposiciones pertinentes en el apartado «Documentación» <i>infra</i> .
¿Qué medidas están previstas para garantizar el registro preciso del número de horas de trabajo o descanso? (norma A2.3, párrafo 12).	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.3 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar en inglés (véase norma A2.3, párrafos 10 y 11): — una copia del organigrama del trabajo a bordo (norma A2.3, párrafos 10 y 11); — una copia de los registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar en el formato normalizado establecido por la autoridad competente (norma A2.3, párrafo 12); — una copia de las disposiciones de todo convenio colectivo autorizado o registrado que establezca un número de horas de trabajo o permita excepciones a los límites establecidos (norma A2.3, párrafos 3 y 13).	

Regla 2.4 – Derecho a vacaciones Norma A2.4; véase también la pauta B2.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Se deberá permitir que la gente de mar disfrute de vacaciones anuales pagadas. ■ Se ha de conceder a la gente de mar un permiso para bajar a tierra, en aras de su salud y de su bienestar, y de conformidad con los requisitos operativos de sus puestos. ■ El período total mínimo de vacaciones anuales pagadas debe establecerse en la legislación. ■ Sin perjuicio de que un convenio colectivo o la legislación o los reglamentos aplicables establezcan un método distinto de cálculo, el período total mínimo de vacaciones anuales pagadas se calculará sobre la base de 2,5 días civiles por mes de empleo. ■ Salvo en los casos previstos por la autoridad competente, se deberá prohibir todo acuerdo que implique una renuncia a las vacaciones anuales pagadas mínimas. 	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en los documentos adjuntos: Acuerdo de empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/> / Disposiciones de los convenios colectivos <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
¿Qué duración total tienen como mínimo las vacaciones anuales pagadas para la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan el pabellón de su país? (norma A2.4, párrafos 1 y 2).	
¿Cómo se calcula en su país la duración total mínima de las vacaciones pagadas a que tiene derecho la gente de mar? (norma A2.4, párrafo 2; véanse también las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.4).	
¿Ha autorizado la autoridad competente de su país algún acuerdo para renunciar al derecho al período total mínimo de vacaciones anuales pagadas? (norma A2.4, párrafo 3).	En caso afirmativo, sírvase indicar los criterios para otorgar tales autorizaciones:
¿Están obligados los armadores a conceder un número adecuado de permisos a la gente de mar para bajar a tierra? (regla 2.4, párrafo 2).	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.4 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar una copia de las disposiciones de los convenios colectivos aplicables que prevean un método de cálculo del período total mínimo de vacaciones anuales pagadas distinto del calculado sobre la base de 2,5 días civiles por mes de empleo (norma A2.4, párrafo 2). En el supuesto de que las disposiciones no estén disponibles en inglés, francés o español, le agradeceremos facilite un resumen en uno de estos tres idiomas.	

Regla 2.5 – Repatriación Norma A2.5; véase también la pauta B2.5
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar tiene derecho a ser repatriada sin costo alguno para ella, salvo que el Código disponga de otra cosa. ■ La gente de mar tiene derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes: <ul style="list-style-type: none"> — cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras ésta se encuentre en el extranjero; — cuando dé por terminado el acuerdo de empleo de la gente de mar: <ul style="list-style-type: none"> — el armador, o — la gente de mar, por causas justificadas, y — cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no quepa esperar que las cumpla en circunstancias específicas.

<ul style="list-style-type: none"> ■ Los derechos de repatriación de la gente de mar deberán venir contemplados en la legislación, en los reglamentos, en otras medidas o en los convenios de negociación colectiva. ■ Los armadores deberán constituir una garantía financiera para asegurar que la repatriación pueda llevarse a cabo. ■ Se deberá llevar a bordo un ejemplar de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, el cual se pondrá a disposición de la gente de mar en un idioma apropiado. ■ Se deberá facilitar la repatriación de la gente de mar que preste servicio en buques que atraquen en los puertos o atraviesen las aguas territoriales de un país. ■ No se deberá denegar el derecho de repatriación a un marino a causa de las circunstancias financieras del armador, o de la incapacidad o falta de voluntad de éste para reemplazar al marino. 	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en los documentos adjuntos: Acuerdo de empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/> / Disposiciones de los convenios colectivos <input type="checkbox"/> Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
¿Qué tipo de garantía financiera constituyen los armadores de su país? (regla 2.5, párrafo 2).	
¿En qué circunstancias (incluido el período máximo de prestación de servicios a bordo de un buque) tiene la gente de mar derecho a la repatriación? (regla 2.5, párrafo 1; norma A2.5, párrafos 1 y 2; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.5.1, párrafos 1 y 2).	
¿Está previsto algún caso en que la gente de mar deba asumir los gastos de su repatriación? (norma A2.5, párrafo 3).	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar las circunstancias:
¿Qué costos o facilidades corren a cargo de los armadores en la repatriación de la gente de mar? (norma A2.5, párrafo 2, c); véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.5.1, párrafos 3 a 5).	
¿Ha rechazado su país alguna solicitud de facilitar la repatriación de un marino? (norma A2.5, párrafos 7 y 8).	En caso de respuesta afirmativa, sírvase facilitar la información pertinente.
<p>Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.5 (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	
<p>Documentación: sírvase facilitar:</p> <ul style="list-style-type: none"> — una copia de las disposiciones relativas al derecho a la repatriación de la gente de mar de todo convenio de negociación colectiva aplicable (norma A2.5, párrafo 2); — un ejemplo tipo de documentación que se acepta o expide en relación con la garantía financiera que deben constituir los armadores (regla 2.5, párrafo 2). <p>En el supuesto de que esta documentación no esté disponible en inglés, francés o español, le agradeceremos facilite un resumen en uno de los tres idiomas.</p>	

Regla 2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio
Norma A2.6; véase también la pauta B2.6

- Deberán establecerse reglas que aseguren que, en caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador abone a cada uno de los marinos a bordo una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o del naufragio.

Encontrará información adecuada sobre todos los temas en los documentos adjuntos:
 Acuerdo de empleo de la gente de mar / Disposiciones de los convenios colectivos
Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.

<p>¿Cómo se calcula la indemnización sufragada por los armadores a la gente de mar en caso de lesión, pérdida o desempleo debido a la pérdida del buque o su naufragio (incluida cualquier limitación aplicable)? (norma A2.5, párrafo 1; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.5, párrafo 1).</p>	
<p>Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.6 (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	

<p>Regla 2.7 – Niveles de dotación Norma A2.7; véase también la pauta B2.7</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los buques deben tener un número suficiente de marinos empleados a bordo, con el fin de garantizar que las operaciones del buque se efectúen en condiciones de seguridad, eficiencia y protección, teniéndose en cuenta los asuntos relativos al cansancio de la gente de mar, así como a la naturaleza y a las condiciones particulares del viaje. ■ Cada buque debe contar con una dotación adecuada, de conformidad con el documento de dotación de seguridad, o con otro documento equivalente expedido por la autoridad competente. ■ Los niveles de dotación deberán tener en cuenta los requisitos previstos sobre alimentación y servicio de fonda. 	
<p>Encontrará información adecuada sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/> Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
<p>¿Los niveles de dotación mínima de seguridad determinados o aprobados por la autoridad competente evitan o reducen al mínimo el exceso de horas de trabajo, y aseguran un descanso suficiente para la gente de mar a fin de garantizar la seguridad del buque y de su personal en todas las condiciones de funcionamiento, tomando en consideración la naturaleza y condiciones particulares de un viaje? (regla 2.7; norma A2.1, párrafos 1 y 2; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.7).</p>	
<p>¿De qué modo los niveles de dotación mínima de seguridad cumplen los requisitos previstos en la regla 3.2 y la norma A3.2 sobre alimentación y servicio de fonda? (norma A2.1, párrafo 3).</p>	<p>La respuesta se deduce de la documentación solicitada a continuación <input type="checkbox"/></p>
<p>Si hay quejas o conflictos referentes a la determinación de los niveles de dotación mínima de seguridad en un buque ¿cómo se resuelven? (Véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.7).</p>	
<p>Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.7 (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	
<p>Documentación: para cada tipo de buque (pasajeros, carga, etc.) sírvase facilitar, en inglés, un ejemplo representativo de documento sobre dotación mínima de seguridad o equivalente expedido por la autoridad competente (norma A2.7, párrafo 1), junto con información sobre el tipo de buque de que se trata, su arqueo bruto y el número de marinos que habitualmente trabaja a bordo.</p>	

Regla 2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar Norma A2.8; véase también la pauta B2.8	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Todo Miembro deberá adoptar políticas nacionales encaminadas a fortalecer las competencias, las calificaciones y las oportunidades de empleo de la gente de mar domiciliada en su territorio. ■ Deberán establecerse objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la formación de la gente de mar incluida la formación permanente cuyas tareas a bordo del buque estén relacionadas principalmente con la seguridad de las operaciones y de la navegación del buque. 	
Según nuestros registros no hay gente de mar domiciliada en nuestro territorio <input type="checkbox"/> Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Se ha dotado su país de políticas nacionales para alentar la progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar domiciliada en su país? (regla 2.8, párrafo 1; norma A2.8, párrafos 1 y 3; véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.8.1).	En caso de respuesta negativa, sírvase facilitar información al respecto:
¿Lleva su país un registro o una lista de la gente de mar que rijan su acceso al empleo de ésta, véanse las orientaciones proporcionadas en la pauta B2.8.2?	No disponemos de registros o listas que rijan el empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/>
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 2.8 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

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

Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento Norma A3.1; véase también la pauta B3.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Todos los buques deben cumplir las normas mínimas establecidas por el CTM, 2006, con el fin de facilitar y mantener 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. ■ El espacio de alojamiento de la gente de mar debe ser seguro y decente y cumplir las disposiciones nacionales por las que se aplica el CTM, 2006 (norma A3.1; párrafo 1). ■ El capitán o una persona designada debe realizar inspecciones frecuentes del alojamiento de la gente de mar (norma A3.1, párrafo 18), cuyos resultados deben asentarse en un registro; los registros han de estar disponibles para la verificación. ■ Debe prestarse una atención especial a los requisitos relativos a: <ul style="list-style-type: none"> – el tamaño de los dormitorios y otros espacios de alojamiento (norma A3.1, párrafos 9 y 10); – la calefacción y la ventilación (norma A3.1, párrafo 7); – el ruido, las vibraciones y otros factores ambientales (norma A3.1, párrafo 6,h)); – las instalaciones sanitarias e instalaciones conexas (norma A3.1, párrafos 11 y 13); – la iluminación (norma A3.1, párrafo 8); – la enfermería (norma A3.1, párrafo 12). ■ Los requisitos previstos en la regla 3.1 también son aplicables a: <ul style="list-style-type: none"> – las instalaciones de esparcimiento (norma A3.1, párrafos 14 y 17); – la normativa sobre la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes en buques, a la luz de las necesidades específicas de la gente de mar que vive y trabaja a bordo (norma A3.1, párrafos 2, a) y 6, h)). ■ En su país, los buques construidos* antes de la fecha de entrada en vigor del CTM, 2006, deben: <ul style="list-style-type: none"> – facilitar y mantener 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 y en concordancia con la legislación nacional (regla 3.1, párrafo 1), y – cumplir las normas establecidas en los Convenios núms. 92 y/o 133, si se aplican en su país (por haber sido ratificados, ya sea mediante la ratificación del Convenio núm. 147, con el que existe una equivalencia sustancial, o el Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147, o por cualquier otra vía) (regla 3.1, párrafo 2). <p>Los requisitos contenidos en el Código relativos a la construcción y el equipamiento de buques no se aplican a éstos, salvo disposición contraria de la legislación nacional. Si son aplicables los demás requisitos del Código.</p> 	

* Se considerará que un buque ha sido construido en la fecha en que se colocó su quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.	
Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/> Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Ha adoptado su país legislación para garantizar que todos los buques a los que se aplica el Convenio y que enarbolan su pabellón (incluidos los construidos antes de la entrada en vigor del Convenio para su país) mantienen alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para los marinos a bordo? (regla 3.1, párrafo 1; norma A3.1, párrafo 1)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase resumir el contenido de las disposiciones legislativas al respecto:
En el caso de buques construidos antes de la entrada en vigor del Convenio para su país, ¿son aplicables los requisitos pertinentes contenidos en los Convenios núms. 92 ó 133 (o el Convenio núm. 147 o su Protocolo) respecto de cuestiones relativas a la construcción y el equipamiento? (regla 3.1, párrafo 2)	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar los tipos de requisitos que se consideran relativos a la construcción y el equipamiento y que, por tanto, no son aplicables a esos buques:
¿Se tiene en cuenta en la legislación por la que se establecen las normas mínimas de alojamiento e instalaciones de esparcimiento a bordo para la gente de mar los requisitos relativos a la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes contenidos en la regla 4.3 y en el Código? (norma A3.1, párrafo 2, a))	En caso de respuesta negativa, sírvase explicar de qué manera se han tenido en cuenta esos requisitos:
¿Se efectúan las inspecciones exigidas en virtud de la regla 5.1.4 cuando un buque se matricula por primera vez o cuando se matricula de nuevo y/o cuando los espacios de alojamiento de la gente de mar son objeto de modificaciones importantes? (norma A3.1, párrafo 3)	En caso de respuesta negativa, sírvase dar una explicación al respecto:
Sírvase describir someramente los requisitos generales establecidos por su país, en aplicación del párrafo 6, a) a f) de la norma A3.1, respecto de los espacios de alojamiento.	
¿Se han hecho excepciones (aparte del caso de los buques de pasaje y los buques para fines especiales) con respecto a la ubicación de los camarotes? (norma A3.1, párrafo 6, c) y d))	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar los tipos de excepciones permitidas:
Sírvase describir someramente las medidas adoptadas por su país para prevenir la exposición a niveles peligrosos de ruido y de vibraciones así como de otros factores ambientales. (norma A3.1, párrafo 6, h))	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre ventilación y calefacción que establece su país en aplicación del párrafo 7 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre iluminación que establece su país en aplicación del párrafo 8 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre los camarotes que establece su país en aplicación del párrafo 9 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre comedores que establece su país en aplicación del párrafo 10 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre instalaciones sanitarias y servicios de lavandería que establece su país en aplicación de los párrafos 11 y 13 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre enfermería que establece su país en aplicación del párrafo 12 de la norma A3.1.	
Sírvase describir someramente los requisitos sobre instalaciones, comodidades y servicios de esparcimiento que establece su país en aplicación de los párrafos 14, 15 y 17 de la norma A3.1.	
¿Se han establecido excepciones para los buques de un arqueo bruto inferior a 200? (norma A3.1, párrafos 20 y 21)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar los tipos de excepciones permitidas:

¿Se han permitido variantes para tener en cuenta los intereses de la gente de mar con prácticas religiosas y sociales diferentes? (norma A3.1, párrafo 19)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar los tipos de variantes permitidos:
¿Con qué frecuencia debe realizar el capitán o una persona bajo sus órdenes las inspecciones a bordo de los alojamientos de la gente de mar, y cuáles son los requisitos sobre el registro y la verificación de esas inspecciones? (norma A3.1, párrafo 18)	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 3.1 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda Norma A3.2; véase también la pauta B3.2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los alimentos y el agua potable deben tener una calidad y valor nutritivo apropiados y servirse en cantidades suficientes, tomándose en consideración las necesidades del buque y los distintos orígenes culturales y religiosos de la gente de mar a bordo. ■ La comida debe proporcionarse gratuitamente a la gente de mar durante su periodo de contratación. ■ Todo marino empleado como cocinero del buque* y encargado de la preparación de las comidas debe tener la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esta función. ■ Los marineros empleados como cocineros del buque deben ser mayores de 18 años. ■ El capitán o una persona designada deben realizar con frecuencia inspecciones documentadas de la comida, agua potable y las instalaciones del servicio de fonda. <p>* La expresión «cocinero del buque» se aplica a todo marino encargado de la preparación de las comidas (<i>regla 3.2, párrafo 3; norma A3.2, párrafos 3 y 4</i>).</p>	
Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> / parte II <input type="checkbox"/> Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Se exige a los armadores que proporcionen gratuitamente a la gente de mar a bordo del buque, durante su período de contratación, alimentos y agua potable de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados, tomándose en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos? (regla 3.2, párrafos 1 y 2; norma A3.2, párrafo 2, a))	
¿Se dan instrucciones u orientaciones a los buques en relación con la organización y el equipo del servicio de fonda con el fin de cumplir los requisitos establecidos en el párrafo 2, b) de la norma A3.2?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar la naturaleza de las instrucciones u orientaciones y la frecuencia con que se emiten:
¿Se exige a los cocineros del buque haber completado un curso de formación aprobado o reconocido por la autoridad competente? (norma A3.2, párrafos 2, c), 3 y 4)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir a grandes rasgos los elementos principales del curso de formación:
¿Se han concedido dispensas para permitir que un cocinero no plenamente cualificado preste servicio como cocinero del buque de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 de la norma A3.2?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar con qué frecuencia y en qué tipo de casos se concedieron dispensas:
¿Con qué frecuencia y de qué manera deben realizarse las inspecciones documentadas a bordo, ya sea por el capitán o bajo sus órdenes, en relación con: <ul style="list-style-type: none"> – las provisiones de víveres y agua potable; – los locales y equipos utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua potable; – la cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir comidas? (norma A3.2, párrafo 7)	

¿Se exige que los cocineros sean mayores de 18 años? (norma A3.2, párrafo 8)	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 3.2 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

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

Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra Norma A4.1; véase también la pauta B4.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ La gente de mar debe estar cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y tener un acceso rápido y adecuado a la atención médica, incluida la atención dental esencial, mientras esté trabajando a bordo. ■ La atención médica a bordo debe incluir los servicios de un médico calificado (o, en los casos en que se permita, al menos de un marino a cargo), un botiquín, equipo médico y una guía médica así como un sistema preestablecido para obtener el asesoramiento de especialistas desde tierra. ■ La protección de la salud y la atención médica deben suministrarse sin costo alguno para la gente de mar, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales. ■ La gente de mar debe estar autorizada a visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible. 	
<i>ATENCIÓN MÉDICA A BORDO</i>	
<p>Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM, parte I <input type="checkbox"/>/ parte II <input type="checkbox"/></p> <p>acuerdo de empleo de la gente de mar <input type="checkbox"/>/disposiciones de los convenios colectivos <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
¿Se han adoptado medidas para garantizar que se brinde a la gente de mar que trabaje en buques que enarbolan el pabellón de su país protección de la salud, incluido el rápido acceso a bordo al diagnóstico y tratamiento por personal médico y/o odontológico calificado, y el acceso a los servicios, medicamentos, equipo y asesoramiento necesarios, que sea comparable con la que gozan los trabajadores en tierra? (regla 4.1, párrafo 1; norma A4.1, párrafos 1, a) y b), 3 y 4, a) a c))	En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir someramente los requisitos pertinentes:
¿En qué circunstancias debe el armador/capitán permitir a un marino visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala? (norma A4.1, párrafo 1, c))	
¿Se ofrecen gratuitamente tratamientos médicos y odontológicos, los medicamentos necesarios y otros cuidados conexos a la gente de mar? (regla 4.1, párrafo 2; norma A4.1, párrafo 1, d))	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar qué porcentaje de gastos tiene que sufragar la gente de mar:
¿Están obligados los armadores a asumir el costo de la atención médica prestada a los marinos cuando desembarcan en un puerto extranjero? (regla 4.1, párrafo 2; norma A4.1, párrafo 1, d))	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar qué porcentaje de gastos tiene que sufragar la gente de mar:
¿Se realizan inspecciones periódicas de los botiquines médicos, equipo médico y guías médicas de los buques para garantizar su adecuado mantenimiento? (norma A4.1, párrafo 4, a); véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 4 de la pauta B4.1.1))	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar con qué periodicidad:

<p>¿Se exige que los buques lleven equipo adecuado y mantengan actualizada la información de contacto para comunicarse por radio o por satélite con el fin de obtener asesoramiento médico desde tierra mientras están de travesía? (norma A4.1, párrafos 1, b) y 4, d); véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 6 de la pauta B4.1.1))</p>	
ATENCIÓN MÉDICA EN TIERRA	
<p>¿Se permite a los marinos a bordo de buques que navegan en las aguas territoriales de su país o que atracan en sus puertos acceder a instalaciones médicas en tierra en caso de que necesiten atención médica u odontológica inmediata? (regla 4.1, párrafo 3; véanse las orientaciones que figuran en la pauta B4.1.3))</p>	El país no tiene litoral <input type="checkbox"/>
<p>¿Existe alguna ley que disponga el establecimiento de un sistema de comunicación por radio, satélite o cualquier otro medio para poder proporcionar asesoramiento médico gratuito a cualquier hora del día o de la noche a todos los buques? (norma A4.1, párrafo 4, d))</p>	<p>El país no tiene litoral <input type="checkbox"/></p> <p>En caso de respuesta negativa, sírvase explicar si se proporciona algún servicio y, en su caso, mencione los obstáculos que impiden la prestación de los servicios:</p>
<p>Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.1 (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).</p>	
<p>Explicaciones (véase <i>supra</i>: «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).</p>	
<p>Documentación: sírvase facilitar:</p> <ul style="list-style-type: none"> – un ejemplar del formulario normalizado de informe médico para la gente de mar (norma A4.1, párrafo 2; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 1 de la pauta B4.1.2)); – una copia de los requisitos relativos al botiquín, el equipo médico y la guía médica (norma A4.1, párrafo 4, a); véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 4 y 5 de la pauta B4.1.1)). 	

Regla 4.2 – Responsabilidad del armador
Norma A4.2; véase también la pauta B4.2

- La gente de mar tiene derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo.
- Los armadores deben sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad.
- Los armadores deben constituir una garantía financiera 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, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar.
- Deben adoptarse medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida.

Encontrará información sobre todos los temas en los documentos adjuntos:
acuerdo de empleo de la gente de mar / disposiciones de los convenios colectivos

Sírvase puntuar una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.

¿Ha adoptado su país disposiciones jurídicas por las que se exija a los armadores que proporcionen a la gente de mar ayuda y apoyo material en relación con las consecuencias financieras, incluidos los gastos de sepelio, de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo?
(regla 4.2, párrafo 1; norma A4.2, párrafos 1 y 3)

En caso de respuesta afirmativa, sírvase citar esas disposiciones si existen en español, francés o inglés; si están en otro idioma, le agradeceremos que resuma su contenido:

¿Se limita en la legislación nacional el período durante el cual el armador está obligado a sufragar los gastos médicos y de otro tipo en que se hubiera incurrido por lesión o enfermedad de la gente de mar y a pagar el salario de la gente de mar desembarcada? (norma A4.2, párrafos 2 y 4)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase especificar el número de semanas, contadas a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad, durante las cuales el armador es responsable de pago:
¿Exime la legislación nacional de responsabilidad al armador en algunos casos? (norma A4.2, párrafo 5)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar en qué casos:
¿Qué tipos de garantías financieras deben constituir los armadores para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o de incapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales? (norma A4.2, párrafo 1, b))	
¿Se ha previsto algún caso en que la obligación de los armadores de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio, sea asumida por los poderes públicos? (norma A4.2, párrafo 6; véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 2 y 3 de la pauta B4.2))	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar en qué casos:
¿Deben los armadores proteger los bienes personales de la gente de mar enferma, lesionada o fallecida y/o devolvérselos a sus parientes más próximos? (norma A4.2, párrafo 7)	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.2 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar un ejemplar del tipo de documentación que se acepta o expide en relación con la garantía financiera que deben constituir los armadores (norma A4.2, párrafo 1, b)). En el supuesto de que esta documentación no esté disponible en español, francés o inglés, le agradeceremos facilite un resumen en uno de esos tres idiomas.	

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

Norma A4.3; véase también la pauta B4.3

- El entorno de trabajo, vida y formación en los buques debe ser seguro e higiénico y ajustarse a lo dispuesto en la legislación nacional y otras disposiciones relativas a la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes a bordo de buques. Deben adoptarse precauciones razonables para prevenir los accidentes de trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de buques, incluidos el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como al riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques.
- Deben adoptarse políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques para prevenir accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales, en los que se preste particular atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años.
- Deben crearse comités de seguridad del buque que cuenten con la participación de un representante encargado de las cuestiones de seguridad de la gente de mar (en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos).
- Debe realizarse una evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo (teniéndose en cuenta los datos estadísticos pertinentes).

Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I / parte II

Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.

¿Ha adoptado su país legislación o ha tomado otras medidas, incluida la elaboración y promulgación de orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, para proteger a la gente de mar que vive, trabaja y recibe formación en buques que enarbolen su pabellón? (regla 4.3, párrafos 1 a 3)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase citar esas disposiciones si existen en español, francés o inglés; de no existir, le agradeceremos que resuma su contenido:
¿Se aborda en dicha legislación y demás disposiciones todas las cuestiones a que se refieren los párrafos 1 y 2 de la norma A4.3, incluidas las medidas adoptadas para proteger a los marinos menores de 18 años? (norma A4.3, párrafos 1 y 2; véanse las orientaciones que figuran en la pauta B4.3)	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar las cuestiones que no se abordan:
¿Se revisan periódicamente dicha legislación y demás disposiciones, en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, teniendo en cuenta la evolución de la tecnología y las investigaciones y la necesidad de una mejora continua? (norma A4.3, párrafo 3)	
¿Deben los buques con más de cinco marinos a bordo tener un comité de seguridad que cuente con la participación de representantes de la gente de mar? (norma A4.3, párrafo 2, d))	
¿Se notifican los accidentes de trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la OIT? (norma A4.3, párrafos 5, a) y 6)	En caso de respuesta negativa, sírvase explicar qué criterios se aplican:
¿Deben los armadores realizar evaluaciones de riesgo en relación con la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques? (norma A4.3, párrafo 8)	En caso de respuesta negativa, sírvase explicar cómo deben proceder los armadores para determinar y prevenir riesgos:
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.3 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
<p>Documentación: sírvase facilitar, en español, francés o inglés:</p> <ul style="list-style-type: none"> – un ejemplar de un documento, (por ejemplo, la parte II de la DCLM, en el que se presentan las prácticas o los programas de los armadores a bordo (incluida la evaluación del riesgo) para prevenir accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales (norma A4.3, párrafos 1, c), 2, b) y 8); – una copia de las orientaciones nacionales pertinentes (regla 4.3, párrafo 2); – una copia del documento o documentos que se emplean para notificar las condiciones inseguras o los accidentes de trabajo a bordo (norma A 4.3, párrafo 1, d)). 	

Regla 4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra
Norma A4.4; véase también la pauta B4.4

- Las instalaciones de bienestar en el territorio de su país, si las hay, deben poder ser utilizadas por toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque.
- Debe impulsarse el desarrollo de instalaciones de bienestar en puertos apropiados, previa consulta con organizaciones de armadores y de gente de mar.
- Debe alentarse el establecimiento de comisiones de bienestar que se encarguen de examinar regularmente las instalaciones y servicios de bienestar para cerciorarse de que sean apropiadas, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de los avances en el sector del transporte marítimo.

El país no tiene litoral

Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.

¿Cuántas instalaciones de bienestar están operativas en su país?	
Sírvase facilitar información sobre los planes para crear o mejorar las instalaciones de bienestar en su país. (norma A4.4, párrafo 2)	
¿Se restringe el acceso a las instalaciones y servicios de bienestar en tierra a ciertas categorías de marinos que están de paso en los puertos? (regla 4.4, párrafo 1; norma A4.4., párrafo 1)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar qué tipo de restricciones se aplican:
¿Se ha establecido alguna comisión de bienestar? (norma A4.4, párrafo 3)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase explicar someramente su composición y actividades:
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.4 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	
Documentación: sírvase facilitar, en español, francés o inglés: – una lista de todas las instalaciones y servicios de bienestar en tierra para la gente de mar de que dispone su país, si los hay; – una copia de un informe o un examen sobre los servicios de bienestar preparado por una comisión de bienestar (si la hay).	

Regla 4.5 – Seguridad social**Norma A4.5; véase también la pauta B4.5**

- Toda la gente de mar que tenga residencia habitual en el territorio de su país tiene derecho a una protección en materia de seguridad social, que complemente la protección proporcionada de conformidad con las reglas sobre la atención médica y la responsabilidad del armador, en las ramas de la seguridad social notificadas por su país al Director General de la OIT (que debe incluir por lo menos tres de las nueve ramas especificadas).
- La protección en materia de seguridad social no puede ser menos favorable que la que gozan los trabajadores residentes en el territorio de su país. Esta responsabilidad puede cumplirse, por ejemplo, mediante la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales o de sistemas basados en cotizaciones.
- Su país debe adoptar medidas, acordes con sus circunstancias nacionales, individualmente y por medio de una cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección en materia de seguridad social completa para la gente de mar. En la memoria debe incluirse información sobre las medidas adoptadas por su país para hacer extensiva la protección a ramas que no están incluidas entre aquellas notificadas hasta el momento a la OIT.
- Asimismo, debe tomarse en consideración las distintas maneras en que, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se proporcionarán a la gente de mar prestaciones comparables en los casos en que no exista una cobertura suficiente en las nueve ramas especificadas.
- En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, su país debe cooperar con otros para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social adquiridos o en curso de adquisición.
- Deben establecerse procedimientos justos y eficaces para la resolución de conflictos.

En la columna de la derecha, sírvase responder a la pregunta siguiente y proporcionar información al respecto: ¿Se brinda protección complementaria en materia de seguridad social a la gente de mar que tiene residencia habitual en su país en relación con cada una de las nueve ramas enumeradas en la columna de la izquierda? En caso de respuesta afirmativa, indique — con referencia a la documentación solicitada más abajo — las principales prestaciones previstas para cada rama.
(norma A4.5, párrafos 1 y 3)

Atención médica	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de enfermedad	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de desempleo	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de vejez	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones por lesiones profesionales	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:

Prestaciones familiares	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de maternidad	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de invalidez	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
Prestaciones de supervivencia	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Principales prestaciones previstas:
¿En alguna de las ramas las prestaciones previstas son menos favorables que aquellas de las que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio? (regla 4.5, párrafo 3; norma A4.5, párrafo 3)	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar las ramas en cuestión:
¿Se brinda a las personas a cargo de la gente de mar que tienen residencia habitual en su territorio protección en materia de seguridad social? (regla 4.5, párrafo 1)	
Sírvase indicar las medidas adoptadas o los planes en proceso de elaboración o estudio en su país para mejorar las prestaciones que actualmente se proporcionan a la gente de mar o para hacer extensiva la protección en materia de seguridad social de los marinos a otras ramas que actualmente no están incluidas. (regla 4.5, párrafo 2; norma A4.5, párrafo 11)	
Sírvase mencionar los acuerdos bilaterales o multilaterales suscritos por su país en relación con la prestación de protección en materia de seguridad social, incluida la conservación de los derechos adquiridos o en curso de adquisición. (regla 4.5, párrafo 2; norma A4.5, párrafos 3, 4 y 8)	
¿Se verifica el abono de las cotizaciones de los armadores y, en su caso, de la gente de mar a los sistemas o regímenes de protección social y de seguridad social pertinentes? (norma A4.5, párrafo 5; véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 6 y 7 de la pauta B4.5))	
¿Ha adoptado su país medidas para proporcionar prestaciones a la gente de mar no residente que trabaja en buques que enarbolan su pabellón y que no disfrutan de una cobertura suficiente de seguridad social? (norma A4.5, párrafos 5 y 6; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 5 de la pauta B4.5))	
Información adicional relativa a la aplicación de la regla 4.5 (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 5).	
Explicaciones (véase <i>supra</i> : «Consejos prácticos para la redacción de las memorias», punto 7).	

Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación

Nota:

El Título 5 tiene tres reglas fundamentales (*regla 5.1, Responsabilidades del Estado del pabellón; regla 5.2, Responsabilidades del Estado rector del puerto, y regla 5.3, Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra*). En estas tres reglas se detallan las obligaciones básicas estipuladas en el artículo V, Responsabilidades en Materia de Aplicación y Control de la Aplicación (véanse los párrafos 2 a 7).

Las reglas 5.1 y 5.2 constan de varias reglas, cada una con su propia parte A — *Normas* y parte B — *Pautas*. En las memorias dichas reglas se tratan individualmente, por ejemplo la regla 5.1.1 — Principios generales.

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.1 – Principios generales Norma A5.1.1; véase también la pauta B5.1.1 En referencia también a la regla 5.1.4 y a los párrafos 1 y 2 de la norma A5.1.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Cada país debe poseer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo a bordo de buques que enarbolan su pabellón, y establecer normas y objetivos claros respecto a la administración de dicho sistema, así como procedimientos generales adecuados para evaluar el grado de realización de dichos objetivos y de dichas normas. ■ La autoridad competente debe nombrar a un número suficiente de inspectores calificados encargados de desempeñar las tareas de inspección y certificación. 	
<p>Sírvase describir la estructura y los objetivos básicos del sistema (incluidas las medidas destinadas a evaluar su eficacia) implantado en su país a efectos de la inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo, de conformidad con las reglas 5.1.3 y 5.1.4, destinado a velar por que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su pabellón cumplan, y sigan cumpliendo, las normas del Convenio (regla 5.1.1, párrafos 2 y 5; norma A5.1.1, párrafo 1; regla 5.1.2, párrafo 2).</p>	
<p>¿Se exige a los buques que enarbolan el pabellón de su país que tengan a bordo una copia disponible del Convenio? (norma A5.1.1, párrafo 2).</p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar dónde se recoge ese requisito:</p>
<p>Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.1.</p>	
<p>Documentación: sírvase proporcionar en español, francés o inglés:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ un informe u otro documento que recoja información sobre las normas y los objetivos establecidos para el sistema de inspección y certificación implantado en su país, incluidos los procedimientos para su evaluación; ■ información sobre los fondos presupuestarios asignados durante el período abarcado por la memoria a la administración del sistema de inspección y certificación de su país, y el total de ingresos recibidos durante ese mismo período en concepto de servicios de inspección y certificación; ■ la información estadística siguiente: <ul style="list-style-type: none"> – número de buques que enarbolan el pabellón de su país que han sido inspeccionados durante el período abarcado por la memoria en cumplimiento de los requisitos previstos en el Convenio; – número de inspectores nombrados por la autoridad competente o por una organización reconocida debidamente autorizada, que han realizado ese tipo de inspecciones durante el período abarcado por la memoria; – número de certificados de trabajo marítimo expedidos para todo el período (hasta cinco años) actualmente en vigor, y – número de certificados provisionales expedidos durante el período abarcado por la memoria de conformidad con el párrafo 5 de la norma A5.1.3. 	

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.2 – Autorización de las organizaciones reconocidas Norma A5.1.2; véase también la pauta B5.1.2 (y el párrafo 3 de la regla 5.1.1)	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Las organizaciones reconocidas pueden estar autorizadas a realizar determinadas funciones de inspección y certificación, siempre y cuando: <ul style="list-style-type: none"> – en el Código del Convenio se indique expresamente que dichas funciones deben llevarlas a cabo la autoridad competente o una organización reconocida; – las funciones queden comprendidas en la autorización conferida por la autoridad competente; – la organización reconocida haya demostrado que posee la competencia e independencia necesarias. ■ Los países deben establecer un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones reconocidas, y contar con procedimientos para la comunicación con dichas organizaciones y el control de las mismas. ■ Deben proporcionar a la OIT una lista actualizada de las organizaciones reconocidas y especificar en ella las funciones que han sido autorizadas a desempeñar. 	

El país no recurre a organizaciones reconocidas <input type="checkbox"/> Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Ha adoptado su país legislación u otras medidas que rijan la autorización de las organizaciones reconocidas a desempeñar funciones de inspección y certificación?	En caso de respuesta afirmativa, sírvase proporcionar una referencia a dichas disposiciones si existen en español, francés o inglés, o resumir el contenido de las mismas:
¿Están facultadas todas las organizaciones reconocidas para exigir que se corrijan las deficiencias a bordo de buques y se realicen inspecciones cuando lo solicite un Estado del puerto? <i>(norma A5.1.2, párrafo 2).</i>	
¿Ha proporcionado su país a la OIT una lista actualizada de las organizaciones reconocidas autorizadas a actuar en nombre de su país, en la que se especifiquen las funciones autorizadas? <i>(norma A5.1.2, párrafo 4).</i>	Sí <input type="checkbox"/> No, esa información se adjunta a la memoria <input type="checkbox"/>
Sírvase describir la manera en que su país evalúa la competencia e independencia de las organizaciones reconocidas, e incluir información sobre el sistema establecido para controlar y comunicar información pertinente a las organizaciones autorizadas <i>(regla 5.1.2, párrafo 2; norma A5.1.2, párrafo 1).</i>	Esta información ya se recoge anteriormente, en relación con la regla 5.1.1 <input type="checkbox"/>
Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.2.	
Documentación: sírvase proporcionar, en español, francés o inglés, uno o varios ejemplos de autorizaciones concedidas a las organizaciones reconocidas <i>(regla 5.1.1, párrafo 5; regla 5.1.2, párrafo 2).</i>	

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón
Regla 5.1.3 – Certificado de trabajo marítimo y DCLM
Norma A5.1.3; véase también la pauta B5.1.3
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los buques deben llevar un certificado de trabajo marítimo cuando: <ul style="list-style-type: none"> – tienen un arqueo bruto igual o superior a 500 y efectúan viajes internacionales; – tienen un arqueo bruto igual o superior a 500, enarbolan el pabellón de un país y operan desde un puerto, o entre puertos, de otro país, o – lo solicita el armador. ■ El certificado acredita que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque han sido inspeccionadas y satisfacen los requisitos previstos en la legislación nacional o en otras medidas de aplicación del Convenio. ■ El certificado se expide una vez que las 14 cuestiones enumeradas en el anexo A5-I han sido inspeccionadas y están conformes, por un período no superior a cinco años, con sujeción a al menos una inspección intermedia durante dicho período. ■ En determinados casos dispuestos por la ley, se puede expedir un solo certificado provisional por un período no superior a seis meses. ■ Al certificado (si se expide para todo el período) debe adjuntarse una DCLM (DCLM); en la parte I de la DCLM, que redacta la autoridad competente, se indican los requisitos nacionales relativos a las 14 cuestiones enumeradas en el anexo A5-I; en la parte II, que redacta el armador y certifica la autoridad competente o una organización reconocida debidamente autorizada, se señalan las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento continuo de esos requisitos nacionales. ■ La forma y el contenido de los certificados y las DCLM están definidos en la <i>norma A5.1.3</i> y el anexo A5-II. ■ En determinadas circunstancias previstas por la ley, los certificados de trabajo marítimo dejan de tener validez o deben retirarse.
<i>En la columna de la derecha que figura a continuación, sírvase facilitar una referencia a las disposiciones u otras medidas nacionales en virtud de las cuales se aplican los requisitos pertinentes del Convenio que se indican en la columna de la izquierda, si esas disposiciones o medidas existen en español, francés o inglés; de lo contrario, sírvase proporcionar la referencia y resumir el contenido de dichas disposiciones o medidas.</i>

Los casos en que se exige un certificado de trabajo marítimo; el período máximo de expedición; el alcance de la inspección anterior; los requisitos para una inspección intermedia; las disposiciones relativas a la renovación del certificado (regla 5.1.3; norma A5.1.3, párrafos 1 a 4).	
Los casos en que se puede expedir un certificado de trabajo marítimo a título provisional; el período máximo de expedición; el alcance de la inspección anterior (norma A5.1.3, párrafos 5 a 8).	
Los requisitos relativos a la exposición a bordo del buque del certificado de trabajo marítimo y la DCLM, y a la puesta a disposición de los mismos para su consulta (regla 5.1.3, párrafo 6; norma A5.1.3, párrafos 12 y 13).	
Las circunstancias en que un certificado de trabajo marítimo deja de tener validez (norma A5.1.3, párrafos 14 y 15; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 6 de la pauta B5.1.3).	
Las circunstancias en que un certificado de trabajo marítimo debe retirarse (norma A5.1.3, párrafos 16 y 17).	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.3.	
Documentación: en el caso de estar disponible en su país, sírvase proporcionar, en inglés, una copia del certificado provisional de trabajo marítimo.	

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.4 – Inspección y control de la aplicación	
Norma A5.1.4; véase también la pauta B5.1.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Deben tomarse las medidas adecuadas destinadas a velar por que los inspectores tengan la formación, la competencia, el mandato, las pautas de orientación, las atribuciones, la condición jurídica y la independencia necesarios o convenientes para efectuar inspecciones eficazmente. ■ Los buques deben inspeccionarse a los intervalos requeridos a los efectos de la certificación, cuando proceda, y sin exceder en ningún caso los tres años. ■ Cuando se reciba una queja manifiestamente infundada, se tengan pruebas de no conformidad con las disposiciones del Convenio o haya graves deficiencias en la aplicación de las medidas establecidas en la DCLM, se debe investigar el asunto y subsanar las deficiencias. ■ Cuando se tengan motivos para considerar que dichas deficiencias constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el Convenio (e incluso de los derechos de la gente de mar) o representan un gran peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, los inspectores deben estar facultados para prohibir que un buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias (sujetas a cualquier derecho de apelación). ■ Debe hacerse todo lo posible por evitar cualquier inmovilización o demora injustificada del buque. Se debe pagar una indemnización en caso de ejercicio abusivo de las atribuciones de los inspectores. ■ Se deben aplicar de forma efectiva sanciones adecuadas y otras medidas correctivas en caso de infracción de las disposiciones del Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar) y de obstrucción al ejercicio de las funciones de los inspectores. ■ Los inspectores deben considerar confidencial el origen de cualquier reclamación o queja en la que se alegue la existencia de un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, o de una infracción de la legislación. ■ Los inspectores deben presentar un informe de cada inspección a la autoridad competente, cuya copia debe quedar publicada en el buque y remitirse, cuando se solicite, a los representantes de la gente de mar. La autoridad competente debe llevar registros de las inspecciones y publicar un informe anual. 	
¿Se inspeccionan todos los buques amparados por el Convenio que enarbolan el pabellón de su país de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, es decir, al menos una vez cada tres años? (regla 5.1.4, párrafo 1; norma A5.1.4, párrafo 4).	En caso de respuesta negativa, sírvase indicar las categorías de buques que no se inspeccionan en absoluto o que se inspeccionan a intervalos superiores a tres años:

<p>Sírvase indicar las calificaciones y la formación que deben poseer los inspectores del Estado del pabellón que efectúan inspecciones en virtud del Convenio (norma A5.1.4, párrafo 3).</p>	
<p>Sírvase resumir las medidas adoptadas para velar por que los inspectores gocen de una condición jurídica y unas condiciones de servicio tales que garanticen su independencia respecto de los cambios de gobierno y de cualquier influencia exterior indebida; y sírvase indicar de qué manera se aplican esas medidas (norma A5.1.4, párrafos 3, 6, 11, a) y 17).</p>	
<p>¿Disponen los inspectores de una copia de las «Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006» publicadas por la OIT en 2008, para su aplicación a escala internacional, o de directrices y/o políticas nacionales similares? (norma A5.1.4, párrafo 7; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 2 de la pauta B5.1.4).</p>	
<p>Sírvase resumir los procedimientos que se siguen para recibir e investigar quejas, así como para garantizar la confidencialidad del origen de las mismas (norma A5.1.4, párrafos 5, 10 y 11(b); véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 3 de la pauta B5.1.4).</p>	
<p>Sírvase describir las disposiciones que se toman para velar por que los inspectores presenten un informe de cada inspección a la autoridad competente, se facilite una copia al capitán del buque y quede expuesta otra copia en el tablón de anuncios del buque (norma A5.1.4, párrafo 12).</p>	
<p>¿En qué casos se puede prohibir que un buque abandone el puerto hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias para corregir las deficiencias con arreglo al Convenio? (norma A5.1.4, párrafo 7, c)).</p>	
<p>Sírvase indicar las disposiciones o los principios jurídicos en virtud de los cuales se debe pagar una indemnización por toda pérdida o daño sufridos como consecuencia del ejercicio abusivo de las atribuciones de los inspectores, así como resumir el contenido de los mismos, y si procede, sírvase dar ejemplos de casos en que los armadores hayan percibido una indemnización (norma A5.1.4, párrafo 16).</p>	
<p>Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.4.</p>	
<p>Documentación: sírvase facilitar:</p> <ul style="list-style-type: none"> – una copia de los informes anuales sobre las actividades de inspección, en español, francés o inglés, que hayan sido publicados de conformidad con el párrafo 13 de la norma A5.1.4, durante el período abarcado por la memoria; – un modelo de documento facilitado a los inspectores, o firmado por ellos, en el que se describan sus funciones y mandato (norma A5.1.4, párrafo 7; véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 7 y 8 de la pauta B5.1.4), así como un resumen en español, francés o inglés si el documento no existe en uno de esos idiomas; – una copia de las directrices nacionales de que disponen los inspectores en aplicación del párrafo 7 de la norma A5.1.4, acompañada de una indicación del contenido en español, francés o inglés si dichas directrices no existen en uno de esos idiomas; – una copia del formulario utilizado para la elaboración del informe de los inspectores (norma A5.1.4, párrafo 12); – una copia de la documentación disponible en la que se informe a la gente de mar y a otras personas interesadas sobre los procedimientos que han de seguirse para presentar una queja (de manera confidencial) relativa a la infracción de los requisitos previstos en el Convenio (e incluso de los derechos de la gente de mar) (norma A5.1.4, párrafo 5; véanse las orientaciones que figuran en el párrafo 3 de la pauta B5.1.4), acompañada de una indicación del contenido en español, francés o inglés si dicha documentación no existe en uno de esos idiomas. 	

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo Norma A5.1.5; véase también la pauta B5.1.5	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Los buques deben contar a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de las disposiciones contenidas en el CTM, 2006 (inclusive de los derechos de la gente de mar). ■ Con dichos procedimientos se debe procurar resolver las quejas en el nivel más bajo posible, aunque la gente de mar debe tener derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y a las autoridades competentes ajenas al buque. ■ Los procedimientos deben incluir el derecho de los marinos a hacerse acompañar o representar durante el proceso de tramitación de la queja, así como la protección frente a todo posible hostigamiento de la gente de mar que presente quejas. Dicho hostigamiento debe estar prohibido. ■ Debe proporcionarse a todos los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque. 	
Encontrará información sobre todos los temas en la DCLM adjunta, parte I <input type="checkbox"/> /parte II <input type="checkbox"/> Sírvase puntear una o ambas casillas, o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
¿Ha establecido la autoridad competente de su país un modelo de procedimiento justo, rápido y bien documentado de tramitación de las quejas que se presentan a bordo de los buques que enarbolan el pabellón de su país? <i>(regla 5.1.5, párrafo 1; norma A5.1.5, párrafos 1 a 3; véanse las orientaciones que figuran en los párrafos 1 y 2 de la pauta B5.1.5).</i>	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar en qué medida los armadores deben seguir ese modelo:
Sírvase señalar las disposiciones o los principios jurídicos en virtud de los cuales se prohíbe y sanciona en su país toda forma de hostigamiento en contra de los marinos que hayan presentado una queja, y esbozar el contenido de los mismos <i>(regla 5.1.5, párrafo 2).</i>	
Sírvase indicar someramente las disposiciones que se toman para asegurar que se proporcione a todos los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque, incluidas las informaciones de contacto pertinentes para dicho buque y la gente de mar de que se trate <i>(norma A5.1.5, párrafo 4).</i>	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.5.	
Documentación: sírvase facilitar una copia del modelo utilizado en su país para el procedimiento de tramitación de las quejas que se presentan a bordo de los buques, en caso de existir, o de los procedimientos que suelen seguirse a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, acompañada de una traducción al español, francés o inglés, si los procedimientos no existen en uno de esos idiomas.	

Regla 5.1 – Responsabilidades del Estado del pabellón	
Regla 5.1.6 – Siniestros marítimos	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Se debe llevar a cabo una investigación oficial de cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o la muerte, en el que estén implicados buques que enarbolan el pabellón de su país. ■ Los Miembros de la OIT deben cooperar en la investigación de los siniestros marítimos graves. 	
Sírvase indicar las disposiciones jurídicas y cualquier otra medida de aplicación de la regla 5.1.6, acompañadas de un resumen en español, francés o inglés, si dichas disposiciones o medidas no existen en uno de esos idiomas.	
Sírvase describir qué disposiciones y requisitos existen para llevar a cabo una investigación oficial de los casos relativos a siniestros marítimos graves en los que esté implicado un buque que enarbole el pabellón de su país y que causen lesiones o la muerte, y señalar si los informes finales de dichas investigaciones suelen hacerse públicos <i>(regla 5.1.6, párrafo 2).</i>	

Sírvase indicar el número de investigaciones que se han llevado a cabo durante el período abarcado por la memoria.	
Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.1.6.	

Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto	
Regla 5.2.1 – Inspecciones en los puertos	
Norma A5.2.1; véase también la pauta B5.2.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en un puerto puede ser inspeccionado por un funcionario habilitado de su país para comprobar el cumplimiento de los requisitos del Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar) en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque. ■ La inspección debe basarse en un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto. ■ Si un buque lleva un certificado de trabajo marítimo expedido con arreglo al Convenio, dicho certificado y la DCLM adjunta a él deben aceptarse como presunción, salvo prueba en contrario, de cumplimiento. La inspección debe limitarse a un examen del certificado y la declaración, salvo en los casos especificados en los apartados a) a d) del párrafo 1 de la norma A5.2.1. ■ En esos casos, puede o debe llevarse a cabo una inspección más detallada cuando las condiciones de trabajo y de vida que se consideren deficientes o se alegue que lo son puedan constituir claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o cuando el funcionario habilitado tenga motivos para creer que cualquiera de las deficiencias observadas constituye una infracción grave de los requisitos del Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar). ■ La inspección más detallada debe, en principio, abarcar las 14 cuestiones enumeradas en el anexo A5-III, salvo en el caso de presentarse una queja. ■ En los párrafos 4 a 6 de la norma A5.2.1 se indican los procedimientos que han de seguirse en caso de observar deficiencias o la no conformidad con los requisitos (incluida la inmovilización del buque en el puerto hasta que el funcionario habilitado proceda a rectificar o aceptar un plan de acción para dicha rectificación). ■ Se debe hacer todo lo posible por evitar que el buque sea inmovilizado o demorado indebidamente. Si se demuestra que el buque ha sido indebidamente inmovilizado o demorado, debe pagarse una indemnización por toda pérdida o daño sufridos. 	
El país no es un Estado rector del puerto <input type="checkbox"/>	
Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.	
Sírvase especificar si su país ha suscrito un memorándum de entendimiento regional para el control de los buques por el Estado rector del puerto, y cuál (regla 5.2.1, párrafo 3).	
¿Ha creado su país un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto, para comprobar el cumplimiento de los requisitos del CTM, 2006 (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar)? (regla 5.2.1, párrafos 1, 4 y 5).	En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir el sistema y el método utilizado para evaluar su eficacia:
Sírvase indicar el número de funcionarios habilitados que han sido nombrados por la autoridad competente, y proporcionar información sobre las calificaciones y formación requeridas para efectuar el control por el Estado rector del puerto.	
¿Reciben los funcionarios habilitados pautas de orientación sobre las circunstancias en que está justificado inmovilizar a un buque (por ejemplo, las orientaciones sobre la materia contenidas en las «Pautas destinadas a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006» publicadas por la OIT en 2008, para su aplicación a escala internacional, pautas de orientación nacionales similares o pautas proporcionadas por un memorándum de entendimiento regional para el control de los buques por el Estado rector del puerto? (norma A5.2.1, párrafo 7).	En caso de respuesta afirmativa, sírvase indicar dichas pautas de orientación:

<p>Sírvase indicar las disposiciones o los principios jurídicos en virtud de los cuales se debe pagar una indemnización por toda pérdida o daño sufridos como consecuencia de la inmovilización o demora indebida de un buque, así como resumir el contenido de los mismos, y cuando corresponda, sírvase dar ejemplos de casos en que los armadores hayan percibido una indemnización (norma A5.2.1, párrafo 8).</p>	
<p>Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.2.1.</p>	
<p>Documentación: sírvase proporcionar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ una copia de las directrices nacionales distribuidas a los inspectores en aplicación del <i>párrafo 7</i> de la <i>norma A5.2.1</i>, acompañada de una indicación del contenido en español, francés o inglés, si dichas directrices no existen en uno de esos idiomas; ■ la siguiente información estadística correspondiente al período abarcado por la memoria: <ul style="list-style-type: none"> – número de buques extranjeros inspeccionados en los puertos; – número de inspecciones más detalladas realizadas de conformidad con el <i>párrafo 1</i> de la <i>norma A5.2.1</i>; – número de casos en que se observaron importantes deficiencias; – número de inmovilizaciones de buques extranjeros debidas, total o parcialmente, a condiciones a bordo del buque que constituyan claramente un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o una infracción grave o recurrente de los requisitos del CTM, 2006, (inclusive de los derechos de la gente de mar). <p>Nota: en el caso de que esta información se proporcione también en relación con un acuerdo regional de control por el Estado rector del puerto, basta con facilitar una copia del informe o el enlace del sitio web desde el que se puede acceder a dicha información.</p>	

<p>Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto</p> <p>Regla 5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra</p> <p>Norma A5.2.2; véase también la pauta B5.2.2</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Las quejas de la gente de mar en las que se aleguen infracciones de los requisitos del Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar) pueden notificarse al funcionario habilitado a tal efecto, en el puerto en que haya hecho escala la gente de mar. ■ Dicho funcionario debe emprender la investigación inicial. Si la queja está prevista en la norma A5.2.1, puede llevarse a cabo una inspección más detallada. De lo contrario, según proceda, el funcionario habilitado debe procurar que la queja se solucione a bordo del buque. ■ Si la investigación o la inspección ponen de relieve la existencia de factores que justifiquen la inmovilización del buque, debe seguirse el procedimiento previsto en el <i>párrafo 6</i> de la <i>norma A5.2.1</i>. ■ Por el contrario, cuando la queja no se soluciona, el funcionario habilitado notifica al Estado del pabellón para solicitar asesoramiento y la elaboración de un plan de acción correctivo. ■ Si la queja sigue sin resolverse, el Estado del puerto debe transmitir una copia del informe del funcionario habilitado, acompañada de toda respuesta que se haya recibido del Estado del pabellón, al Director General de la OIT; se informa también al respecto a las organizaciones de armadores y de gente de mar correspondientes del Estado del puerto. ■ Se deben tomar las medidas adecuadas para asegurar la confidencialidad de las quejas presentadas por la gente de mar. 	
<p>El país no es un Estado rector del puerto <input type="checkbox"/></p> <p>Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.</p>	
<p>¿Ha establecido su país procedimientos, e incluso ha tomado medidas, para asegurar la confidencialidad de los datos de la gente de mar que hace escala en los puertos situados en su territorio con el fin de presentar quejas en las que se aleguen infracciones de los requisitos previstos en el CTM, 2006 (inclusive de los derechos de la gente de mar)? (regla 5.2.2, párrafo 1; norma A5.2.2, párrafos 1 a 7; véanse las orientaciones que figuran en la <i>pauta B5.2.2</i>).</p>	<p>En caso de respuesta afirmativa, sírvase describir los procedimientos haciendo referencia a las disposiciones o medidas jurídicas pertinentes:</p>
<p>Sírvase indicar el número de quejas de ese tipo que han sido presentadas durante el período abarcado por la memoria y proporcionar información sobre las quejas que han sido resueltas y comunicadas al Director General (norma A5.2.2, párrafo 6).</p>	

Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.2.2.

Documentación: sírvase proporcionar, en español, francés o inglés, una copia del documento (si lo hubiera) en el que se describen los procedimientos de tramitación de quejas en tierra.

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

Norma A5.3; véase también la pauta B5.3

- Los Miembros de la OIT deben establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar la aplicación de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra, en particular respecto de la contratación y colocación de la gente de mar.
- Los Miembros deben también cumplir las responsabilidades en relación con la seguridad social de la gente de mar que tenga su nacionalidad, sea residente o esté domiciliada en su territorio.

No hay gente de mar en el país

Sírvase puntear la casilla anterior o facilitar la información pertinente en la columna de la derecha.

Sírvase describir el sistema implantado en su país para la inspección, la supervisión y el control del cumplimiento (incluidos los procedimientos judiciales por infracciones de los requisitos previstos en la regla 1.4) de sus responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra en virtud del CTM, 2006, y el método utilizado para evaluar su eficacia (regla 5.3, párrafos 3 y 4; norma A5.3, en relación con la norma A1.4).

Esta información se ha facilitado en el marco de la regla 1.4

¿Se han tomado medidas para garantizar que la gente de mar que tiene la nacionalidad de su país, reside habitualmente o está domiciliada en él, reciba protección en relación con la seguridad social independientemente del pabellón del buque en el que trabaje? (regla 5.3, párrafo 1).

Esta pregunta ha sido respondida en el marco de la regla 4.5

Información adicional sobre la aplicación de la regla 5.3.

Anexo

Opinión del Consejero Jurídico sobre la relación entre las Partes A y B del Código (extracto del anexo D al Informe I(1A) de la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, en 2006)¹

Coexistencia de disposiciones obligatorias y no obligatorias en un convenio

Los representantes gubernamentales de los Países Bajos y Dinamarca, así como de Chipre y Noruega, formularon preguntas al Consejero Jurídico [en 2003] acerca de las distintas consecuencias que tendría para los Miembros ratificantes la coexistencia de disposiciones obligatorias y no obligatorias en el proyecto de convenio refundido.

El Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, de conformidad con su mandato, está elaborando un convenio refundido que constituye un nuevo tipo de instrumento distinto de los adoptados hasta el momento por la Organización Internacional del Trabajo. La refundición de los instrumentos marítimos vigentes busca incluir todos los elementos sustantivos en un instrumento único gracias a un enfoque radicalmente diferente al empleado hasta ahora, según el cual los convenios contienen disposiciones técnicas detalladas, y que vienen a completar o no otros instrumentos, las recomendaciones. En este caso no cabe la perspectiva tradicional basada en la distinción entre un convenio (cuyas disposiciones son obligatorias) y una recomendación (cuyas no disposiciones no son obligatorias). El futuro instrumento es un convenio abierto a las ratificaciones de los Estados Miembros que prevé de manera expresa la coexistencia de disposiciones obligatorias y no obligatorias (proyecto de artículo VI, párrafo 1). Las disposiciones de la Parte A del Código serán obligatorias, pero no las de la Parte B.

Algunos convenios internacionales del trabajo establecen, además de las disposiciones obligatorias, disposiciones de otra naturaleza². La novedad del futuro instrumento reside fundamentalmente en que contiene un gran número de disposiciones no obligatorias. También cabe señalar que otras organizaciones como la OMI han adoptado convenios que contienen disposiciones de ambos tipos sin que ello plantee aparentemente problemas jurídicos para su aplicación.

Los Miembros ratificantes del convenio tendrán que respetar las obligaciones establecidas en los artículos, el Reglamento y la Parte A del Código. Su única obligación en virtud de la Parte B del Código consistirá en examinar de buena fe en qué medida darán efecto a esas disposiciones a fin de aplicar los artículos, el Reglamento y la Parte A del Código. Los Miembros tendrán libertad para adoptar medidas diferentes a las de la Parte B del Código, siempre y cuando se respeten las obligaciones establecidas en otras partes del Código. Se considerará que todo Estado Miembro que decida aplicar las medidas y procedimientos establecidos en la Parte B del Código ha cumplido de manera apropiada las disposiciones correspondientes de las partes obligatorias del instrumento. Todo Miembro que decida emplear otras medidas y procedimientos, tendrá que justificar que las medidas adoptadas le permiten realmente aplicar de manera apropiada las disposiciones obligatorias de que se trata, de ser esto necesario en particular en los casos en que el mecanismo de control haya cuestionado la aplicación del convenio por parte de un Miembro.

¹ OIT: *Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo*, Informe I(1A), Conferencia Internacional del Trabajo, 94.ª reunión (marítima), Ginebra, 2006.

² Véase, por ejemplo, el Convenio sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985 (núm. 161), artículo 9, párrafo 1: «los servicios de salud en el trabajo deberían ser multidisciplinarios».