# EL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006

## Guía de la ITF para la gente de mar acerca del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Incluye las enmiendas de 2014 y 2016

La ITF (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte) es una federación mundial que representa a aproximadamente cinco millones de trabajadores y trabajadoras del transporte en todo el mundo. Actualmente están afiliados a la ITF alrededor de 700 sindicatos del transporte de 150 países.

**Foto de portada: Philip Apuang**

# El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

## Guía de la ITF para la gente de mar acerca del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

**Incluye las enmiendas de 2014 y 2016**

Publicada por:

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)
49-60 Borough Road, Londres SE1 1DR, RU

# Contenido:

**Términos y abreviaturas** i

**1. Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM)** 1
¿Por qué se adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo?
¿Cómo y cuándo entró en vigor el CTM?
¿A quiénes ampara el CTM? ¿A qué buques? ¿A qué gente de mar?
Los derechos fundamentales, los derechos de los trabajadores y el CTM
Derechos de la gente de mar
Funcionamiento
Estructura del CTM
Equivalencia sustancial
Consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar
Enmiendas del CTM de 2014 y 2016

**2. Sus derechos en virtud del CTM (Títulos 1 - 4)** 11
**Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques** 11
Edad mínima
Certificado médico
Formación y calificaciones
Contratación y colocación
Cómo determinar si una agencia de contratación de tripulantes o una empresa de contratación es fiable

**Título 2: Condiciones de empleo** 16
Acuerdos de empleo de la gente de mar
¿Qué debe constar en su acuerdo de empleo?
Salarios
Horas extraordinarias
Envío de dinero a su familia
Sus derechos
Horas de trabajo y de descanso
Derecho a vacaciones
Repatriación
Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio
Niveles de dotación
Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

**Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda** **27**
Alojamiento y servicios de esparcimiento
Alimentación y servicio de fonda

**Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social** **40**
Atención médica a bordo de buques y en tierra
Instalaciones de atención médica a bordo
Responsabilidad del armador
Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes
Jóvenes marinos
Acceso a instalaciones de bienestar en tierra
Consulados
Seguridad social
¿Qué se entiende por 'seguridad social'?

**3. Defensa de sus derechos (Título 5)** **52**
**Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación** **52**
Responsabilidades del Estado del pabellón
Declaración de conformidad laboral marítima
Certificado de trabajo marítimo
Certificados y documentos conexos
¿Cuándo no es válido un certificado?
Inspección y control de la aplicación
Procedimientos de tramitación de quejas a bordo
Siniestros marítimos
Responsabilidades del Estado rector del puerto
Inspecciones en los puertos
Procedimientos de tramitación de quejas en tierra
Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

**4. Lista de convenios incorporados en el CTM** **63**

**5. Índice del CTM: Cómo encontrar lo que usted busca** **65**

# Términos y abreviaturas

**Abandono**: el incumplimiento por parte del armador de la cobertura de los costos de repatriación o del suministro de la manutención y el apoyo necesarios, o la ruptura unilateral de los lazos con los marinos, incluido el incumplimiento del pago de salarios durante al menos 2 meses

**Autoridad competente:** El ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos u otras instrucciones jurídicas con respecto a una disposición del Convenio.

**CBA**: Convenios colectivos, un acuerdo sobre las condiciones de trabajo negociadas por un sindicato en nombre de un grupo de trabajadores.

**Convenio de Formación**: Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (enmendado en 1995 y en 2010).

**CTM**: Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

**Derechos de la gente de mar**: Sus derechos en el empleo y derechos sociales, incluidos el derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido, el derecho a condiciones de empleo justas, el derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida y el derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.

**DMLC**: Declaración de conformidad laboral marítima, documento adjunto al certificado de trabajo marítimo, que deberán llevar a bordo los buques certificados de conformidad con el CTM.

**Equivalencia sustancial**: Las leyes, reglamentos, convenios colectivos u otras medidas utilizadas por el Estado para aplicar los requisitos del Convenio. El enfoque puede ser distinto del establecido en el Convenio, siempre y cuando se cumplan las metas y el propósito.

**GT:** Arqueo bruto.

**ICS:** Cámara Naviera Internacional

**MARPOL**: Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (y sus protocolos).

**No otorgamiento de un trato más favorable**: El concepto que impide que los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no ha firmado el Convenio tengan una ventaja injusta con respecto a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que sí lo ha firmado.

**OIT**: Organización Internacional del Trabajo, fundada en 1919 para fomentar la justicia social y contribuir a una "paz universal y duradera". La OIT incluye a representantes de gobiernos y organizaciones de empleadores y trabajadores, que forman parte del denominado proceso "tripartito". A lo largo de los años ha publicado un gran número de convenios y recomendaciones laborales internacionales sobre, entre otras cosas, la libertad de asociación, el empleo, la política social, las condiciones de trabajo, la seguridad social, las relaciones laborales y la administración laboral y el trabajo infantil.

**OMI**: La Organización Marítima Internacional fue establecida en 1948 y celebró su primera reunión en 1959. Su principal tarea es elaborar y mantener un marco normativo amplio para el transporte marítimo, relacionado con la seguridad, las preocupaciones ambientales, los asuntos jurídicos, la cooperación técnica, la protección marítima y la eficacia del transporte marítimo. La OIT se centra en los trabajadores, mientras que la OMI se centra principalmente en las cuestiones técnicas relacionadas con los buques.

**OMS**: Organización Mundial de la Salud, órgano de las Naciones Unidas encargado de coordinar las normas y orientaciones internacionales relacionadas con la salud. La OMS elabora la Guía médica internacional de a bordo, publicada por primera vez en 1967.

**Organización reconocida (OR)**: Una organización (por ejemplo, una sociedad de clasificación) en la que la autoridad competente delega determinadas tareas.

**Reclamación contractual:** Toda reclamación relacionada con la muerte de marinos o la discapacidad prolongada de los mismos debido a una lesión, enfermedad o riesgo según lo estipulado en la legislación nacional, el CBA o SEA.

**SEA**: Acuerdo de empleo de la gente de mar. Abarca el contrato de trabajo, el contrato de enrolamiento y las disposiciones de un convenio colectivo.

**SOLAS**: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.

# 1. Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

## ¿Por qué se adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo?

Se suele convenir que, dada la naturaleza global del sector del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial, en particular teniendo en cuenta que pueden quedar exentos de la legislación nacional laboral.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM), conocido también como la Carta de derechos para la gente de mar, incorpora sesenta y ocho convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo existentes, así como principios fundamentales más generales, y se basa en ellos, a fin de garantizar condiciones decentes de trabajo y de vida para toda la gente de mar. Al final de esta publicación se incluye como referencia una lista de esos convenios. Algunos convenios importantes que no se incluyen están relacionados con los documentos de identidad (OIT 108 y 185) y las pensiones de la gente de mar (OIT 71).

El CTM ha sido concebido para utilizarse junto con las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre la seguridad y la protección de los buques y la gestión naviera de calidad (tales como el Convenio SOLAS, el Convenio de Formación y el Convenio MARPOL). Mientras que éstos se ocupan más del buque y su operación, el CTM se centra más en los derechos de la gente de mar. Cabe recordar que en el CTM se establecen requisitos mínimos y es posible que varios Estados de abanderamiento que ratifican el Convenio cuenten con normas más elevadas. Los Estados no pueden reducir los derechos existentes cuando ratifican un nuevo convenio.

Fotografía: Danny Cornelissen

## ¿Cómo y cuándo entró en vigor el CTM?

El CTM se adoptó en febrero de 2006 con un requisito de ratificación de un mínimo de 30 países cuyo arqueo bruto represente al menos un tercio de la flota mundial. El Convenio entra en vigor doce meses después de cumplirse este requisito.

Algunas características clave del CTM deberían facilitar relativamente su ratificación por parte de los gobiernos y deberían hacer posible el cumplimiento de las disposiciones y la justa aplicación de las mismas.

Algunas partes del Convenio son obligatorias, mientras que otras tienen carácter de pauta. El propósito es garantizar la protección de la gente de mar, sin ser demasiado específico acerca de la manera en que se logra dicho objetivo. Ello tiene por objeto alentar al máximo número de Estados a que ratifiquen el Convenio. El CTM proporciona una manera de controlar la aplicación de las normas a través de un sistema de certificación e inspección por el Estado del pabellón y las autoridades del Estado del puerto. Uno de los factores clave del control de la aplicación radicará en la capacidad de inmovilizar a los buques que infrinjan el Convenio.

## ¿A quiénes ampara el CTM?

### ¿A qué buques?

Todos los buques están amparados, a excepción de:

- Los buques que navegan exclusivamente en aguas interiores o próximos a la costa, en aguas abrigadas o zonas donde rijan reglamentaciones portuarias.
- Los buques pesqueros.
- Las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos.
- Los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

El Estado del pabellón podrá eximir de algunos de los requisitos a los buques de arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales si los correspondientes derechos de la gente de mar ya están contemplados en la legislación nacional, en convenios colectivos o en otras medidas.

### ¿A qué gente de mar?

Toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio. Esto incluye a los trabajadores eventuales y el personal de hotel en los buques dedicados a cruceros, es decir, a todas las personas que trabajen a bordo.

En caso de duda con respecto a la posibilidad de que una categoría de buque o persona esté contemplada en el Convenio, la situación debe aclararse entre las autoridades estatales en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar pertinentes.

## Los derechos fundamentales, los derechos de los trabajadores y el CTM

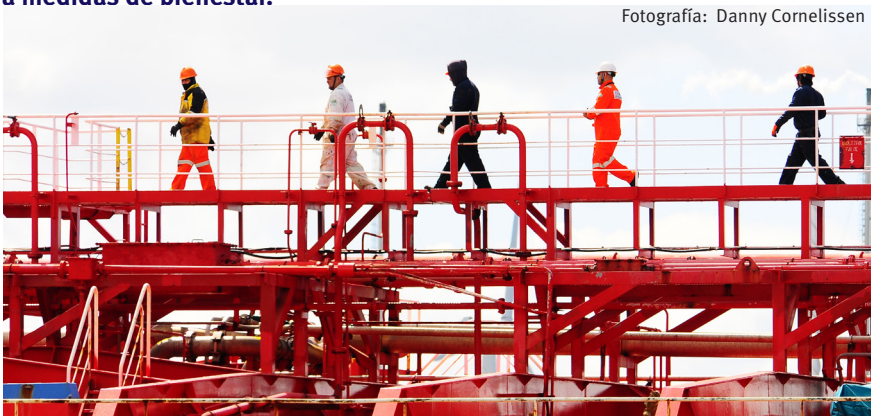
En el CTM se estipula que los gobiernos verifiquen que su legislación y reglamentos respeten ciertos derechos fundamentales relativos al trabajo.

Éstos son, a saber:

- El derecho a la libertad de asociación: su derecho a afiliarse al sindicato que usted elija.
- El reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva: el derecho de su sindicato a negociar un CBA (convenio colectivo) en su nombre.
- La eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio: su derecho a trabajar por su propia voluntad y a recibir una remuneración por ese trabajo.
- La abolición efectiva del trabajo infantil.
- La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación: el derecho a ser tratado de la misma manera que sus compañeros marinos que realizan el mismo trabajo, independientemente de su raza, religión, origen nacional, sexo o filiación política.

**En resumen, usted tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad, con condiciones de empleo justas, condiciones decentes de trabajo y de vida, incluida la protección social, tal como el acceso a la protección de la salud, a la atención médica y a medidas de bienestar.**

Fotografía: Danny Cornelissen



## Derechos de la gente de mar

En los requisitos del CTM se amplían los derechos mencionados anteriormente en relación con cuatro aspectos:

- Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques
- Condiciones de empleo
- Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.
- Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.

En relación con estos aspectos se proporcionan más detalles sobre las obligaciones de los Estados y los armadores para garantizar que usted cuente con el mismo tipo de protección que se ofrece a las personas que trabajan en tierra, teniendo en cuenta las circunstancias particulares de la vida que llevan quienes trabajan en el mar. En líneas generales, éstos son los derechos de la gente de mar. Si no se respetan sus derechos, existen procedimientos para la presentación de quejas. En caso de que los problemas sean graves o recurrentes o constituyan un peligro para su salud, seguridad o protección, esto podrá tener como consecuencia la detención del buque.

## Funcionamiento

Los derechos mínimos que usted posee en virtud de este Convenio se aplican a través de leyes nacionales, reglamentos, CBA o simplemente a través de buenas prácticas. A fin de garantizar que efectivamente se observarán, existe un régimen de control de la aplicación sólido respaldado por un sistema de inspección y certificación.

Los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales deben llevar un *certificado de trabajo marítimo* y una *declaración de conformidad laboral marítima*, ambos expedidos por el Estado del pabellón. A través de esos documentos, el Estado del pabellón proporciona los pormenores acerca de la manera en que el buque cumple los requisitos del Convenio. Esos pormenores constituyen la base del régimen de inspección, puesto que las autoridades del Estado del puerto pueden cotejarlos para comprobar el cumplimiento. Al controlar la aplicación del CTM, las autoridades deben asegurarse de que los buques de los Estados que no hayan ratificado el Convenio no tengan ventajas con respecto a los buques que enarbolan el pabellón de Estados que sí lo hayan ratificado. Ésta es la cláusula denominada *no otorgamiento de un trato más favorable*.

## Estructura del CTM

El CTM comienza con un *Preámbulo* en el que se establece el contexto en el que se adoptó el Convenio. Posteriormente figuran los *Artículos*, que comprenden las obligaciones generales de los Estados que ratifican el Convenio, los derechos y principios fundamentales y el funcionamiento del Convenio. A continuación figuran *el Reglamento y el Código*. Esta parte se divide en cinco partes:

- Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques
- Título 2: Condiciones de empleo
- Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda
- Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social
- Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

Cada parte cuenta con *Reglas*, *Normas* y *Pautas*. Las Reglas son principios generales no negociables. Las Normas constituyen la *Parte A* y las Pautas representan la *Parte B*. La Parte A es obligatoria y la Parte B contiene recomendaciones en las que se describe más pormenorizadamente la manera de poner en práctica la Parte A, y deberá otorgársele la debida consideración. La Parte A (las normas) y la Parte B (las pautas) constituyen el *Código*.

## Equivalencia sustancial

El CTM ofrece un cierto grado de flexibilidad en lo que respecta a su puesta en práctica. Si un Estado del pabellón puede demostrar que su enfoque es *sustancialmente equivalente* a lo dispuesto en el requisito del CTM, es decir, que contempla los principios básicos, aunque de manera distinta a la establecida en el CTM, esto se considerará aceptable con respecto a los requisitos de la Parte A en relación con los Títulos 1 a 4. En lo que se refiere al Título 5, no puede existir equivalencia sustancial, puesto que las medidas sobre el cumplimiento y el control de la aplicación deben observarse según lo dispuesto en el Convenio.

## Consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar

En caso de que existan dudas sobre la manera de alcanzar el cumplimiento, en el Convenio se estipula la realización de consultas con representantes de armadores y de gente de mar.

Fotografía: Albert Veloria

## Cambios introducidos al CTM en 2014 y 2016

### Enmiendas de 2014 al Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM), 2006

En 2014, la OIT adoptó enmiendas al CTM en relación con el abandono de los marinos y las prescripciones sobre la garantía financiera.

Las enmiendas tienen por objeto brindarle protección si usted es abandonado y proporcionar una garantía e indemnización financiera a usted y su familia en el caso desafortunado de su muerte o discapacidad prolongada.

Las enmiendas entraron en vigor en enero de 2017.

**¿Qué supone para usted la nueva reglamentación?**

Supone que los armadores deben contar con algún tipo de garantía financiera, que podría ser un seguro, accesible directamente para las tripulaciones, con fondos suficientes para proporcionar asistencia financiera oportuna en caso de abandono. Supone que no haya más gente de mar que quede abandonada durante meses sin alimentos, ni salario y sin poder regresar a casa.

Todos los buques cuyos Estados de abanderamiento hayan ratificado el CTM (en el momento de redactarse el presente documento, éstos abarcaban el 91 % del arqueo mundial) deben contar con copias de la certificación de la garantía financiera "expuestas en un lugar visible" a bordo en inglés.

Si usted cree que corre peligro de ser abandonado, no espere demasiado para presentar una queja y ponerse en contacto con el asegurador. La garantía financiera puede activarse mediante los indicadores de abandono que figuran a continuación:

'Si el armador:

a) no cubre el costo de la repatriación del marino; o
b) ha dejado al marino sin el mantenimiento o apoyo necesarios; o
c) ha cortado de manera unilateral los lazos con el marino incluido el impago del salario contractual por un período de al menos dos meses'

La póliza lo cubrirá a usted por hasta 4 meses de salarios pendientes y otros derechos según su acuerdo de empleo o CBA. Por eso es importante no esperar hasta que sea demasiado tarde. Si usted tarda 6 meses en presentar su solicitud, sólo obtendrá 4 meses de salarios atrasados.

La garantía financiera debe cubrir también todos los gastos razonables incluidos los costos de repatriación, alimentación adecuada, ropa si fuera necesaria, alojamiento, agua potable, combustible esencial para la supervivencia a bordo y toda atención médica necesaria. La misma será aplicable desde el momento del abandono hasta el momento de la llegada a su casa.

Los costos de repatriación suponen viajes "adecuados y expeditos", normalmente por transporte aéreo e incluyen todos los costos razonables de la travesía, tales como la alimentación, el alojamiento y el transporte de efectos personales.

El Grupo internacional de Clubes P e I, que proporciona cobertura a alrededor del 90 % de la flota mundial de buques de navegación marítima, se ha comprometido a proporcionar líneas de ayuda telefónica disponibles las 24 horas que usted encontrará en los certificados a bordo o en línea; asegúrese de ponerse en contacto con ellas tan pronto como detecte que algo no va bien. ¡Notifíquelo también a la ITF!

**¿Qué incluyen en realidad las enmiendas?**

Algunas enmiendas importantes se han aplicado al Código en relación con la repatriación de los marinos, así como en relación con la responsabilidad del armador.

**2.5 Repatriación**

En lo que respecta a la repatriación de la gente de mar se han implantado las enmiendas que figuran a continuación:

- Una prestación para que usted tenga acceso directo para reclamar asistencia rápida y directamente al proveedor de la garantía financiera.
- En la garantía financiera se incluirán la alimentación, el alojamiento, los costos médicos, los salarios (hasta 4 meses de salarios pendientes) y otros gastos incurridos razonablemente vinculados al abandono.
- Una descripción mejorada del abandono.
- Se ha implementado un nuevo Apéndice A2-I antes del Apéndice A5-I. En el mismo se incluye el formato y contenido del certificado de garantía financiera en relación con el abandono que habrá de proporcionar el proveedor de la garantía financiera.

*Los Estados deben, tras consultar con las organizaciones que representan a los armadores y la gente de mar, asegurarse de que esté instituido un sistema de garantía financiera que cubra los aspectos que figuran a continuación:*

*Repatriación y costos conexos (Regla 2.5)*

- *hasta cuatro meses de salarios y derechos*
- *costos de repatriación*
- *necesidades esenciales, tales como la alimentación, el alojamiento y la asistencia médica*

**Regla 4.2 sobre la responsabilidad del armador**

En relación con la responsabilidad del armador, las enmiendas incluyen:

- Una obligación por parte del proveedor de la garantía financiera de realizar una notificación previa al Estado de abanderamiento y la gente de mar en caso de que se anule o no se renueve la garantía financiera.
- Una obligación por parte del proveedor de la garantía financiera de notificar al Estado de abanderamiento y la gente de mar de la anulación futura, la anulación y la no renovación de la garantía financiera.
- Una obligación de que las pruebas de la garantía financiera se expongan en la zona de alojamiento de la tripulación.
- Una ampliación de la garantía financiera a fin de que cubra las reclamaciones contractuales.
- Se ha añadido un nuevo Apéndice A4-I después del Apéndice A2-I, que proporciona el formato y el contenido del certificado de la garantía financiera en relación con la muerte y la discapacidad prolongada.

La responsabilidad de los armadores por los pagos contractuales en caso de muerte o discapacidad prolongada como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales se dispondrá en el acuerdo de empleo o en el convenio de negociación colectiva (Regla 4.2):

- La indemnización contractual se deberá pagar en su totalidad y sin demora
- Si el alcance de la discapacidad no resulta claro, se deberá efectuar un pago provisional
- El pago es sin perjuicio de otros derechos
- No deberá ejercerse presión para la aceptación de un pago inferior a la suma contractual
- El marino tendrá el derecho de interponer una acción directa
- Deberá permanecer en vigor a lo largo del período de cobertura del seguro a menos que se dé por finalizada mediante una notificación al Estado de abanderamiento con al menos 30 días de antelación

La garantía debe proporcionar acceso directo y asistencia financiera rápida.

**b) 4.2 Muerte y discapacidad prolongada**

- Una obligación por parte del proveedor de la garantía financiera de realizar una notificación previa al Estado de abanderamiento y la gente de mar en

caso de que se anule o no se renueve la garantía financiera.
- Una obligación por parte del proveedor de la garantía financiera de notificar al Estado de abanderamiento y la gente de mar de la anulación futura, la anulación y la no renovación de la garantía financiera.
- Una obligación de que las pruebas de la garantía financiera se expongan en la zona de alojamiento de la tripulación.
- Una ampliación de la garantía financiera a fin de que cubra las reclamaciones contractuales.
- El formato y el contenido del certificado de la garantía financiera en relación con la muerte y la discapacidad prolongada.

En caso de duda, consulte a su sindicato.

**Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM): Enmiendas propuestas en 2016**

El Comité Tripartito Especial sobre el CTM se reunió en la OIT en febrero para analizar las enmiendas al CTM. Entre las enmiendas acordadas en la reunión se encontraba una enmienda que ponía de relieve la importancia de la salud y la seguridad a bordo y en la que se proponía la inclusión de las nuevas directrices ITF/ICS sobre la eliminación de la intimidación y el acoso en el mar.

La nueva enmienda al convenio se presentará en la Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT y se prevé que entre en vigor a fines de 2018.

En la reunión se acordó también establecer un grupo de trabajo para redactar propuestas para una futura enmienda al CTM a fin de proteger los salarios de la gente de mar si ésta es mantenida en cautiverio como consecuencia de actos de piratería o robos a mano armada.

El grupo de trabajo también habrá de recomendar mejoras al proceso de preparación de propuestas para futuras enmiendas al Código del CTM, 2006.

Fotografía: Danny Cornelissen

# 2. Sus derechos en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

**TÍTULO 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques**

- Edad mínima para trabajar a bordo de buques
- Certificado médico para desempeñar tareas a bordo
- Formación y calificaciones
- Contratación y colocación

## Edad mínima

***Asegurar que en los buques no trabajen personas menores de una determinada edad mínima.***

Si usted es menor de 16 años, no podrá ser empleado para trabajar en un buque.

Si usted es menor de 18 años, no podrá realizar trabajo nocturno a bordo de buques. El término "noche" se definirá de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, pero comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco horas de la madrugada.

Pueden hacerse excepciones, pero sólo cuando se trate de programas de formación específicos aprobados en los que deban realizarse tareas durante la noche.

Si usted es menor de 18 años, no podrá ser empleado para trabajos que puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad y deberá prestarse atención especial a la reglamentación de sus condiciones de trabajo y de vida.

**Regla 1.1**

1. **Ninguna persona menor de una determinada edad mínima podrá ser empleada o contratada o trabajar a bordo de un buque.**
2. **La edad mínima en el momento de la entrada en vigor inicial del presente Convenio es de 16 años.**
3. **Se exigirá una edad mínima superior para trabajar en las circunstancias especificadas en el Código.**

## Certificado médico

***Asegurar que toda la gente de mar tenga la aptitud física para desempeñar sus tareas en el mar***

Usted no puede trabajar a bordo de buques a menos que haya sido certificado como físicamente apto para desempeñar
sus tareas.

Los certificados médicos deberán ser expedidos por un médico independiente y calificado. En caso de que se deniegue o restrinja un certificado, usted podrá consultar a
otro médico o árbitro médico independiente y calificado.

Los certificados deberán ajustarse a las normas internacionales aceptadas, al igual que los certificados expedidos de conformidad con los requisitos del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación). Se recomienda observar las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, OIT/OMS. Los certificados deberán incluir el sentido del oído, la vista y la percepción de los colores (en caso de que afecte a su trabajo).

En los certificados médicos deberá confirmarse que usted no sufre de una enfermedad que pudiera:

a) empeorar debido al trabajo en el mar
b) impedirle realizar su trabajo
c) convertirlo en un peligro para otras personas

Los certificados médicos son válidos por un período de dos años (un año para la gente de mar menor de 18 años) y los certificados de percepción de los colores son válidos por un período de seis años. Si usted tiene un certificado cuya fecha de vencimiento se ha cumplido recientemente, en casos urgentes, la *autoridad competente* podrá permitir que usted trabaje hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala, a condición de que el permiso no exceda de tres meses. Los certificados médicos para viajes internacionales deben ser expedidos en inglés.

**Si usted está trabajando en un buque regido por este Convenio, pero que no navega en aguas internacionales, es posible que los requisitos relativos al certificado médico sean menos estrictos.**

**Es posible que su empresa cuente con una política en la que se estipule la realización de controles médicos más frecuentes.**

**Regla 1.2**

1. **La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones.**
2. **Podrán permitirse excepciones sólo con arreglo a las condiciones establecidas en el Código.**

## Formación y calificaciones

***Asegurar que la gente de mar tenga la formación o las calificaciones necesarias para ejercer sus funciones a bordo de buques***

Es preciso que usted haya completado la formación necesaria para desempeñar sus tareas a bordo (según lo establecido en el Convenio de Formación de la OMI). Además, es preciso que usted haya completado una formación sobre seguridad individual a bordo.

**Regla 1.3**

1. **La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones.**
2. **No deberá permitirse que trabaje en un buque gente de mar que no haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo.**
3. **Deberá considerarse que la formación y los certificados que estén en conformidad con los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la Organización Marítima Internacional cumplen los requisitos establecidos en los párrafos 1 y 2 de la presente regla.**
4. **Todo Miembro que, en el momento de ratificar el presente Convenio, estuviera obligado por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), deberá seguir cumpliendo las obligaciones previstas en ese Convenio, salvo si la Organización Marítima Internacional ha adoptado disposiciones obligatorias que traten sobre el mismo tema y hayan entrado en vigor, o si han transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VIII, si esta fecha fuera posterior.**

## Contratación y colocación

***Asegurar que los marinos tengan acceso a un sistema eficiente y bien reglamentado de contratación y colocación de la gente de mar***

Las agencias de contratación de tripulantes que ofrecen servicios de contratación no deberán cobrarle a usted por la obtención de un empleo. Los únicos costos

que pueden facturársele a usted serán los correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otros documentos personales de viaje similares. El costo de los visados deberá correr por cuenta del armador.

Todas las agencias de contratación de tripulantes privadas deberán estar reglamentadas y contar con un sistema eficaz, adecuado y sujeto a responsabilidad que proteja y promueva los derechos de la gente de mar en el empleo.

Está prohibido crear listas negras para impedir que gente de mar calificada obtenga empleo.

Los armadores deberán utilizar agencias que cumplan estos requisitos mínimos. Dependiendo de su país de origen, su sindicato podrá ofrecer servicios de contratación con arreglo a las condiciones estipuladas en un convenio colectivo. El Estado del pabellón deberá cerciorarse de que, en caso de que la gente de mar sea contratada a través de una agencia de contratación de tripulantes de un país que no haya ratificado el Convenio, el armador que contrate a la gente de mar se asegure de que la agencia observe las normas establecidas en el CTM.

En los casos en que la agencia de contratación de tripulantes sea de naturaleza pública, deberá tener también un funcionamiento regular que promueva los derechos de la gente de mar en el empleo.

Es preciso que exista un procedimiento que le permita a usted presentar una queja en caso de que una agencia de contratación de tripulantes no opere de manera adecuada e infrinja los requisitos del Convenio. Dependiendo de la situación, quizás sea necesario que usted presente una queja a las autoridades de su propio país (por ejemplo, la gente de mar de origen filipino podrá recurrir al POEA, Organismo de Empleo de Ultramar de Filipinas), a las del Estado del pabellón o a las del Estado del puerto. Usted también podrá consultar a su sindicato o a la ITF.

**Este Convenio contempla la reglamentación de la contratación a través de agencias públicas y privadas y mediante las cámaras sindicales de contratos de trabajo. También es posible ser contratado directamente por el armador.**

**¿Cómo determinar si una agencia de contratación de tripulantes o una empresa de contratación privada es fiable?**

Las agencias de contratación de tripulantes deberán:

- Llevar un registro actualizado de toda la gente de mar colocada por su mediación.
- Llevar listas actualizadas de los datos de contacto de los buques y la empresa en la que se ha colocado a la gente de mar.

- Informarle a usted de sus derechos y obligaciones previstos en sus acuerdos de empleo y concederle a usted el tiempo suficiente para estudiar su acuerdo de empleo antes de firmarlo.
- Darle a usted una copia del acuerdo de empleo.
- Asegurarse de que los acuerdos de empleo de la gente de mar sean conformes con la legislación nacional aplicable y los convenios colectivos
- Comprobar sus calificaciones para el empleo.
- Asegurarse de que los armadores o las empresas con las que trabajan sean sólidos desde el punto de vista financiero de manera que usted no se vea abandonado en un puerto extranjero.
- Contar con un procedimiento eficaz para la presentación de quejas.
- Contar con un sistema de seguro, para indemnizarle a usted en caso de incumplimiento de las obligaciones que para con usted tenga el servicio de contratación o colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar.

Como buenas prácticas deberían también:

- Emplear a personal con un conocimiento apropiado del sector marítimo
- Respetar el derecho a la privacidad y la necesidad de proteger la confidencialidad.
- Asegurarse de que pueden atender con rapidez y comprensión las solicitudes de información o de asesoramiento formuladas por su familia mientras usted se encuentra en alta mar, y sin costos para usted o su familia.
- Llevar listas de los datos de contacto en caso de emergencia
- Informarle a usted de las políticas pertinentes de las empresas navieras, por ejemplo, políticas de prohibición total de consumo de alcohol a bordo de los buques.
- Verificar que las condiciones de trabajo en los buques en los que estos servicios colocan gente de mar estén en conformidad con los convenios colectivos, las leyes y los reglamentos aplicables.

**Regla 1.4**

1. **Toda la gente de mar tendrá acceso, sin costo alguno, a un sistema eficaz, adecuado y sujeto a responsabilidad que le permita encontrar empleo a bordo de un buque.**
2. **Los servicios de contratación y de colocación de gente de mar que operen en el territorio de un Miembro deberán estar en conformidad con las normas establecidas en el Código.**
3. **Por lo que se refiere a la gente de mar que trabaje en buques que enarbolan su pabellón, los Miembros deberán exigir que los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar basados en países o territorios en los que no se aplique el presente Convenio se aseguren de que esos servicios estén en conformidad con los requisitos establecidos en el Código.**

**TÍTULO 2: Condiciones de empleo**

- Acuerdos de empleo de la gente de mar
- Salarios
- Horas de trabajo y de descanso
- Derecho a vacaciones
- Repatriación
- Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio
- Niveles de dotación
- Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

## Acuerdos de empleo de la gente de mar

***Asegurar a la gente de mar acuerdos de empleo justos***

Usted tiene derecho a un acuerdo o contrato de empleo justo en el que las condiciones de empleo queden definidas. Deberá estar firmado por usted y por su empleador, ser de fácil comprensión y legalmente exigible. En lo que respecta al empleador, el acuerdo o contrato podrá estar firmado por el armador, el representante del armador u otra persona que actúe en nombre del armador, como por ejemplo el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo. El armador es responsable de asegurarse de que se respeten los derechos de la gente de mar en virtud del acuerdo o contrato de empleo, a pesar de que usted sea también empleado de otra empresa a bordo del buque (por ejemplo, la gente de mar que trabaja como personal de hotel en los buques dedicados a cruceros).

Usted deberá recibir y guardar un original firmado del acuerdo, del cual también deberá guardarse una copia a bordo. Asegúrese de comprender totalmente sus derechos y responsabilidades antes de firmar. Usted tiene derecho a pedir asesoramiento antes de firmar. Normalmente, los convenios colectivos aplicables están incorporados en el acuerdo de empleo.

Toda la información sobre las condiciones de empleo, incluido el convenio colectivo, deberá ser de libre acceso para todas las personas que trabajan a bordo y estar a disposición en el puerto a fines de inspección. Si su acuerdo de empleo o convenio colectivo no está redactado en inglés, deberá disponerse de una versión en ese idioma a bordo de los buques que naveguen en aguas internacionales.

Además del acuerdo de empleo, usted debe recibir una relación de servicios o libreta marítima que le resultará útil para buscar otro empleo o fundamentar un ascenso. Esta relación no debe incluir referencias a cuestiones vinculadas al desempeño o la disciplina; se trata simplemente de un documento sobre sus servicios.

**¿Qué debe constar en su acuerdo de empleo?**

- Su nombre completo, fecha de nacimiento/edad y lugar de nacimiento.
- Nombre y dirección del armador.
- Lugar y fecha en que se firma el acuerdo de empleo.
- Puesto a bordo, por ejemplo, tercer maquinista, marinero preferente, cocinero.
- Importe de su salario y la fórmula utilizada para calcularlo.
- Número de días de vacaciones anuales pagadas.
- Condiciones para la terminación del contrato, incluido el plazo de preaviso para acuerdos de duración indeterminada (que no deberá ser más corto para el armador que para la gente de mar, es decir que a usted no puede exigírsele que dé un preaviso de dos meses si al armador sólo se le exige un mes).
- Fecha de expiración: si el contrato se ha concertado para un periodo de duración determinada, usted tiene derecho a saber cuándo se pondrá fin a su contratación.
- Puerto de destino: si el contrato se ha concertado para una travesía específica, usted debería estar al tanto de cuánto tiempo deberá transcurrir después de su llegada antes de que se ponga fin a su contratación.
- Prestaciones de salud y seguridad social proporcionadas por el armador.
- Pormenores sobre su derecho de repatriación.
- Referencias al convenio colectivo, si procede.
- Todo otro dato que exija la legislación nacional.

**Regla 2.1**

1. **Las condiciones de empleo de la gente de mar deben quedar claramente definidas o mencionadas en un acuerdo escrito legalmente exigible, y estar en conformidad con las normas establecidas en el Código.**
2. **La aceptación de los acuerdos de empleo por la gente de mar debe hacerse en condiciones que garanticen que ésta tenga la oportunidad de examinar las condiciones previstas en los acuerdos, pedir asesoramiento sobre las mismas y aceptarlas libremente antes de firmarlos.**
3. **En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales del Miembro, se entenderá que los acuerdos de empleo de la gente de mar incluyen los convenios colectivos aplicables.**

## Salarios

***Asegurar que la gente de mar sea remunerada por sus servicios***

Usted tiene derecho a percibir una remuneración periódica y completa por su trabajo, como mínimo mensualmente, de conformidad con su acuerdo de empleo o convenio colectivo.

Su empleador deberá entregarle un estado de cuenta mensual de los pagos adeudados y las sumas abonadas, incluidos el salario, los pagos suplementarios y el tipo de cambio utilizado en los casos en que la moneda sea distinta de la convenida en el acuerdo de empleo.

La paga o el salario básico designan la remuneración correspondiente a las horas normales de trabajo, normalmente no exceden de 8 horas por día ni 48 horas por semana. La paga básica nunca debería ser inferior al salario mínimo recomendado.

Si usted está afiliado a un sindicato, a menudo su salario será negociado entre su empleador y su sindicato, que actuará en su nombre. Organización Internacional del Trabajo (OIT) establece un salario mínimo recomendado para los marineros de primera basándose en una fórmula en la que se tienen en cuenta las variaciones del costo de la vida y los tipos de cambio con respecto al dólar de los Estados Unidos en una serie de países marítimos. Los armadores y los sindicatos lo utilizan como referencia al acordar las escalas salariales. Ningún marino debería ser remunerado por debajo del mínimo recomendado por la OIT. Para más información sobre la interpretación de la ITF acerca del mínimo recomendado por la OIT, sírvase consultar el sitio Web que figura a continuación: www.itfseafarers.org

### Horas extraordinarias

Si a usted se le exige trabajar más horas de las normales debería ser remunerado por las horas extraordinarias. Esto debería estar contemplado en la legislación nacional o en su convenio colectivo y debería ser un 25 por ciento superior a la tasa horaria básica. En algunos acuerdos la paga básica y las horas extraordinarias se consolidan en un único monto, en cuyo caso deberían aplicarse los mismos

Fotografía: Danny Cornelissen

principios. Los registros de las horas extraordinarias deberían estar en poder del capitán y usted debería rubricarlos al menos mensualmente. Si usted tiene que trabajar durante un día designado por la legislación nacional o su convenio colectivo como día de descanso o día festivo oficial, debería tener derecho a recibir una remuneración por las horas extraordinarias o vacaciones.

**Se considera una buena práctica que usted guarde su copia de los registros de las horas extraordinarias en caso de desacuerdo.**

### Envío de dinero a su familia

Su empleador debe asegurarse de que usted pueda enviar la totalidad o parte de sus ingresos a su familia. Esto podrá realizarse a través del envío de dinero mediante transferencias bancarias normales acordadas cuando usted firma el contrato. Las remesas deberían enviarse a tiempo y directamente a la persona o la cuenta designada por usted. Usted no debería pagar gastos poco razonables por estos servicios. El tipo de cambio que se aplique debe ser el del mercado o el oficial publicado que no sea desfavorable para usted.

### Sus derechos

- La gente de mar en el mismo buque debe recibir la misma paga por el mismo trabajo sin discriminación.
- Los acuerdos de empleo de la gente de mar deberían estar disponibles a bordo, incluidos los pormenores de las escalas de remuneración.
- En caso de terminación de la contratación, usted debería recibir el monto total de la remuneración pendiente.
- En caso de que el armador no efectúe el pago de una remuneración pendiente sin demoras, póngase en contacto con el representante de su sindicato o con un representante del Estado del pabellón o el Estado del puerto. Debería existir un sistema para sancionar a los armadores que no pagan a la gente de mar. La falta de pago de los salarios es una cuestión sujeta a la inspección de los Estados del pabellón y Estados del puerto y puede tener como consecuencia la detención de un buque.
- No podrán realizarse deducciones de su salario, incluidas las cantidades destinadas a la obtención de un empleo, a menos que se permita expresamente en la legislación nacional o se prevea en un convenio colectivo.
- Los gastos que se cobren por servicios proporcionados a bordo del buque que no estén contemplados en su acuerdo deberían ser justos y razonables.
- Usted es libre de decidir cómo gastar su salario.

**Regla 2.2**

1. **Toda la gente de mar deberá percibir una remuneración periódica y completa por su trabajo, de conformidad con los acuerdos de empleo respectivos.**

## Horas de trabajo y de descanso

***Asegurar que la gente de mar tenga horarios de trabajo y de descanso reglamentados***

Las horas de trabajo y de descanso se regulan para evitar la fatiga y asegurarse de que las operaciones del buque se realizan en condiciones de seguridad.

Las horas normales de trabajo se basan en una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal, si bien esto podrá variar según su convenio colectivo o acuerdo de empleo.

El Estado del pabellón puede decidir fijar los límites del número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso.

Número máximo de horas de trabajo:
- Usted no debe trabajar más de 14 horas por cada período de 24 horas.
- Usted no debe trabajar más de 72 horas por cada período de siete días.

Número mínimo de horas de descanso:
- Usted debe tener por lo menos 10 horas de descanso por cada período de 24 horas.
- Usted debe tener por lo menos 77 horas de descanso por cada período de siete días.

Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas.

Usted no puede trabajar durante más de 14 horas sin tomarse un descanso.

**Lamentablemente, la mayoría de los Estados del pabellón aplican el cálculo basado en el número mínimo de horas de descanso, lo cual brinda al armador mayor flexibilidad, puesto que se le puede exigir a usted que trabaje hasta 91 horas por cada período de 7 días.**

En caso de emergencia cuando está en peligro la seguridad del buque y la tripulación, o con objeto de prestar asistencia a otros buques o personas que estén en peligro en el mar, el capitán puede suspender el programa de trabajo hasta que se resuelva el problema. Si las horas normales de trabajo se ven afectadas por emergencias o si sus servicios fueran requeridos, usted tendrá derecho a un período de descanso compensatorio.

Los pases de revista y otros ejercicios deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso.

Todos los buques deben colocar un cuadro que describa la organización del

trabajo a bordo en el idioma de trabajo del buque y en inglés. Dicho cuadro deberá incluir lo siguiente:

- El programa de servicio en el mar y en los puertos.
- El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso que fijen la legislación o los convenios colectivos aplicables.

Deberán llevarse registros de las horas de trabajo y las horas de descanso a fin de poder verificarlos y comprobar el cumplimiento de las reglas. Usted deberá recibir una copia rubricada de sus horas de trabajo y de descanso.

Existen pautas adicionales que tienen por objeto asegurar la protección de los jóvenes marinos. Usted no debería trabajar más de ocho horas diarias ni 40 horas semanales. Usted debería tener tiempo suficiente para todas las comidas, una pausa de una hora como mínimo para la comida principal del día y un período de descanso de 15 minutos después de cada dos horas de trabajo, a menos que ello interfiera con los programas de formación previstos.

**Regla 2.3**

1. **Los Miembros deberán asegurarse de que se reglamenten las horas de trabajo o de descanso de la gente de mar.**
2. **Los Miembros deberán fijar un número máximo de horas de trabajo o un número mínimo de horas de descanso durante los períodos determinados, en conformidad con las disposiciones del Código.**

## Derecho a vacaciones

***Asegurar que la gente de mar tenga vacaciones adecuadas***

Usted tiene derecho a vacaciones anuales pagadas y permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar.

Los Estados del pabellón deben determinar las normas mínimas aplicables a las vacaciones anuales, teniendo en cuenta sus necesidades especiales como marino. Las vacaciones anuales se calculan sobre la base de 2,5 días por mes de empleo. No deberán contarse como vacaciones anuales las ausencias del trabajo justificadas, tales como las ausencias por enfermedad o por asistencia a cursos de formación aprobados. Está prohibido denegar o comprar las vacaciones anuales pagadas.

**Mientras usted está de vacaciones, continúan aplicándose todos los demás derechos contractuales; cuando usted se da de baja, finaliza el contrato.**

No deberían contarse como parte de las vacaciones anuales:

- los días feriados oficiales y los feriados establecidos por la costumbre
- las licencias por enfermedad o lesión o por maternidad
- las licencias temporales en tierra
- los permisos compensatorios

Usted debería tener derecho a tomar sus vacaciones en su país de origen. No debería exigírsele a usted que tome sus vacaciones en un lugar con el que no tenga una relación sustancial, a menos que usted haya dado su consentimiento. En caso de que usted tenga que tomar sus vacaciones en un lugar distinto, debería tener derecho a transporte gratuito hasta el lugar de contratación y dicho transporte, así como los viáticos correspondientes por la totalidad del viaje, deberían correr por cuenta del armador. El tiempo de viaje no debería ser deducido de sus vacaciones anuales pagadas.

Debería acordar con su empleador cuándo tomar sus vacaciones. Usted debería poder tomar todas sus vacaciones en forma ininterrumpida, pero a veces es posible que sean fraccionadas.

**Regla 2.4**

1. **Todo Miembro deberá exigir que la gente de mar empleada en buques que enarbolen su pabellón disfrute de vacaciones anuales pagadas en condiciones apropiadas.**
2. **Deberán concederse a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones.**

Fotografía: Danny Cornelissen

## Repatriación

***Asegurar que la gente de mar pueda regresar a su hogar***

Usted tiene derecho a ser repatriado sin costo para usted en las circunstancias que figuran a continuación:

- Su acuerdo de empleo expira mientras usted está en el extranjero.
- El armador pone término a su contrato.
- Usted pone término al contrato, por causas justificadas.
- Usted no puede seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo, por motivos de enfermedad, lesión, naufragio, porque el buque en que presta servicio se dirige a una zona de guerra o si el armador no cumple sus obligaciones legales en relación con usted.
- Se considera que usted ha sido abandonado por el armador

El período máximo de servicio a bordo por el que usted tiene derecho a la repatriación con cargo al armador es de 12 meses.

Los armadores no están autorizados a solicitarle a usted una contribución ni pueden realizar una deducción de su salario para cubrir los gastos de la repatriación, a menos que usted haya infringido gravemente las condiciones de su acuerdo de empleo.

En caso de que el armador no pague su repatriación, el Estado del pabellón deberá encargarse de esa responsabilidad. Si, por cualquier motivo, el Estado del pabellón no se hiciera cargo, póngase en contacto con su consulado o misión diplomática. Ellos deberían estar en condiciones de encargarse de su repatriación y reclamar los gastos al Estado del pabellón, que, a su vez, puede reclamarlos al armador. El Estado del puerto debería también ayudarle a usted a encontrar una manera de regresar a su hogar.

Todos los buques que enarbolan el pabellón de Estados que hayan firmado el Convenio deberán llevar a bordo y tener a disposición de la gente de mar una copia de las disposiciones del Estado del pabellón sobre la repatriación.

El armador debería pagar los siguientes costos:

- El pasaje hasta el lugar elegido para la repatriación, normalmente realizada por vía aérea.
- El alojamiento y la alimentación durante toda la travesía.
- La remuneración y las prestaciones durante toda la travesía, si ello está previsto en los convenios colectivos o la legislación nacional.
- El transporte de 30kg de su equipaje.
- El tratamiento médico, si es necesario, hasta que su estado de salud le permita viajar.

Usted debería tener derecho a elegir, de entre las siguientes opciones, el lugar al que preferiría ser repatriado:

- El lugar en el que acordó embarcar.
- El lugar estipulado en el convenio colectivo
- Su país de residencia.
- Cualquier otro lugar convenido en el momento en que se efectuó la contratación.

**Usted debería establecer la opción que prefiere en el momento en que se realiza la contratación.**

Si usted es menor de 18 años y ha prestado servicio al menos durante cuatro meses en su primer viaje al extranjero a bordo de un buque y resulta obvio que no es apto para la vida en el mar, debería tener la posibilidad de ser repatriado, sin gastos para usted, en el primer puerto de escala apropiado.

Si el armador no cubre los costos de su repatriación o usted se ha quedado sin la manutención y el apoyo necesarios, o si el armador ha cortado el contacto con usted y usted no ha recibido su salario durante dos meses, se considera que usted ha sido abandonado.

Se debe contar con un sistema de garantía financiera al que usted pueda tener acceso directamente en tal caso, y cuyos pormenores deben estar claramente expuestos a bordo en inglés. Usted o su representante tienen el derecho de recibir pronta asistencia, previa solicitud, que abarca:

- Los salarios y las prestaciones pendientes por hasta 4 meses
- Todos los gastos de repatriación razonables, incluida la alimentación adecuada, el alojamiento, el agua potable, el combustible para la supervivencia a bordo y la atención médica necesaria
- La pronta repatriación, normalmente por transporte aéreo, incluido el aprovisionamiento para el viaje, el alojamiento y todos los gastos razonables en que se incurra desde que usted deje el buque hasta que llegue a su hogar
- El transporte de los efectos personales y cualquier otro costo derivado del abandono

**Regla 2.5**

1. **La gente de mar deberá tener derecho a ser repatriada sin costo para ella, en las circunstancias y de acuerdo con las condiciones especificadas en el Código.**
2. **Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolen su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada con arreglo al Código.**

## Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

***Asegurar que se indemnice a la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio***

Usted tiene derecho a recibir una indemnización adecuada en caso de lesión, pérdida o desempleo debido a la pérdida del buque o su naufragio. El armador debe pagarle a usted dicha indemnización y esto no debería impedirle a usted hacer valer otros derechos a reclamación que tenga en el marco de la legislación nacional pertinente. Durante el período en el que usted se encuentre desempleado debería pagársele el mismo monto que hubiera recibido en virtud del contrato, pero el monto total podrá limitarse a dos meses de salario.

**Regla 2.6**

1. **La gente de mar tiene derecho a recibir una indemnización adecuada en caso de lesión, pérdida o desempleo debido a la pérdida del buque o su naufragio.**

## Niveles de dotación

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

Usted tiene derecho a trabajar en un buque operado en condiciones de seguridad y protección. El buque debe contar con una tripulación adecuada a bordo, en términos de número y calificaciones, a fin de garantizar la seguridad y la protección del buque y de todas las personas a bordo en todas las condiciones operativas. Los niveles de dotación deben tener en cuenta la necesidad de evitar el exceso de horas de trabajo, asegurar un tiempo de descanso suficiente y limitar la fatiga. Asimismo, deben tener en cuenta el requisito relacionado con la gente de mar que trabaja en los servicios de alimentación y de fonda.

Los niveles de dotación deben tener en cuenta también la naturaleza y las condiciones del viaje.

Si usted considera que las operaciones de su buque se realizan con una dotación insuficiente, informe de ello a su sindicato o a la ITF en Londres. Debería existir un procedimiento para la presentación de quejas a fin de poder plantear inquietudes al Estado del pabellón.

Regla 2.7

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

## Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

### *Promover la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar*

Todas las partes vinculadas al sector marítimo están interesadas en asegurar que el sector cuente con una mano de obra competente. Usted debería tener la oportunidad de reforzar sus competencias, calificaciones y oportunidades de empleo.

Fotografía: Celina Diaz

Regla 2.8

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

**TÍTULO 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.**

- Alojamiento y servicios de esparcimiento
- Alimentación y servicio de fonda

## Alojamiento y servicios de esparcimiento

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

Usted tiene derecho a instalaciones de alojamiento y esparcimiento a bordo seguras y decentes.

Los Estados del pabellón deben aprobar leyes y reglas que obliguen a los buques que enarbolan su pabellón a cumplir una serie de normas que deberán ser inspeccionadas a fin de asegurar su cumplimiento. Las inspecciones se efectuarán cuando el buque se matricule por primera vez o de nuevo o cuando los espacios de alojamiento hayan sido objeto de modificaciones importantes.

La legislación y las reglas sobre el alojamiento y los servicios de esparcimiento deben tener en cuenta también los requisitos del Convenio sobre la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes (véase la página 45).

Al establecer las normas, deberá prestarse particular atención a lo siguiente:

- El tamaño de los dormitorios y otros espacios de alojamiento.
- La calefacción y la ventilación.
- El ruido y las vibraciones, y otros factores ambientales.
- Las instalaciones sanitarias.
- La iluminación.
- La enfermería.

En los cuadros que figuran a continuación se establecen los requisitos mínimos de cuyo cumplimiento a bordo de los buques deberán asegurarse los Estados del pabellón. No obstante, las disposiciones relacionadas con la construcción de los buques y los equipos fijos no se aplican a los buques construidos antes de la entrada en vigor de las obligaciones del Convenio (es decir, cuando se hayan cumplido los requisitos de ratificación del Convenio y el Estado del pabellón en cuestión haya firmado dicho Convenio).

(El texto en cursiva en el cuadro que figura a continuación indica que la disposición proviene de las pautas, es decir, la parte B del código).

| Generalidades | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Mamparos** | Estancos al agua y al gas y construidos con materiales adecuados para el uso | |
| **Altura libre** | Adecuada y no inferior a 203 cm | Las autoridades responsables de la reglamentación pueden permitir la reducción limitada de la altura si es razonable y no causa incomodidad a la gente de mar |
| **Aislamiento** | Adecuado | |
| **Iluminación y dispositivos de desagüe** | Adecuado | |
| **Calefacción en los buques** | Sistemas de aire acondicionado para el alojamiento, salas de radio y central de control de la maquinaria para la gente de mar. Los sistemas de ventilación y aire acondicionado deben mantener en todo momento unas condiciones agradables para la tripulación. | Los buques destinados exclusivamente a navegar en climas tropicales. |
| **Ventilación en los buques** | Sistemas de aire acondicionado para el alojamiento, salas de radio y central de control de la maquinaria para la gente de mar. Los sistemas de ventilación y aire acondicionado deben mantener en todo momento unas condiciones agradables para la tripulación. | Los buques destinados a navegar en climas templados. |

| Generalidades | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes** | Los requisitos sobre la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes se aplican al alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y servicio de fonda. Deben evitar el riesgo de exposición a peligros y asegurar un entorno laboral y de vida a bordo aceptable para la gente de mar. | |
| **Prevención del ruido, las vibraciones y otros factores ambientales y sustancias químicas** | Deben adoptarse precauciones razonables para evitar el riesgo de exposición a niveles peligrosos de ruido, vibraciones u otros factores ambientales y sustancias químicas perjudiciales.<br>*Los dormitorios, instalaciones de esparcimiento y de servicios de fonda deberían estar situados lo más lejos posible de la sala de máquinas, la sala de aparatos de gobierno, los chigres de cubierta, los equipos de calefacción, ventilación y aire acondicionado y cualquier otra maquinaria o aparatos ruidosos. En relación con el ruido de la maquinaria, deberían utilizarse materiales de insonorización y aislamiento adecuados. Los límites del nivel de ruido en los espacios de trabajo y alojamiento deberían estar en conformidad con las directrices internacionales de la OIT y la OMI, copias de las cuales deberían llevarse a bordo y ponerse a disposición de la gente de mar. Los dormitorios, instalaciones de esparcimiento y de servicio de fonda no deberían estar expuestos a vibraciones excesivas.* | |

| Generalidades | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Buques que naveguen regularmente hacia puertos infestados de mosquitos** | Equipados con dispositivos apropiados | |
| **La enfermería** | Los buques que lleven 15 o más marinos a bordo y que efectúen viajes de más de tres días deberán disponer de una enfermería independiente que se utilice exclusivamente con fines médicos.<br>*La enfermería debería ser cómoda y estar diseñada de manera que facilite las consultas y la prestación de primeros auxilios y ayude a impedir la propagación de enfermedades infecciosas. Deberían proveerse instalaciones sanitarias separadas, como mínimo, un retrete, un lavabo, una bañera y/o una ducha.* | Podrá eximirse de este requisito a los buques dedicados al cabotaje. |
| **Comedores** | Separados de los dormitorios, situados cerca de la cocina. Adecuados para el número de tripulantes. *En caso de que haya más de un comedor, uno debería ser para el capitán y los oficiales y debería disponerse de instalaciones separadas para los demás marinos. La superficie disponible por persona no debería ser inferior a 1,50 metros cuadrados. Los comedores deberían estar equipados con mesas y asientos. Debería disponerse en todo momento de máquinas de bebidas calientes, máquinas de agua fresca y un refrigerador. El armador debería proporcionar platos, tazas y otros utensilios de comedor de buena calidad.* | Podrá eximirse de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000, previa consulta con los representantes de los armadores y de la gente de mar<br><br>La superficie disponible recomendada puede ser inferior en los buques de pasaje |

| Generalidades | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Instalaciones de esparcimiento y comodidades** | Adecuadas a las necesidades de la gente de mar que vive y trabaja a bordo de los buques, teniendo en cuenta las disposiciones relativas a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes.<br>*Lo ideal sería disponer de algunos o todos los artículos, servicios o espacios mencionados a continuación: una sala para fumar y bares, equipo de televisión, radio, vídeo, CD, DVD y ordenador personal, instalaciones deportivas y para practicar la natación, juegos de mesa y juegos de cubierta, biblioteca, medios para realizar trabajos manuales, servicios de comunicaciones, incluido el acceso al correo electrónico y a Internet.* | |
| **Instalaciones de lavandería** | Convenientemente situadas y amuebladas.<br>*Las instalaciones de lavandería deberían disponer de máquinas de lavar, secadoras o tendederos y planchas y tablas de planchar.* | Podrá eximirse de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 200, previa consulta con los representantes de los armadores y de la gente de mar |
| **Otras instalaciones** | *Los vestuarios (en caso de que existan) para el personal de máquinas deberían ser de fácil acceso y estar situados fuera de la sala de máquinas.*<br>*Deberían estar equipados con armarios individuales, bañeras y/o duchas y lavabos, con agua dulce corriente, caliente y fría.* | |
| **Espacio en cubierta** | Un espacio en cubierta abierta al que tenga acceso la gente de mar que no esté de servicio. | |

| Generalidades | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Oficina(s) del buque** | Para el servicio de cubierta y para el servicio de máquinas. | Los buques de arqueo bruto inferior a 3.000 podrán eximirse de este requisito, previa consulta con los representantes de los armadores y de la gente de mar |
| **Inspecciones** | El capitán debería supervisar la realización de inspecciones frecuentes a bordo para garantizar que las condiciones a bordo son limpias y adecuadas, y están bien mantenidas. Deberán registrarse los resultados a fin de examinarlos. | |
| **Variantes determinadas por prácticas religiosas o sociales.** | Variantes determinadas por prácticas religiosas o sociales. | Excepto cuando las variantes tengan como consecuencia condiciones generales menos favorables en las instalaciones. |

| Espacios de alojamientos | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Emplazamiento de los dormitorios en los buques** | Situados por encima de la línea de carga, en el centro o en la popa del buque. | En casos excepcionales podrán estar ubicados en la proa del buque, pero nunca delante del mamparo de abordaje |
| **Emplazamiento de los dormitorios en los buques de pasaje y los buques para fines especiales** | Según se indica anteriormente. | Podrán estar situados debajo de la línea de carga si la iluminación y la ventilación son satisfactorias, pero nunca inmediatamente debajo de los pasadizos de servicio. |
| **Acceso a los dormitorios** | No deberá haber ninguna abertura directa que comunique los dormitorios con los espacios de carga y de máquinas, cocinas, pañoles, tendederos o instalaciones sanitarias comunes. | |

| Espacios de alojamientos | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Iluminación en los dormitorios y los comedores** | Luz natural y luz artificial apropiada.<br>*Los portillos de los dormitorios deberían estar provistos de cortinas.*<br>*Las literas deberían estar provistas de una lámpara de lectura.* | Pueden autorizarse arreglos especiales en buques de pasaje |
| **Ventilación y calefacción en los dormitorios y los comedores** | Adecuado | |
| **Dormitorios en buques distintos de los buques de pasaje** | Dormitorios individuales.<br>En caso de exención, los dormitorios podrán ser ocupados por un máximo de dos marinos, y la superficie disponible de los dormitorios no deberá ser inferior a 7 $m^2$ | Los buques de arqueo bruto inferior a 3.000 y los buques para fines especiales podrán quedar exentos de este requisito, previa consulta con los representantes de los armadores y la gente de mar |
| **Dormitorios** | Dormitorios separados para hombres y mujeres.<br>Deberán tener un tamaño adecuado y estar debidamente equipados.<br>Deberán proporcionarse literas individuales.<br>*En la medida de lo posible, los dormitorios deberían estar planeados y equipados con un baño privado, incluido un retrete.*<br>*Deberían estar provistos de un espejo, pequeñas alacenas para los artículos de aseo personal, un estante para libros y ganchos para colgar ropa.*<br>*Las literas deberían estar distribuidas de forma que la gente de mar que trabaja durante el día no comparta dormitorio con otro que haga guardia nocturna* | |

| Espacios de alojamientos | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Superficie disponible: dormitorios individuales en buques de arqueo bruto inferior a 3.000** | 4,50 m² (7,50 en el caso de los oficiales*) | En los buques de arqueo bruto inferior a 3.000, los buques de pasaje y los buques para fines especiales podrá permitirse la reducción de la superficie disponible a fin de proporcionar dormitorios individuales. Podrá eximirse de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 200, previa consulta con los representantes de los armadores y de la gente de mar |
| **Superficie disponible: dormitorios individuales en buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000 pero inferior a 10.000** | 5,5 m² (8,50 en el caso de los oficiales*) | |
| **Superficie disponible: dormitorios individuales en buques de arqueo bruto superior a 10.000** | 7 m² (10 en el caso de los oficiales*) | |
| **Dormitorios en buques de pasaje y buques para fines especiales** | 7,5 m² en los dormitorios para 2 personas, 11,50 m² en los dormitorios para 3 personas. 14,50 m² en los dormitorios para 4 personas | Podrá eximirse de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 200, previa consulta con los representantes de los armadores y de la gente de mar |
| **Buques para fines especiales** | Los dormitorios podrán ser ocupados por más de 4 personas y la superficie disponible no deberá ser inferior a 3,60 m² por persona | Podrá eximirse de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 200, previa consulta con los representantes de los armadores y de la gente de mar |

| Espacios de alojamientos | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Capitán, jefe de máquinas y primer oficial** | Además de su dormitorio, deberán tener una sala o salón | Podrá eximirse de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3.000, previa consulta con los representantes de los armadores y de la gente de mar |
| *** Se aplica a los oficiales cuando no haya sala o salón privados** | | |
| **Literas** | Las dimensiones interiores mínimas deberán ser: 198cm x 80cm. *Las literas deberían ser lo más cómodas posibles para la gente de mar y las parejas que eventualmente los acompañen.*<br>*Las literas deberían tener un colchón cómodo.*<br>*No deberían superponerse más de dos literas y éstas no deberían obstruir los portillos.* | |
| **Ropa de cama y otras disposiciones** | *El armador debería proporcionar la ropa de cama limpia, el jabón y el papel higiénico* | |
| **Mobiliario de los dormitorios** | Mesa/escritorio.<br>Asientos cómodos | |
| **Mobiliario de cada persona** | Un armario que pueda cerrarse con llave (mínimo 475 litros). Un cajón (mínimo 56 litros). En caso de que estén combinados, el volumen mínimo total deberá ser de 500 litros. | |

| Instalaciones sanitarias | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| | Fácilmente accesibles para toda la gente de mar embarcada en el buque, y que cumplan las normas mínimas de salud, higiene y comodidad.<br>Instalaciones separadas para hombres y mujeres.<br>Instalaciones adicionales fácilmente accesibles desde el puente de mando y el centro de control de la sala de máquinas.<br>Para su ventilación, deberán tener una abertura directa al exterior. | Buques de arqueo inferior a 3.000 |
| **Todos los buques** | Como mínimo, un retrete, un lavabo, una bañera y/o una ducha por cada grupo de seis personas o menos que no dispongan de instalaciones privadas.<br>*Los retretes deberían estar provistos de mecanismos de descarga de agua.*<br>*Los retretes deberían estar situados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos.*<br>*Todas las instalaciones sanitarias deberían tener iluminación, calefacción y ventilación suficientes.* | |
| **Todos los dormitorios en buques distintos de los buques de pasaje** | Lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría. | Si hay cuarto de baño privado.<br>Podrán adoptarse medidas especiales en buques de pasaje con viajes cuya duración no exceda 4 horas.<br>Podrá eximirse de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 200, previa consulta con los representantes de los armadores y de la gente de mar. |

| Instalaciones sanitarias | Requisitos | Exenciones y excepciones |
|---|---|---|
| **Todas las instalaciones para el aseo personal** | Agua dulce corriente, caliente y fría. | |

| CUADRO DE ALOJAMIENTO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Buques de arqueo bruto superior a 3.000 | Buques de pasaje | Buques para fines especiales | Buques de arqueo bruto inferior a 3.000 | Buques de arqueo bruto inferior a 200 |
| **Dormitorios individuales** | Sí | No | Quizás | Quizás | |
| **Dormitorios separados para hombres y mujeres.** | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí |
| **Cama individual 1,98 x 80 cm** | Sí | Sí | Sí | | |
| **Altura libre 203 cm** | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí |
| **Superficie disponible mínima en un dormitorio para 1 persona** | 5,50 $m^2$ en buques de arqueo bruto inferior a 10.000; 7 $m^2$ en buques de arqueo bruto superior a 10.000 | 4,50 $m^2$ posible reducción | 4,50 $m^2$ posible reducción | 4,50 $m^2$ posible reducción | |
| **Dormitorio para 2 marinos** | No | Quizás | Quizás | Sí. Superficie igual o superior a 7 $m^2$ | |
| **Dormitorio para 3 ó 4 marinos** | No | Quizás | Quizás | No | |
| **Dormitorio para más de 4 marinos** | No | No | Sí, al menos 3,60 $m^2$ por persona | No | |

| CUADRO DE ALOJAMIENTO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Buques de arqueo bruto superior a 3.000 | Buques de pasaje | Buques para fines especiales | Buques de arqueo bruto inferior a 3.000 | Buques de arqueo bruto inferior a 200 |
| **Superficie disponible mínima para los oficiales cuando no haya sala o salón privados** | 8,50 m² en buques de arqueo bruto inferior a 10.000, 10 m² en buques de arqueo bruto superior a 10.000 | Oficiales subalternos: 7,50 m²<br>Oficiales superiores: 8,50 m² | | 7,50 m² | |
| **Superficie disponible mínima para marinos en un dormitorio** | | (i) 7,50 m² en dormitorios ocupados por dos personas;<br>(ii) 11,50 m² en dormitorios ocupados por tres personas;<br>(iii) 14,50 m² en dormitorios ocupados por cuatro personas | | | |
| **Sala o salón contiguos para el capitán, el jefe de máquinas y el primer oficial** | Sí | Sí | | Quizás | |

**Regla 3.1**

1. **Todo Miembro deberá velar por que en los buques que enarbolen su pabellón se faciliten y mantengas alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, conformes con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar.**
2. **Los requisitos contenidos en el Código que dan cumplimiento a la presente regla y que se refieren a la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para el Miembro de que se trate, o después de ésta. En lo que atañe a los buques construidos antes de esa fecha, seguirán aplicándose los requisitos relativos a la construcción y el equipamiento de buques establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), en la medida en que hubieran sido aplicables, antes de esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro interesado. Se considerará que un**

**buque ha sido construido en la fecha en que se colocó su quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.**

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

## Alimentación y servicio de fonda

***Asegurar que la gente de mar disponga de una alimentación y de agua potable de buena calidad suministradas en condiciones higiénicas reglamentadas***

Los buques deberán llevar a bordo cantidades suficientes de alimentos de buena calidad y agua potable y los proporcionarán gratuitamente a la gente de mar durante su período de contratación. Las comidas proporcionadas deberán ser nutritivas y variadas, y preparadas y servidas en condiciones higiénicas. Deberán tenerse en cuenta también las diferencias religiosas y culturales.

El capitán, o alguien bajo sus órdenes, debe realizar inspecciones frecuentes y registrarlas. Debe verificarse lo siguiente:

- 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 zonas utilizadas para la preparación de comidas.

Los cocineros a bordo de un buque deben ser mayores de 18 años y contar con la formación y las calificaciones adecuadas para el empleo. No obstante, en los buques que cuenten con menos de diez tripulantes o en casos excepcionales durante un período no superior a un mes, no es obligatorio que el cocinero esté plenamente calificado, pero todas las personas responsables de la manipulación de alimentos deberán recibir formación sobre las cuestiones relacionadas con los alimentos, la higiene y el almacenaje a bordo.

**Regla 3.2**

1. **Todo Miembro deberá asegurar que los buques que enarbolen su pabellón lleven a bordo y sirvan alimentos y agua potable de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados que cubran adecuadamente las necesidades del buque y tomen en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos.**
2. **La comida de la gente de mar embarcada deberá proporcionarse gratuitamente durante su período de contratación.**
3. **Todo marino empleado como cocinero del buque y encargado de la preparación de las comidas deberá tener la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esta función a bordo de buques.**

**TÍTULO 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.**

- Atención médica a bordo de buques y en tierra
- Responsabilidad del armador
- Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes
- Acceso a instalaciones de bienestar en tierra
- Seguridad social

## Atención médica a bordo de buques y en tierra

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

Mientras usted está a bordo deberá tener los medios para proteger su salud y tener un acceso rápido a la atención médica, incluida la atención odontológica, si fuera necesario. El Estado del pabellón es responsable de las normas de protección de la salud a bordo del buque y de la promoción de programas de educación sanitaria a bordo.

Usted no debería tener menos derechos que las personas que trabajan en tierra. Esto significa que usted debería tener un rápido acceso a los medicamentos necesarios, así como al equipo y los servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento y la información y asesoramiento médicos.

Todos los Estados que han firmado el Convenio deben darle a usted acceso a una atención médica, en caso de que usted la precise con urgencia mientras se encuentre en el territorio de uno de esos estados. Cuando se encuentre en puerto usted debería tener el derecho de visitar sin demora a un médico o dentista. Usted debería recibir atención médica y protección de la salud sin costo alguno, aunque el nivel de asistencia puede variar según lo dispuesto en la legislación nacional.

Usted debería tener acceso a:

- Tratamiento ambulatorio en caso de enfermedad o lesión.
- Hospitalización, cuando sea necesario.
- Servicios de odontología, sobre todo en casos de urgencia.
- Hospitales y clínicas para el tratamiento de enfermedades.

Usted debería ser admitido rápidamente, sin distinciones por motivo de nacionalidad o de credo y, en la medida de lo posible y necesario, debería garantizársele la continuidad del tratamiento. Los capitanes de buques y el personal médico de a bordo y en tierra deberán adoptar un formulario normalizado de informe médico que deberá tener carácter confidencial.

**Instalaciones de atención médica a bordo**

Todos los buques deben llevar a bordo un botiquín, equipo médico y una guía médica.

El contenido de los botiquines y el equipo de a bordo deberán determinarse en función de las guías médicas nacionales, teniendo en cuenta la edición más reciente de la Guía médica internacional de a bordo de la OMS, la OIT y la OMI. Las inspecciones deberían realizarse como mínimo cada 12 meses y deberían centrarse en el control del etiquetado, las fechas de caducidad, las condiciones de conservación de los medicamentos y el funcionamiento adecuado del equipo.

Siempre que se lleven a bordo mercancías peligrosas, usted debería contar con la información necesaria sobre la índole de las sustancias, incluidos los riesgos, las medidas necesarias para la protección personal, los procedimientos médicos pertinentes y los antídotos. Los antídotos deberían llevarse a bordo junto con los equipos de protección.

Los buques que lleven 100 o más personas y realicen travesías internacionales de más de tres días deberán llevar a bordo un médico calificado. Es posible que en la legislación nacional se especifique que otros buques deben llevar un médico, dependiendo de la índole y las condiciones de la travesía.

En caso de que el buque no lleve ningún médico, deberá llevar a bordo al menos un marino que esté a cargo de la atención médica como parte de sus tareas ordinarias, o que pueda proporcionar primeros auxilios. Deberá haber completado una formación adecuada según lo estipulado en el Convenio de Formación. La formación debería basarse en el contenido de las siguientes publicaciones, así como en las orientaciones nacionales correspondientes:

- Guía médica internacional de a bordo.
- Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas.

Fotografía: Danny Cornelissen

- Guía internacional para la formación de la gente de mar.
- Código internacional de señales (secciones médicas).

Normalmente, la gente de mar con responsabilidades médicas debería realizar, cada cinco años, cursos de perfeccionamiento para repasar de incrementar sus conocimientos y mantenerse al corriente de los nuevos progresos.

Deberá disponerse de un sistema para enviar consultas médicas y recibir asesoramiento médico por radio o por satélite, a cualquier hora del día o de la noche y en forma gratuita. Los buques deberían llevar a bordo una lista completa y actualizada de las estaciones de radio y las estaciones terrestres costeras con las que puede establecerse contacto con ese propósito.

Si usted es la persona responsable de prestar atención médica a bordo, debería haber recibido:

- Instrucciones sobre el uso de la guía médica de a bordo y de la sección médica de la edición más reciente del Código internacional de señales.
- Formación en atención médica autorizada y primeros auxilios, en consonancia con el Convenio de Formación, los requisitos y la legislación nacional, incluida una formación práctica y una formación en técnicas de socorro.

Usted debería estar en condiciones de demostrar que puede:

- Proporcionar a los enfermos o lesionados un nivel satisfactorio de atención médica durante el período en que probablemente tengan que permanecer a bordo.
- Comprender qué tipo de información necesita el médico consultado, y los consejos que éste le dé.

**Regla 4.1**

1. **Todo Miembro deberá velar por que toda la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón esté cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y de que tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica mientras estén trabajando a bordo.**
2. **La protección y la atención previstas en el párrafo 1 de la presente regla serán suministradas, en principio, sin costo alguno para la gente de mar.**
3. **Todos los Miembros deberán asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata, tenga acceso a las instalaciones médicas del Miembro en tierra.**
4. **Los requisitos sobre la protección de la salud y la atención médica a bordo establecidos en el Código incluyen normas sobre medidas destinadas a proporcionar a la gente de mar una protección de la salud y una atención médica comparables en lo posible con las que se ofrece en general a los trabajadores en tierra.**

## Responsabilidad del armador

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

Los armadores son responsables de los gastos como consecuencia de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras usted preste servicios, desde la fecha de comienzo de su contrato hasta que usted sea repatriado o pueda reclamar la prestación de asistencia médica en virtud de un régimen de seguro o de indemnización, que podría ser un régimen de seguro privado o estatal de enfermedad o un régimen de indemnización para los trabajadores.

En caso de que usted necesite medicamentos, tratamiento médico o deba permanecer fuera del hogar para recibir tratamiento, el armador debe correr con todos los gastos hasta que usted se haya recuperado o hasta que a usted se le haya dado de baja tras comprobarse el carácter permanente de la discapacidad. La responsabilidad del armador por lo que se refiere a estos gastos podrá limitarse a un período de 16 semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad, en caso de que esté establecido en la legislación o reglamento nacional.

Si usted está incapacitado para trabajar como consecuencia de una lesión o enfermedad, debería recibir la totalidad del salario mientras permanezca a bordo. Cuando regrese a su hogar, las disposiciones de la legislación nacional y los convenios colectivos determinarán si a usted le corresponde la totalidad o una parte del salario o una prestación monetaria. Estos pagos podrán limitarse a un período de 16 semanas a partir del día del accidente o comienzo de la enfermedad.

En caso de que usted muera o quede incapacitado en forma prolongada como resultado de un accidente del trabajo o una enfermedad, los armadores deben asegurar el pago de una indemnización, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en su acuerdo de empleo o en su convenio colectivo. Los armadores también deberán correr con los gastos de sepelio en caso de que usted muera a bordo o en tierra durante el período de contratación.

¿En qué casos el armador **no** es responsable?

- Si su lesión **no** se produjo en el servicio del buque.
- Si su lesión o enfermedad son consecuencia de su conducta indebida deliberada.
- Si usted disimuló voluntariamente su enfermedad en el momento de la contratación.

Usted tiene derecho a recibir una indemnización contractual según su acuerdo de empleo. Ésta siempre debería abonarse en su totalidad y sin demora. No se deje presionar para aceptar un pago inferior a la suma contractual.

Si es necesario realizar una evaluación para determinar una discapacidad prolongada, usted tiene derecho a recibir un pago provisional para evitar encontrarse en una situación de precariedad indebida. Dicho pago podrá deducirse de cualquier otra indemnización resultante relacionada con el mismo incidente, pero eso no puede ir en perjuicio de otros derechos legales que usted pueda tener.

Las reclamaciones podrá presentarlas usted, su pariente más cercano o un representante. Los pormenores del certificado o la póliza deben estar claramente expuestos a bordo en inglés. Usted tiene derecho a ser informado si la garantía financiera de un armador se va a anular o rescindir.

**Regla 4.2**

1. **Todo Miembro deberá asegurar que en los buques que enarbolen su pabellón se adopten medidas, en conformidad con el Código, que concedan a la gente de mar empleada en los buques el derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo.**
2. **La presente regla no irá en perjuicio de ningún otro recurso legal al alcance de la gente de mar.**

Fotografía: Danny Cornelissen

## Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

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

Usted tiene derecho a vivir y trabajar en un entorno seguro e higiénico, en el que se fomente activamente una cultura de seguridad y salud.

La seguridad y la salud a bordo estarán reguladas por las leyes del Estado del pabellón, teniendo en cuenta las normas internacionales.

A continuación figuran los artículos que deberán llevarse a bordo y los aspectos que deberán tenerse en cuenta a bordo:

- Políticas y programas de salud, incluida la evaluación de los riesgos y la formación.
- Precauciones para prevenir los accidentes, las lesiones y la propagación de enfermedades, incluidos los efectos de la manipulación de productos químicos y el uso de la maquinaria y del equipo a bordo de buques.
- Participación de los representantes de la gente de mar en programas para mejorar la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes.
- Un proceso para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar y notificar los accidentes de trabajo a bordo (referencia: "Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, 1996" de la OIT).
- En la investigación y la notificación deberá asegurarse la protección de sus datos personales.

La gente de mar y los armadores tienen la obligación de cumplir las normas estipuladas en relación con la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de buques. Estas normas deben especificarse claramente junto con las obligaciones del capitán o la persona autorizada por el capitán para asumir la responsabilidad de la seguridad y la salud a bordo. Deben señalarse a su atención las reglas o procedimientos de seguridad que han de seguirse a bordo y la información debería estar claramente anunciada. Asimismo, deberían existir campañas publicitarias continuas sobre la protección de la salud y la prevención de accidentes.

Si usted está en un buque en el que haya por lo menos cinco marinos, es preciso que la tripulación designe o elija un representante para participar en las reuniones del comité de seguridad del buque.

**La ITF cuenta con orientaciones sobre la función del representante encargado de las cuestiones de seguridad a bordo. Sírvase visitar el sitio web www.itfseafarers.org o ponerse en contacto con un inspector de la ITF.**

Existen normas internacionales que establecen los requisitos sobre los niveles aceptables de exposición a riesgos en los lugares de trabajo y sobre la forma de elaborar y aplicar políticas sobre la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de buques. En el CTM no se especifican los pormenores, sino que se establecen las cuestiones que deberían ser abordadas en el reglamento del Estado del pabellón. El armador tiene la responsabilidad de ponerlo en práctica.

## ¿Qué aspectos deberían contemplar los procedimientos y prácticas relacionados con la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de buques?

- **Características estructurales del buque, incluidos los medios de acceso y los riesgos derivados del amianto.**
- **Máquinas**
  ***En caso de que sea necesario, los empleadores tendrán la obligación de proporcionar guardias adecuados para las máquinas. Usted no debería operar las máquinas si no se dispone de guardias.***
- **Los efectos de la temperatura extremadamente baja o extremadamente alta en las superficies.**
- **Los efectos del ruido en el lugar de trabajo y alojamientos a bordo.**
  ***Incluida la instrucción sobre los peligros, la provisión de equipo de protección, la evaluación de los riesgos y la reducción de los niveles de exposición.***
- **Los efectos de las vibraciones en el lugar de trabajo y alojamientos a bordo.**
  ***Incluida la instrucción sobre los peligros, la provisión de equipo de protección, la evaluación de los riesgos y la reducción de los niveles de exposición.***
- **Los efectos de factores ambientales, incluido el humo del tabaco.**
- **Medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente.**
- **Manipulación de cargas y de equipos de carga y descarga.**
- **Prevención y lucha contra incendios.**
- **Anclas, cadenas y cables.**
- **Cargas peligrosas y lastres.**
- **Equipo de protección personal.**
- **Trabajo en espacios confinados.**
- **Los efectos físicos y mentales del cansancio.**
- **Los efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol.**
- **Protección y prevención contra el VIH/SIDA.**
- **Respuesta ante emergencias y accidentes.**

**Jóvenes marinos**

Los jóvenes marinos no deberían realizar trabajos que entrañen riesgos elevados sin supervisión, o trabajo nocturno a menos que sea por motivos de formación.

**La ITF y la ICS han elaborado unas orientaciones sobre la eliminación del acoso y la intimidación a bordo, véase http://www.itfglobal.org/es/resources/reports-publications/ics-itf-bullying-and-harassment-guide**

Regla 4.3

1. Todo Miembro deberá asegurarse de que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón tenga protección de la salud en el trabajo y viva, trabaje y reciba formación a bordo del buque en un entorno seguro e higiénico.
2. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, y teniendo en cuenta los códigos aplicables, junto con las pautas y normas recomendadas por las organizaciones internacionales, las administraciones nacionales y las organizaciones del sector marítimo, deberá elaborar y promulgar orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolen el pabellón del Estado Miembro.
3. Todo Miembro deberá adoptar una legislación y otras medidas que aborden las cuestiones especificadas en el Código, teniendo en cuenta instrumentos internacionales pertinentes, y estableciendo normas sobre protección de la seguridad y la salud y sobre la prevención de accidentes a bordo de buques que enarbolen su pabellón.

Fotografía: Danny Cornelissen

## Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

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

En el Convenio se promueve la construcción de instalaciones de bienestar en los puertos. Deberían ser de fácil acceso para usted, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas, origen social e independientemente del pabellón de su buque. Lo ideal sería que incluyeran salas de reunión y de esparcimiento, instalaciones deportivas, educativas y para la práctica religiosa y los servicios de asesoramiento personal. A fin de favorecer su salud y bienestar, las personas responsables en los puertos y a bordo deberían realizar todos los esfuerzos posibles para que se le autorice a usted a desembarcar tan pronto como sea posible tras la llegada del buque a puerto.

Usted debería recibir información de las instalaciones disponibles y asesoramiento sobre las leyes y costumbres locales cuya infracción podría poner en peligro su libertad. Deberían existir comisiones de bienestar para asegurar la prestación adecuada de los servicios de bienestar.

### Consulados

En caso de que usted se encuentre en dificultades en un puerto extranjero, debería tener acceso a su cónsul (en caso de que lo hubiera) y debería existir una buena cooperación entre su consulado y las autoridades locales. En caso de que usted sea detenido, su caso debería ser tramitado sin demora y con arreglo a las normas. Usted podrá solicitar asistencia y protección a su país de origen o al Estado del pabellón de su buque y, por tanto, debería asegurarse de que se informe inmediatamente a ambos en caso de que usted sea detenido en el extranjero.

**Regla 4.4**

1. **Los Miembros deberán velar por que las instalaciones de bienestar en tierra, si las hay, sean de fácil acceso. Los Miembros también deberán promover la construcción en determinados puertos de instalaciones de bienestar como las enumeradas en el Código, a fin de que la gente de mar a bordo de los buques que se encuentren en sus puertos tenga acceso a instalaciones y servicios de bienestar apropiados.**
2. **Las responsabilidades que incumben a los Miembros en relación con las instalaciones en tierra, tales como las instalaciones y servicios de bienestar, culturales, de esparcimiento e información, se enuncian en el Código.**

## Seguridad social

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

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

En algunos países, el Estado proporciona la seguridad social a través de impuestos. En otros países, las personas deben contratar un seguro o adoptar un plan de pensiones de una compañía. Como marino, usted puede estar regido por la legislación de su país o del Estado del pabellón. De cualquier manera, las disposiciones no deberían ser menos favorables que las de un trabajador en tierra en ese Estado.

**¿Qué se entiende por 'seguridad social'?**

A continuación figura una lista de los diferentes aspectos que usted debe considerar a fin de comprobar qué incluye su cobertura:

- Atención médica
- Prestaciones de enfermedad
- Prestaciones de desempleo
- Prestaciones de vejez
- Prestaciones por lesiones profesionales
- Prestaciones familiares
- Prestaciones de maternidad
- Prestaciones de invalidez
- Prestaciones de supervivencia

El CTM tiene por objeto alentar una protección más amplia en materia de seguridad social para la gente de mar. Los Estados que firman el Convenio deberán proporcionar al menos tres de las ramas que figuran en la lista mencionada anteriormente y las tres ramas recomendadas son: la atención médica, las prestaciones de enfermedad y las prestaciones por lesiones profesionales. Normalmente, esto debería estar a cargo de las autoridades de su país de residencia, pero puede convenirse a través de un acuerdo con el Estado del pabellón o mediante su empleador o sindicato. Es posible que usted deba realizar una contribución financiera al plan. La idea es que usted no debería estar en condiciones menos favorables, en términos de seguridad social, por haber elegido el oficio de marino.

En caso de que exista un conflicto en relación con las disposiciones sobre la seguridad social, es preciso contar con un procedimiento justo y eficaz para la resolución de conflictos.

En su acuerdo de empleo deberían establecerse claramente los aspectos de la protección en materia de seguridad social proporcionada por el armador, las deducciones reglamentarias de su salario (que se depositarán en un plan de pensiones estatal) y las cotizaciones que el armador deba pagar en su nombre.

En caso de que el armador tenga la responsabilidad de efectuar pagos de cotizaciones en su nombre por concepto de seguridad social, el Estado del pabellón debe asegurarse del cumplimiento.

**Regla 4.5**

1. **Los Miembros deberán asegurar que toda la gente de mar y, en la medida en que lo prevea la legislación nacional, las personas a su cargo tengan acceso a una protección en materia de seguridad social de conformidad con el Código, sin que ello menoscabe cualquier condición más favorable a que se hace referencia en el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución.**
2. **Los Miembros se comprometen a adoptar medidas, acordes con sus circunstancias nacionales, individualmente y por medio de una cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección en materia de seguridad social completa para la gente de mar.**
3. **Los Miembros deberán asegurarse de que la gente de mar, sujeta a su legislación en materia de seguridad social, y, en la medida en que esté previsto en la legislación nacional, las personas a su cargo tengan derecho a beneficiarse de una protección en materia de seguridad social no menos favorable que la que gozan los trabajadores en tierra.**

Fotografía: Danny Cornelissen

# 3. Defensa de sus derechos

**TÍTULO 5: Cumplimiento y control de la aplicación**

- Responsabilidades del Estado del pabellón
- Responsabilidades del Estado rector del puerto
- Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

Existen varias maneras de abordar los problemas relacionados con el incumplimiento del CTM. Si el problema es con el Estado del pabellón, es decir, que éste no ha establecido las reglas adecuadas para la implantación del Convenio, debería remitirse la cuestión a la ITF a fin de que ésta la presente a la Organización Internacional del Trabajo a través de las vías oficiales (véanse los procedimientos de tramitación de quejas en tierra que figuran en la página 61). Si el problema es con un armador, en ese caso la cuestión puede plantearse al Estado del pabellón o al Estado del puerto. Existe un mecanismo para los inspectores por el Estado del pabellón y otro para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto. Se trata de requisitos regulares oficiales para garantizar el cumplimiento inicial y continuo. **Asimismo, en calidad de marino usted puede presentar una queja a bordo a un oficial superior, al capitán o, para el caso, al armador o al Estado del pabellón. Usted también puede presentar una queja a un funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto o a un inspector laboral. No es necesario que usted presente la queja directamente, otra persona puede hacerlo por usted (por ejemplo, un inspector de la ITF o un asistente social). Es preciso asegurarse de que usted no podrá ser hostigado por presentar una queja y debe respetarse en todo momento el carácter confidencial de las quejas presentadas.**

**Responsabilidades del Estado del pabellón**

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

Todo Miembro que ha ratificado el Convenio es responsable de velar por el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del CTM a bordo de los buques que enarbolen su pabellón.

Siempre que en el Convenio se haga referencia a la *responsabilidad de un Miembro*, ese Estado tiene que asegurarse de que cuente con una legislación nacional, reglas u otro tipo de medida para cumplir ese requisito. Por ejemplo, en el caso de la edad mínima de la gente de mar, un Estado puede notificar su cumplimiento de este requisito mediante una ley nacional que prohíba trabajar a los menores de 16 años. Teniendo en cuenta la disposición acerca de un mínimo de tres ramas de la protección en materia de seguridad social, en caso de que un Estado no cuente con ninguna disposición en su legislación nacional que haga referencia a la seguridad social o no alcance el mínimo necesario, debería

aprobar leyes, enmendar sus reglas o elaborar otras medidas a fin de garantizar el cumplimiento de esta disposición del CTM.

Cada Estado del pabellón decidirá por sí mismo de qué manera cumplir el Convenio y, por lo tanto, las condiciones variarán de un Estado del pabellón a otro. Esto está permitido siempre y cuando se observen los requisitos del Convenio y el buque cumpla las normas del Estado del pabellón, que deberán establecerse en el *Certificado de trabajo marítimo* y la *Declaración de conformidad laboral marítima*.

Los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que haya firmado el Convenio deben llevar a bordo también una copia del Convenio.

Fotografía: Danny Cornelissen

**Certificado de trabajo marítimo**

Los buques de arqueo bruto superior a 500 que efectúen viajes internacionales o que operen entre puertos de distintos países, deben contar con un certificado de trabajo marítimo expedido por el Estado del pabellón o por una *organización reconocida* que actúe en su nombre. El certificado puede ser válido por un período no superior a cinco años. En el certificado se confirma que el buque cumple los requisitos del Convenio y es preciso que se incluyan los aspectos que figuran a continuación:

- Edad mínima
- Certificado médico
- Calificaciones de la gente de mar
- Acuerdos de empleo de la gente de mar
- Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado
- Horas de trabajo y de descanso
- Niveles de dotación del buque

- Alojamiento
- Servicios de esparcimiento a bordo
- Alimentación y servicio de fonda
- Salud y seguridad y prevención de accidentes
- Atención médica a bordo
- Procedimientos de tramitación de quejas a bordo
- Pago de los salarios
- Garantía financiera para la repatriación
- Garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador

El buque deberá ser sometido a inspecciones a fin de comprobar la continuidad de la validez del certificado y renovarlo al final del período de validez. Si el certificado es válido por cinco años, es preciso que exista una inspección intermedia entre el segundo y el tercer año de ese período.

**Declaración de conformidad laboral marítima**

El certificado de trabajo marítimo deberá ir acompañado de una declaración de conformidad laboral marítima. La declaración de conformidad laboral marítima consta de dos partes: en la Parte I se indica la forma en que el reglamento del Estado del pabellón cumple lo dispuesto en el Convenio, y en la Parte II, redactada por el armador, se muestra de qué manera el buque cumple lo dispuesto en la Parte I. La declaración de conformidad laboral marítima deberá estar certificada por un representante autorizado del Estado del pabellón (o una organización reconocida que actúe en nombre del Estado del pabellón, como por ejemplo, una sociedad de clasificación).

**Certificados y documentos conexos**

Los resultados de las inspecciones, incluidas las deficiencias y las medidas adoptadas para subsanarlas, deben ser registrados junto con la fecha correspondiente y mantenidos a bordo. La declaración de conformidad laboral marítima, el certificado de trabajo marítimo y los documentos relacionados con las inspecciones laborales marítimas deberán estar disponibles para que usted pueda consultarlos y para que los funcionarios del Estado del pabellón y el Estado del puerto y los representantes de los armadores y de la gente de mar puedan inspeccionarlos. En caso de que los originales no estén redactados en inglés y su buque efectúe viajes internacionales, es preciso que exista una traducción al inglés de los documentos.

**¿Cuándo no es válido un certificado?**

Un certificado de trabajo marítimo deja de tener validez en los siguientes casos:

- Las inspecciones no se concluyen dentro de los períodos especificados
- El Estado del pabellón o su organización reconocida no refrendan el certificado
- El buque cambia de pabellón
- El buque cambia de armador
- Se han incorporado modificaciones sustanciales a la estructura o el equipo del buque

**Inspección y control de la aplicación**

Deberán realizarse inspecciones de todos los requisitos del CTM relacionados con las condiciones de trabajo y de vida, aun en los buques que no están obligados a llevar un certificado de trabajo marítimo. Si se detecta una deficiencia en un buque o se determina que un buque infringe gravemente los requisitos del Convenio, existen dos maneras de que esto salga a la luz y sea abordado. Una de ellas es a través de inspecciones periódicas, la otra es mediante los procedimientos de tramitación de quejas. El inspector del Estado del pabellón es responsable de la inspección inicial exhaustiva para verificar el cumplimiento y el inspector del Estado del puerto debería asegurarse de que todo esté en regla cuando el buque llegue a puerto.

El Estado del pabellón debe contar con un sistema eficaz para realizar inspecciones de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan el pabellón del Estado. Asimismo, debe investigar las quejas bien fundadas. Debería existir una política sobre el cumplimiento y el control de la aplicación y usted debería estar al tanto de ella.

Si un inspector del Estado del pabellón detecta una infracción grave de los requisitos del Convenio, él o ella puede prohibir que el buque abandone el puerto hasta que se haya resuelto el problema. Las cuestiones que constituyen una infracción grave son *los derechos de la gente de mar* (por ejemplo, la falta de pago de los salarios) y las situaciones que presentan un gran peligro para su seguridad, salud o protección.

En casos que no constituyan una infracción grave, el inspector puede dar la orden de que se subsane la deficiencia en un plazo determinado. Si el buque tiene un buen historial y el inspector considera que la infracción no es grave, él o ella puede aconsejar en lugar de adoptar medidas. En última instancia, la decisión acerca del camino que corresponde seguir queda a criterio profesional del inspector. Si usted informó de un problema o una reclamación a un inspector, él o ella no deberán dar a conocer al armador o a su representante que la información provino de usted. Si, por consiguiente, se efectúa una inspección a bordo del buque, el inspector deberá abstenerse de dar a entender que esto es consecuencia de una queja. Usted no debería ser hostigado bajo ningún concepto por haber presentado una queja.

Los inspectores del Estado del pabellón deben ser independientes y no deben tener ningún interés personal que pueda interferir con sus deberes. Los informes de las inspecciones deberán enviarse al Estado del pabellón y deberá facilitarse una copia al capitán y otra copia deberá quedar expuesta en el tablón de anuncios del buque. Los informes deben estar redactados en inglés o en el idioma de trabajo del buque. El Estado del pabellón debe mantener registros de las inspecciones de las condiciones de la gente de mar a bordo de buques y deberá publicar un informe anual sobre las actividades de inspección. El Estado del pabellón tiene la responsabilidad de garantizar que se subsanen las infracciones y de acordar un sistema de sanciones.

Los informes sobre incidentes graves deberán presentarse en el plazo de un mes una vez finalizada la investigación.

**Procedimientos de tramitación de quejas a bordo**

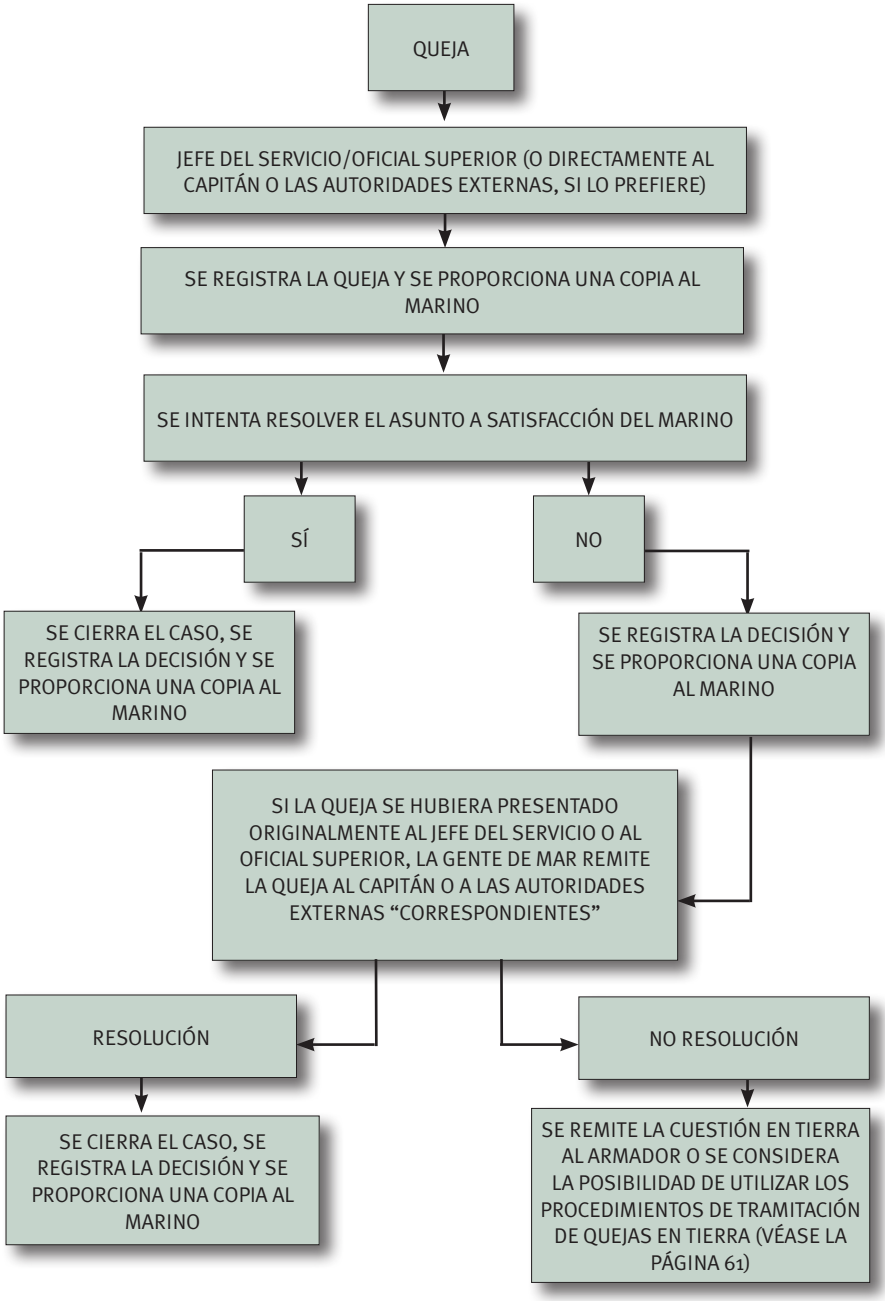
Es preciso que exista un procedimiento a bordo de su buque que le permita a usted presentar una queja sobre violaciones del Convenio y de sus derechos, incluido el derecho a vivir y trabajar en condiciones decentes. La queja debe ser tramitada de manera justa, eficaz y rápida. Usted debe asegurarse de entender los plazos prescritos para tramitar su queja, en particular si la cuestión es grave.

Al principio usted debería intentar resolver los problemas en el nivel más bajo posible, pero tiene derecho a presentar sus quejas directamente al capitán, o a las autoridades ajenas al buque, tales como el representante del Estado del pabellón. Usted tendrá en todo momento derecho a hacerse acompañar por un representante u otro marino y bajo ningún concepto puede ser hostigado por presentar una queja. Si la queja no puede resolverse a bordo, usted debería remitirla en tierra al armador o a las autoridades del Estado del pabellón, las del Estado del puerto en el que se encuentra el buque o las de su propio país.

Cuando usted embarca se le proporciona una copia de los procedimientos de tramitación de quejas a bordo, que incluirá información sobre cómo ponerse en contacto con la persona responsable del Estado del pabellón y de la administración de su país (en caso de que sean distintas). Asimismo, incluirá el nombre de una o varias personas embarcadas en el buque que puedan prestarle asistencia y asesoramiento respecto de la tramitación de una queja.

Fotografía: Ryan Paez

# Presentación de quejas a bordo



### Siniestros marítimos

Si se produce un siniestro que cause lesiones o la muerte, deberá llevarse a cabo una investigación oficial.

## Responsabilidades del Estado rector del puerto

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

### Inspecciones en los puertos

Mientras que el Estado del pabellón es responsable de garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen el Convenio, las inspecciones del Estado rector del puerto constituyen un mecanismo continuo de verificación del cumplimiento. Normalmente, un inspector del Estado rector del puerto subirá a bordo y simplemente verificará que el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima estén en regla.

En las circunstancias que figuran a continuación puede efectuarse una inspección más pormenorizada:

- Los documentos no se presentan, no son válidos o han sido falsificados
- El inspector tiene motivos para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque son deficientes con respecto a lo dispuesto en el Convenio
- Se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de evitar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio
- Un marino, un sindicato o cualquier persona a quien concierna la seguridad y la salud de la gente de mar y del buque ha presentado una queja específica sobre las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque

En caso de detectar deficiencias, el inspector debería señalarlas a la atención del capitán e indicarle a éste un plazo para su resolución. Si se determina que las condiciones a bordo del buque constituyen un peligro para su seguridad, salud o protección o una infracción grave o recurrente de los requisitos del Convenio, podrá inmovilizarse al buque hasta que se resuelvan los problemas. Se debe informar a las organizaciones de la gente de mar y de los armadores acerca de las quejas o deficiencias importantes detectadas durante inspecciones en los puertos.

**Ejemplos de circunstancias en las que podría ser necesario inmovilizar un buque**

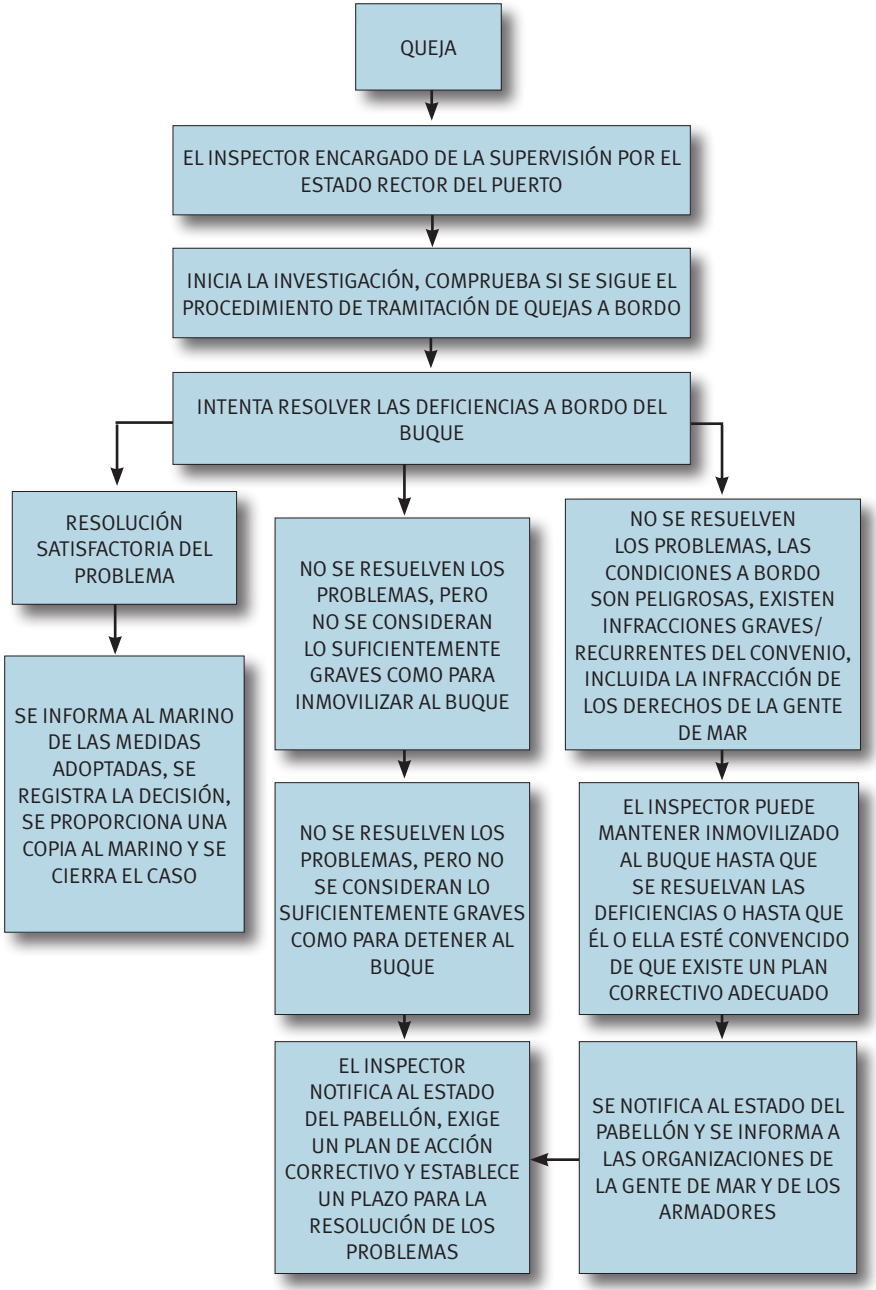
La lista que figura a continuación procede de las Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que realizan inspecciones en virtud del CTM 2006, y contiene ejemplos del tipo de circunstancias que justificarían la decisión de retener al buque en puerto, ya sea por su naturaleza recurrente o por la gravedad de un caso único:

- La presencia a bordo de un marino menor de 16 años
- La contratación de un marino menor de 18 años para realizar trabajos que puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad
- La dotación insuficiente (incluida la causada por la remoción de marinos menores de edad)
- Otras deficiencias que constituyan una violación de los derechos y principios fundamentales o de los derechos sociales y de empleo de la gente de mar (véase la página 3)
- Los incumplimientos que violan esos derechos fundamentales (por ejemplo, la asignación de alojamiento deficiente en función de la raza, el género o las actividades sindicales de la gente de mar en cuestión)
- Los casos recurrentes de gente de mar que no cuenta con certificados válidos que confirmen su aptitud médica para realizar su trabajo
- La gente de mar a bordo del mismo buque que en repetidas ocasiones no ha tenido en su poder un acuerdo de empleo de la gente de mar válido o la gente de mar que tiene acuerdos de empleo de la gente de mar en los que se incluyen cláusulas que representan una denegación de los derechos de la gente de mar
- La gente de mar que reiteradamente trabaja un número de horas superior al número máximo de horas de trabajo o que cuenta con un número de horas de descanso inferior al número mínimo de horas de descanso
- La ventilación y/o el aire acondicionado y/o la calefacción no funcionan de manera adecuada
- El alojamiento, incluidas las instalaciones sanitarias y los servicios de fonda, que no está en buenas condiciones de higiene o donde el equipo falta o no funciona
- La calidad y la cantidad de alimentos y agua potable no son adecuados para la travesía prevista
- La guía médica o el botiquín o el equipo médico necesarios no se encuentran a bordo
- No se cuenta con un médico para los buques de pasaje que realizan viajes internacionales de más de tres días, que llevan un número de personas igual o superior a 100, o no se cuenta con un marino encargado de la atención médica a bordo del buque.
- Los casos recurrentes de falta de pago de los salarios o la falta de pago de los salarios a lo largo de un período significativo o la falsificación de las cuentas salariales o la existencia de más de una serie de cuentas salariales.
- Falta el certificado o pruebas documentales de la garantía financiera para la

repatriación emitidos por el proveedor de la garantía financiera.

- Falta el certificado o pruebas documentales de la garantía financiera relacionada con la responsabilidad del armador emitidos por el proveedor de la garantía financiera.

# Procedimiento de tramitación de quejas en tierra



## Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

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

Los Estados que firman este Convenio pueden tener tres tipos de responsabilidades. En primer lugar, como Estado del pabellón, en segundo lugar, como Estado rector del puerto y, en tercer lugar, como Estado del que proviene usted, el marino. Los Estados que suministran mano de obra deben asegurarse de que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar estén debidamente regulados. Es posible que también tengan la responsabilidad de proporcionar seguridad social.

Fotografía: Danny Cornelissen

# 4. Convenios incorporados en el CTM

Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7)

Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8)

Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9)

Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16)

Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)

Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)

Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)

Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54)

Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)

Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)

Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57)

Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)

Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)

Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)

Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)

Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72)

Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)

Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75)

Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76)

Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91)

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)

Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93)

Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109)

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)

Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)

Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145)

Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)

Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)

Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163)

Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)

Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)

Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)

Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178)

Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)

Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180)

# 5. Índice del CTM: Cómo encontrar lo que usted busca


| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Accidentes del trabajo, Prevención de | Regla 4.3 | 45 |
| | Norma A4.3 | 45 |
| | Pauta B4.3 | 45 |
| Accidentes laborales, Disposiciones sobre | Pauta B4.3.1 | 45 |
| Acuerdos de empleo de la gente de mar | Regla 2.1 | 16 |
| | Norma A2.1 | 16 |
| | Pauta B2.1 | 16 |
| Alimentación y servicio de fonda | Regla 3.2 | 39 |
| | Norma A3.2 | 39 |
| | Pauta B3.2 | 39 |
| Alojamiento y servicios de esparcimiento | Regla 3.1 | 27 |
| | Norma A3.1 | 27 |
| | Pauta B3.1 | 27 |
| Asistencia médica a otros buques y cooperación internacional | Pauta B4.1.4 | - |
| Atención médica | Título 4 | 40 |
| Atención médica a bordo de buques y en tierra | Regla 4.1 | 40 |
| | Norma A4.1 | 40 |
| | Pauta B4.1 | 40 |
| Atención médica en tierra | Pauta B4.1.3 | - |
| Atención médica, Prestación de | Pauta B4.1.1 | 40 |
| Bienestar | Título 4 | 40, 48 |

| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Cálculo de la indemnización por desempleo (naufragio o pérdida del buque) | Pauta B2.6.1 | 25 |
| Cálculo de las vacaciones | Pauta B2.4.1 | 21 |
| Cálculo y pago de salarios | Pauta B2.2.2 | 18 |
| Calefacción (alojamiento) | Pauta B3.1.3 | 28 |
| Certificación | Título 5 | 52 |
| Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima | Regla 5.1.3 | 52 |
| | Norma A5.1.3 | 52 |
| | Pauta B5.1.3 | 52 |
| Certificado médico | Regla 1.2 | 13 |
| | Norma A1.2 | 12 |
| | Pauta B1.2 | 12 |
| Cocinero del buque | Pauta B3.2.2 | 39 |
| Comedores | Pauta B3.1.6 | 30 |
| Comisiones de bienestar | Pauta B4.4.3 | 48 |
| Comité Tripartito Especial | Artículo XIII | |
| Condiciones de empleo | Título 2 | 16 |
| Contratación y colocación | Regla 1.4 | 15 |
| | Norma A1.4 | 13 |
| | Pauta B1.4 | 13 |
| Control de la aplicación, Cumplimiento y | Título 5 | 52 |
| Control de la aplicación, Inspección y | Regla 5.1.4 | 55 |

| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Cooperación internacional (seguridad en el trabajo y protección de la salud y prevención de accidentes) | Pauta B4.3.11 | - |
| Correo | Pauta B3.1.11 | - |
| Cumplimiento y control de la aplicación | Título 5 | 52 |
| Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I, formulario | Anexo A5-II | 54 |
| Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II, formulario | Anexo A5-II | 54 |
| Declaración de Conformidad Laboral Marítima, Certificado de trabajo marítimo y | Regla 5.1.3 | 54 |
| | Norma A5.1.3 | 54 |
| | Pauta B5.1.3 | 54 |
| Declaración de Conformidad Laboral Marítima, formulario | Anexo A5-II | - |
| Declaración de Conformidad Laboral Marítima, Parte II, ejemplo | Anexo B5-I | - |
| Declaración Nacional, ejemplo | Anexo B5-I | - |
| Deficiencias, Corrección de | Título 5 | 54,58 |
| Definiciones específicas (salarios) | Pauta B2.2.1 | 18 |
| Definiciones y ámbito de aplicación | Artículo II | 2 |
| Denuncia | Artículo IX | - |
| Derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar | Artículo IV | 3 |
| Derechos y principios fundamentales | Artículo III | 3 |

| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Diseño y construcción (alojamiento) | Pauta B3.1.1 | 28 |
| Disposiciones relativas a las visitas a los buques | Pauta B3.1.11 | - |
| Dormitorios | Pauta B3.1.5 | 32 |
| Edad mínima | Regla 1.1 | 11 |
| | Norma A1.1 | 11 |
| | Pauta B1.1 | 11 |
| Enfermedades, Disposiciones sobre | Pauta B4.3.10 | 45 |
| Enfermería | Pauta B3.1.8 | 30 |
| Enmiendas al Código | Artículo XV | - |
| Enmiendas al CTM, 2006 (2014) | | 7 |
| Enmiendas al CTM, 2006 (2016) | | 10 |
| Enmiendas al presente Convenio | Artículo XIV | - |
| Entrada en vigor | Artículo VIII | 2 |
| Entrada en vigor, Efectos de la | Artículo X | 1 |
| Estadísticas, Notificación y compilación de | Pauta B4.3.5 | - |
| Formación y calificaciones | Regla 1.3 | 13 |
| Formulario de informe médico | Pauta B4.1.2 | - |
| Funciones de depositario | Artículo XI | - |
| | Artículo XII | - |
| Horas de trabajo y de descanso | Regla 2.3 | 21 |
| | Norma A2.3 | 20 |
| | Pauta B2.3 | 20 |

| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Idiomas auténticos | Artículo XVI | - |
| Iluminación (alojamiento) | Pauta B3.1.4 | 28, 33 |
| Indemnización | | |
| Inspección por el Estado del pabellón, Lista de aspectos que deberán ser sometidos a | Anexo A5-I | 52 |
| Inspección por el Estado rector del puerto, Lista de aspectos que deberán ser sometidos a | Anexo A5-III | - |
| Inspección y control de la aplicación | Regla 5.1.4 | 55 |
| | Norma A5.1.4 | 55 |
| | Pauta B5.1.4 | 55 |
| Inspecciones en los puertos | Regla 5.2.1 | 58 |
| | Norma A5.2.1 | 58 |
| | Pauta B5.2.1 | 58 |
| Inspecciones, educación, investigaciones y publicaciones (alimentación y servicio de fonda) | Pauta B3.2.1 | 39 |
| Instalaciones de bienestar en tierra, Acceso a | Regla 4.4 | 48 |
| | Norma A4.4 | 48 |
| | Pauta B4.4 | 48 |
| Instalaciones de bienestar en tierra, Difusión de información y medidas de facilitación | Pauta B4.4.5 | - |
| Instalaciones de bienestar en tierra, Responsabilidades de los Miembros | Pauta B4.4.1 | 48 |
| Instalaciones de bienestar, Financiación de | Pauta B4.4.4 | 48 |

| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Instalaciones de esparcimiento | Pauta B3.1.11 | 27, 31 |
| Instalaciones sanitarias | Pauta B3.1.7 | 36 |
| Instalaciones, Otras | Pauta B3.1.9 | - |
| Investigaciones (accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades) | Pauta B4.3.6 | 45 |
| Jóvenes marinos (horas de trabajo y de descanso) | Pauta B2.3.1 | 21 |
| Jóvenes marinos (vacaciones) | Pauta B2.4.4 | - |
| Jóvenes marinos en materia de seguridad y salud, Educación de los | Pauta B4.3.10 | 47 |
| Lesiones, Disposiciones sobre | Pauta B4.3.10 | 45 |
| Niveles de dotación | Regla 2.7 | 25 |
| | Norma A2.7 | 25 |
| | Pauta B2.7 | 25 |
| Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo | | 4 |
| Notificación y compilación de estadísticas | Pauta B4.3.5 | - |
| Obligaciones de los armadores (prevención de accidentes y protección de la salud) | Pauta B4.3.4 | 45 |
| Obligaciones generales | Artículo I | 4 |
| Organizaciones de armadores, Consultas con las | Artículo VII | 5 |
| Organizaciones de gente de mar, Consultas con las | Artículo VII | 5 |

| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Organizaciones reconocidas, autorización de las | Regla 5.1.2 | - |
| | Norma A5.1.2 | |
| | Pauta B5.1.2 | |
| Pautas de organización y operación (contratación y colocación) | Pauta B1.4.1 | 10 |
| Pérdida del buque o de naufragio, Indemnización de la gente de mar en caso de | Regla 2.6 | 25 |
| | Norma A2.6 | 25 |
| | Pauta B2.6 | 25 |
| Personas a cargo de la gente de mar (asistencia médica) | Pauta B4.1.5 | - |
| Preámbulo | | - |
| Procedimientos de tramitación de quejas a bordo | Regla 5.1.5 | 56 |
| | Norma A5.1.5 | 56 |
| | Pauta B5.1.5 | 56 |
| Procedimientos de tramitación de quejas en tierra | Regla 5.2.2 | 55 |
| | Norma A5.2.2 | 55 |
| | Pauta B5.2.2 | 55 |
| Programas de protección y de prevención, Contenido de los | Pauta B4.3.8 | - |
| Programas nacionales de protección y de prevención | Pauta B4.3.7 | - |
| Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar | Regla 2.8 | 26 |
| | Norma A2.8 | 26 |
| | Pauta B2.8 | 26 |

| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes, Medidas para promover la | Pauta B2.8.1 | 26 |
| Protección de la salud | Título 4 | 45 |
| Protección de la seguridad y la salud | Regla 4.3 | 45 |
| | Norma A4.3 | 45 |
| | Pauta B4.3 | 45 |
| Protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes de trabajo, Formación para la | Pauta B4.3.9 | 45 |
| Puerto extranjero, Gente de mar en un | Pauta B4.4.6 | 48 |
| Registro de la gente de mar | Pauta B2.8.2 | - |
| Reglamento y Partes A y B del Código | Artículo VI | 4 |
| Repatriación | Regla 2.5 | 24 |
| | Norma A2.5 | 23 |
| | Pauta B2.5 | 23 |
| Repatriación, Aplicación por los Miembros | Pauta B2.5.1 | 23 |
| Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques | Título 1 | 11 |
| Resolución de conflictos (niveles de dotación) | Pauta B2.7.1 | 25 |
| Responsabilidad del armador | Regla 4.2 | 44 |
| | Norma A4.2 | 43 |
| | Pauta B4.2 | 43 |
| Responsabilidades del Estado del pabellón (cumplimiento y control de la aplicación) | Regla 5.1 | 52 |

| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Responsabilidades del Estado rector del puerto (cumplimiento y control de la aplicación) | Regla 5.2 | 58 |
| Responsabilidades en materia de implementación y control de la aplicación | Artículo V | 52 |
| Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra (contratación y colocación de la gente de mar) | Regla 5.3 | - |
| | Norma A5.3 | - |
| | Pauta B5.3 | - |
| Ruido y las vibraciones, Prevención del | Pauta B3.1.12 | 29 |
| Ruido, Exposición al | Pauta B4.3.2 | 29 |
| Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes | Pauta B2.2.4 | 18 |
| Salarios | Regla 2.2 | 19 |
| | Norma A2.2 | 18 |
| | Pauta B2.2 | 18 |
| Salarios mínimos | Pauta B2.2.3 | 18 |
| Seguridad social | Regla 4.5 | 50 |
| | Norma A4.5 | 49 |
| | Pauta B4.5 | 49 |
| Siniestros marítimos | Regla 5.1.6 | 58 |
| Suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos | Pauta B3.1.10 | 35,31 |
| Vacaciones anuales, Disfrute de las | Pauta B2.4.2 | 21 |

| ÍNDICE | Artículos, Reglas, Normas y Pautas | Página |
|---|---|---|
| Vacaciones, Derecho a | Regla 2.4 | 21 |
| | Norma A2.4 | 21 |
| | Pauta B2.4 | 21 |
| Vacaciones, Fraccionamiento y acumulación de las | Pauta B2.4.3 | 21 |
| Ventilación (alojamiento) | Pauta B3.1.2 | 28, 33 |
| Vibraciones, Exposición a las | Pauta B4.3.3 | 28, 29 |

**FEDERACIÓN INTERNACIONAL**
**DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE**

49-60 Borough Road
Londres SE1 1DR, RU
Tel.: +44 20 7403 2733
Fax: +44 20 7357 7871
Correo electrónico: mail@itf.org.uk
**www.itfglobal.org**
**www.itfseafarers.org**

**ISBN: 1-904676-34-0**