

Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar) y de obstrucción al ejercicio de las funciones de los inspectores.

Parte B5.1.4 – Inspección y control de la aplicación

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

- a) todo Miembro debería adoptar las medidas oportunas para que pueda recurrirse a expertos y especialistas técnicos debidamente calificados con el fin de que, cuando sea necesario, presten ayuda a los inspectores en el desempeño de su trabajo, y
- b) los inspectores deberían disponer de locales convenientemente ubicados, así como de equipos y medios de transporte adecuados que les permitan desempeñar con eficacia sus funciones.

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

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

- a) inhabilitar a los capitanes, a la gente de mar y a los representantes de la gente de mar para que puedan solicitar una inspección cuando lo consideren necesario, y
- b) facilitar información y asesoramiento técnicos a los armadores, a la gente de mar y a las organizaciones interesadas acerca de la manera más eficaz de cumplir con las disposiciones del presente Convenio y de seguir mejorando las condiciones de la gente de mar a bordo de buques.

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

- a) la importancia de las funciones que tengan que desempeñar los inspectores y, en especial, el número, la naturaleza y el tamaño de los buques sujetos a inspección, así como el número y la complejidad de las disposiciones legales que hayan de aplicarse;
- b) los recursos puestos a disposición de los inspectores; y
- c) las condiciones prácticas en que habrán de llevarse a cabo las inspecciones para que sean eficaces.

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



EN BLANCO

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

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

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

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

- a) subir a bordo de un buque libremente y sin previa notificación. Sin embargo, al iniciar la inspección de un buque, los inspectores deberían notificar su presencia al capitán o a la persona que se encuentre a cargo y, cuando correspondiera, a la gente de mar o a sus representantes;
- b) interrogar al capitán, a la gente de mar o a cualquier otra persona, incluidos el armador o su representante, acerca de cualquier cuestión relativa a la aplicación de las disposiciones según lo prescrito en la legislación, y ello en presencia de un testigo si así lo solicita la persona interrogada;
- c) exigir la presentación de cualquier libro, diario de navegación, registro, certificado u otro documento o información relacionados de manera directa con los asuntos sometidos a inspección, con el fin de verificar su conformidad con la legislación nacional en la que se recojan las disposiciones del presente Convenio;
- d) exigir la colocación de los avisos que requiera la legislación nacional en la que se recojan las disposiciones del presente Convenio;
- e) tomar o extraer muestras para el análisis de los productos, de la carga, del agua potable, de las provisiones y de los materiales y sustancias empleados o manipulados;
- f) una vez realizada la inspección, señalar directamente a la atención del armador, del operador del buque o del capitán las deficiencias que pueden afectar a la seguridad y la salud de quienes se encuentran a bordo;
- g) alertar a la autoridad competente y, si procede, a la organización reconocida acerca de cualquier deficiencia o abuso que no esté específicamente previsto en la legislación existente, y someter propuestas a la misma con miras a mejorar la legislación; y
- h) notificar a la autoridad competente cualquier accidente de trabajo o enfermedad profesional que afecte a la gente de mar, en los casos y de la forma prevista en la legislación.

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

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

- a) una lista de la legislación vigente relativa a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como de las enmiendas que hayan entrado en vigor durante el año;
- b) los detalles relativos a la organización del sistema de inspección;



820068

EN BLANCO

Convenio sobre el Trabajo Marino, 2006

- e) estadísticas de los buques u otros locales que podrían ser inspeccionados, y de los buques y otros locales ya inspeccionados;
- d) estadísticas relativas a toda la gente de mar que esté sujeta a la legislación nacional;
- e) estadísticas e información acerca de las infracciones a la legislación, las sanciones impuestas y los casos de inmovilización de buques, y
- f) estadísticas sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales notificadas que afectan a la gente de mar.

Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

1. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su pabellón cuenten a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de las disposiciones contenidas en el presente Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar).
2. Todo Miembro deberá prohibir y sancionar toda forma de hostigamiento en contra de los marinos que hayan presentado una queja.
3. Las disposiciones de la presente regla y de las secciones conexas del Código no irán en detrimento alguno del derecho de la gente de mar a reclamar reparación a través de los medios legales que estime apropiados.

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

1. Sin perjuicio de que en la legislación nacional o en los convenios colectivos pudiera preverse un ámbito de aplicación más amplio, la gente de mar podrá recurrir a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo para presentar reclamaciones con respecto a cualquier asunto que se alegue constituye una violación de las disposiciones del presente Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar).
2. Todo Miembro deberá asegurar que en su legislación nacional se establezcan procedimientos apropiados de tramitación de quejas a bordo que cumplan los requisitos contenidos en la regla 5.1.5. Con dichos procedimientos se procurará resolver las quejas en el nivel más bajo posible. No obstante, la gente de mar tendrá en todos los casos derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y, de ser necesario, a las autoridades competentes ajenas al buque.
3. El procedimiento de tramitación de quejas a bordo deberá incluir el derecho de los marinos a hacerse acompañar o representar durante el proceso de tramitación de la queja, así como la protección frente a todo posible hostigamiento de la gente de mar que presente quejas. El término «hostigamiento» designa toda acción lesiva que cualquier persona emprenda contra un marino por haber presentado éste una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada.
4. Junto con una copia del acuerdo de empleo de la gente de mar, deberá proporcionarse a todos los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque. Se incluirán informaciones sobre cómo tomar contacto con la autoridad competente del Estado del pabellón y del país de residencia de la gente de mar, cuando no sea el mismo Estado, así como el nombre de una o varias personas embarcadas en el buque que puedan, a título confidencial, proporcionar asesoramiento imparcial a la gente de mar sobre sus quejas, así como asistencia respecto de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque.



00000000

EN BLANCO

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

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

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

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

- a) las quejas deberían remitirse en primer lugar al jefe del servicio del marino que presente la queja o a su oficial superior;
- b) el jefe del servicio o el oficial superior deberían tratar de resolver el asunto en los plazos prescritos, conforme a la gravedad de las cuestiones planteadas;
- c) si el jefe del servicio o el oficial superior no pueden resolver la queja a satisfacción del marino, este último debería poder remitirla al capitán, quien debería ocuparse personalmente del asunto;
- d) los marineros deberían tener derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo del buque de que se trate;
- e) deberían registrarse todas las quejas y decisiones que se adopten al respecto y proporcionarse una copia a la gente de mar interesada;
- f) si una queja no puede resolverse a bordo, debería remitirse en tierra al armador, quien debería contar con un plazo adecuado para resolver el asunto, cuando correspondiera, en consulta con la gente de mar interesada o con cualquier otra persona que la gente de mar designe como representante, y
- g) en todos los casos, la gente de mar debería tener derecho a presentar una queja directamente al capitán y al armador, así como a las autoridades competentes.

Regla 5.1.6— Siniestros marítimos

1. Todo Miembro deberá llevar a cabo una investigación oficial de cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o la muerte, en el que esté implicado un buque que enarbole su pabellón. El informe final de la investigación deberá normalmente hacerse público.

2. Todos los Miembros deberán cooperar entre sí para facilitar la investigación de los siniestros marítimos graves mencionados en el párrafo 1 de la presente regla.



EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Norma A5.1.6 – Sinistros marítimos

(No contiene disposiciones)

Paula B5.1.6 – Sinistros marítimos

(No contiene disposiciones)

Regla 5.2 – Responsabilidades del Estado rector del puerto

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

Regla 5.2.1 – Inspecciones en los puertos

1. Todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en el puerto de un Miembro puede ser objeto de una inspección de conformidad con el párrafo 4 del artículo V, para comprobar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar) en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque.

2. Todo Miembro deberá aceptar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima exigidos en virtud de la regla 5.1.3 como presunción, salvo prueba en contrario, del cumplimiento de los requisitos del presente Convenio (incluido el respeto de los derechos de la gente de mar). Por consiguiente, salvo en las circunstancias especificadas en el Código, las inspecciones que se realicen en sus puertos deberán limitarse a examinar el certificado y la declaración.

3. Las inspecciones en puerto deberán ser efectuadas por funcionarios habilitados, con arreglo a las disposiciones del Código y de otros acuerdos internacionales que rijan las inspecciones de control por el Estado del puerto en el territorio del Miembro. Dichas inspecciones deberán limitarse a comprobar que los aspectos examinados están en conformidad con las disposiciones pertinentes contenidas en los artículos y reglas del presente Convenio y en la parte A del Código.

4. Las inspecciones que se lleven a cabo de conformidad con la presente regla deberán basarse en un sistema eficaz de inspección y control por el Estado rector del puerto que contribuya a garantizar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que hagan escala en un puerto del Miembro de que se trate se ajusten a los requisitos del presente Convenio (inclusivo en lo que atañe al respeto de los derechos de la gente de mar).

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

Norma A5.2.1 – Inspecciones en los puertos

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



000000

EN BLANCO

Cumplimiento y control de la aplicación

- a) los documentos requeridos no se presentan, no están en regla o su contenido es falso, o los documentos presentados no incluyen la información exigida en el presente Convenio, o dichos documentos no son válidos por otros motivos; o
- b) hay motivos claros para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del presente Convenio; o
- c) hay motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio, o
- d) hay una queja en la que se alega que ciertas condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo del buque no están en conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

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

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

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

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

- a) notificar a un representante del Estado del pabellón, y
- b) proporcionar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala.

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



1016000

EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

se adopten las medidas que se consideren apropiadas y oportunas para asegurar que se lleve un registro de dicha información y que ésta sea comunicada a las partes a quienes pudiera interesar acogerse a los procedimientos de recurso correspondientes.

- b) Cuando, tras una inspección más detallada por un funcionario habilitado, se establezca que en el buque no se cumplen los requisitos del presente Convenio y que:
- a) las condiciones a bordo constituyen un peligro evidente para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, o
 - b) la no conformidad con estos requisitos constituye una infracción grave o recurrente de los mismos (inclusive de los derechos de la gente de mar);

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

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

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

Pausa B5.2.1 – Inspecciones en los puertos

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

2. Al establecer una política en relación con las circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, de conformidad con el párrafo 6 de la norma A5.2.1, la autoridad competente debería considerar que, en lo que respecta a las infracciones a que se hace referencia en el apartado b) del párrafo 6 de la norma A5.2.1, la gravedad puede deberse a la naturaleza de la deficiencia de que se trate. Esto sería especialmente pertinente en caso de violación de los principios y derechos fundamentales o de los derechos en el empleo y sociales de la gente de mar en virtud de los artículos III y IV. Por ejemplo, el empleo de una persona menor de edad debería considerarse una infracción grave.



0010000

EN BLANCO

incluso cuando sólo haya una persona a bordo en esta situación. En otros casos, se debería tener en cuenta el número de deficiencias diferentes detectadas durante una determinada inspección; por ejemplo, podría requerirse que se presentaran varias anomalías en relación con el alojamiento o la alimentación y el servicio de fonda que no supongan una amenaza para la seguridad o la salud para que se considere que constituyen una infracción grave.

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

Regla 5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra

1. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar embarcada en buques que hagan escala en puertos situados en su territorio que denuncien infracciones a los requisitos del presente Convenio (inclusive infracciones de los derechos de la gente de mar) tenga derecho a notificar sus quejas a fin de obtener medios que permitan solucionarlas de forma rápida y práctica.

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

1. Las quejas de la gente de mar en las que se aleguen infracciones de los requisitos del presente Convenio (inclusive de los derechos de la gente de mar) pueden notificarse al funcionario habilitado a tal efecto, en el puerto en que haya hecho escala la gente de mar. En esos casos, dicho funcionario deberá emprender la investigación inicial.

2. Según proceda, y teniendo en cuenta la naturaleza de la queja, en el marco de la investigación inicial deberá determinarse si los procedimientos de tramitación de quejas a bordo establecidos en la regla 5.1.5 se han invocado y agotado. El funcionario habilitado también puede llevar a cabo una inspección más detallada de conformidad con la norma A5.2.1.

3. Según proceda, el funcionario habilitado deberá procurar que la queja se solucione a bordo del buque.

4. En el caso de que la investigación o la inspección previstas en la presente norma pongan de relieve que no hay conformidad con el párrafo 6 de la norma A5.2.1, se aplicarán las disposiciones de dicho párrafo.

5. En el caso de no aplicarse las disposiciones del párrafo 4 de esta norma, y de no solucionarse las quejas a bordo del buque, el funcionario habilitado notificará inmediatamente al Estado del pabellón, solicitando asesoramiento al mismo y la elaboración de un plan de acción correctivo en un plazo determinado.

6. Cuando la queja no se haya solucionado tras haber procedido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la presente norma, el Estado del puerto transmitirá al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia del informe del funcionario habilitado. Dicha copia deberá ir acompañada de toda respuesta que se haya recibido de las autoridades competentes del Estado del pabellón dentro del plazo establecido. Se informará también al respecto a las organizaciones de armadores y de gente de mar correspondientes del Estado del puerto. Asimismo, el Estado del puerto deberá presentar periódicamente al Director General estadísticas e información relativas a las quejas que se hayan resuelto. Con ello se pretende que se tomen medidas apropiadas y oportunas para asegurar el registro de dicha información, y señalarlo a la atención de las



1030000

EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

partes, incluidas las organizaciones de armadores y de gente de mar que puedan estar interesadas en aprovechar los procedimientos de recurso pertinentes.

7. Deberán tomarse medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar.

Párrafo B5.2.2 – Procedimientos de tramitación de quejas en tierra

1. Cuando el funcionario habilitado tramite una queja respecto de las disposiciones previstas en la norma A5.2.2, éste debería comprobar primero si la queja es de carácter general y se refiere a toda la gente de mar a bordo, o bien a una determinada categoría, o a casos individuales.

2. Si se trata de una queja de carácter general, debería contemplarse la posibilidad de efectuar una inspección más detallada, de conformidad con lo dispuesto en la norma A5.2.1.

3. Si la queja se refiere a un caso individual, se deberían examinar los resultados de cualquier procedimiento al que se haya recurrido a bordo para solucionarla. Si no se hubiere invocado dicho procedimiento o si éste todavía no se hubiere agotado, el funcionario habilitado debería proponer al querellante que recurra a los procedimientos disponibles a bordo. La deficiencia o la demora excesiva de los procedimientos internos, o el miedo legítimo del querellante a ser objeto de represalias por presentar una reclamación, constituirían razones de peso para que dicho funcionario atienda la queja.

4. Siempre que examine una queja, el funcionario habilitado debería proporcionar al capitán, al armador o cualquier otra persona implicada en la misma, la oportunidad de dar a conocer su posición.

5. El funcionario habilitado podría abstenerse de intervenir en mayor medida en la queja si el Estado del pabellón, en respuesta a la notificación que haya recibido del Estado del puerto, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la norma A5.2.2, demuestra que se ocupará del asunto, que cuenta con procedimientos eficaces para ello, y que ha presentado un plan de acción aceptable.

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

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

1. Sin perjuicio del principio de responsabilidad de un Miembro respecto de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, todo Miembro también tiene la responsabilidad de velar por la aplicación de las disposiciones del presente Convenio relativas a la contratación y colocación de la gente de mar, y a la protección de la seguridad social de la gente de mar que tenga su nacionalidad, sea residente o esté domiciliada de otro modo en su territorio, en la medida en que esa responsabilidad esté prevista en el presente Convenio.

2. En el Código se establecen de forma detallada los requisitos relativos a la aplicación del párrafo 1 de la presente regla.



EN BLANCO

Cumplimiento y control de la aplicación

3. Todo Miembro deberá establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar la aplicación de sus responsabilidades en materia de suministro de mano de obra en virtud del presente Convenio.

4. En las memorias que presenten los Miembros en virtud del artículo 22 de la Constitución deberá incluirse información sobre el sistema mencionado en el párrafo 3 de la presente regla, incluido el método utilizado para evaluar su eficacia.

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

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

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

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



EN BLANCO

0000107

EN BLANCO



00000000

EN BLANCO

ANEXO A5-1

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

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

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

Horas de trabajo y de descanso

Niveles de dotación del buque

Alojamiento

Servicios de esparcimiento a bordo

Alimentación y servicio de fondo

Salud y seguridad y prevención de accidentes

Atención médica a bordo

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Pago de los salarios



EN BLANCO

ANEXO A5-II

Certificado de Trabajo Marítimo

(Nota: Al presente Certificado deberá adjuntarse una Declaración de Conformidad Laboral Marítima)

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y el Título 5 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en adelante, «el Convenio») y en virtud de la autoridad del Gobierno de:

.....
(designación completa del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar)
por:

.....
(designación completa y dirección de la autoridad competente u organización reconocida debidamente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

Datos del buque:

Nombre del buque:

Letras o número distintivos:

Puerto de matrícula:

Fecha en que se matriculó el buque:

Arqueo bruto¹:

Número OMI:

Tipo de buque:

Nombre y dirección del armador²:

.....

.....

¹ El arqueo bruto para los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la OMI será el que figura en la columna «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969). Véase el artículo II, párrafo 1, i), del Convenio.

² El término armador designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador u capic desuado, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, ii), del Convenio.



0900000

EN BLANCO

Anexo A5-II

Se certifica que:

1. Este buque ha sido inspeccionado y se ha verificado su conformidad con los requisitos del Convenio y con las disposiciones de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima adjunta.

2. Se considera que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que se especifican en el anexo A5-I del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país arriba indicado por las que se aplica el Convenio. En la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, parte I, figura un resumen de estas disposiciones nacionales.

El presente Certificado es válido hasta a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4 del Convenio.

Este Certificado sólo es válido cuando se le adjunta la Declaración de Conformidad Laboral Marítima expedida

en el

Fecha de finalización de la inspección
en la que se basó el presente Certificado

Expedido en el

Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el Certificado

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

*Endosos del certificado de la inspección intermedia obligatoria
y, si procede, de otras inspecciones adicionales*

Se certifica que el buque fue inspeccionado de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4 del Convenio y que se determinó que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que se especifican en el anexo A5-I del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país arriba indicado por las que se aplica el Convenio.

Inspección intermedia:
(se efectuará entre el segundo
y el tercer año a partir de la fecha
de expedición del certificado)

Firmado
(Firma del funcionario habilitado)

Lugar

Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad,
cuando proceda)

Endosos adicionales (si procede)

Se certifica que el buque fue objeto de una inspección adicional a fin de comprobar si seguía cumpliendo con las disposiciones nacionales por las que se aplica el Convenio, con arreglo a lo previsto en el párrafo 3 de la norma A3.1 del Convenio (nueva matrícula del buque o modificación importante del alojamiento) o por otros motivos.



000010

EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo meritorio, 2006

Inspección intermedia:
(si procede)

Firmado
(Firma del funcionario habilitado)

Lugar

Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad,
cuando proceda)

Inspección intermedia:
(si procede)

Firmado
(Firma del funcionario habilitado)

Lugar

Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad,
cuando proceda)

Inspección intermedia:
(si procede)

Firmado
(Firma del funcionario habilitado)

Lugar

Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad,
cuando proceda)



AS

EN BLANCO

Anexo A5-II

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I

(Nota: la presente Declaración deberá adjuntarse al Certificado de Trabajo Marítimo del buque)

Expedida en virtud de la autoridad de: _____ *(insertar el nombre de la autoridad competente definida en el párrafo 1, a), del artículo II del Convenio)*

En lo que respecta a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el buque cuyas referencias se indican a continuación:

Nombre del buque	Número OMI	Arqueo bruto

se mantiene en conformidad con la norma A5.1.3 del Convenio.

El/la que suscribe declara, en nombre de la autoridad competente antes mencionada, que:

- las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
- estos requisitos nacionales están recogidos en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo; se facilitan explicaciones relativas al contenido de dichos requisitos cuando es necesario;
- los detalles de toda disposición de equivalencia sustancial adoptada en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo VI se indican <frente a los epígrafes pertinentes de los requisitos nacionales enumerados a continuación> <más adelante, en el párrafo previsto a tal efecto> *(véase tachar la descripción que no corresponde)*;
- toda exención concedida por la autoridad competente de conformidad con el Título 3 se indicará con claridad en la sección que aparece más abajo a estos efectos;
- en el marco de dichos requisitos nacionales, también se hace referencia a todo requisito previsto en la legislación nacional para una categoría específica de buques.

- Edad mínima (regla 1.1)
- Certificado médico (regla 1.2)
- Calificaciones de la gente de mar (regla 1.3)
- Acueros de empleo de la gente de mar (regla 2.1)
- Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4)
- Horas de trabajo y de descanso (regla 2.3)
- Niveles de dotación del buque (regla 2.7)
- Alojamiento (regla 3.1)
- Servicios de esparcimiento a bordo (regla 3.1)
- Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2)



EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

11. Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3)
12. Atención médica a bordo (regla 4.1)
13. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5)
14. Pago de los salarios (regla 2.2)

Nombre:

Cargo:

Firma:

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad
expedidora, cuando proceda)

Equivalencias sustanciales

(Nota: táchese el párrafo que no proceda)

Conforme a lo previsto en los párrafos 3 y 4 del artículo VI del Convenio, se indican las siguientes disposiciones de equivalencia sustancial, con excepción de las que ya se han señalado en la lista que antecede (incluir una descripción, según proceda):

.....

.....

No se aplica ninguna disposición de equivalencia sustancial.

Nombre:

Cargo:

Firma:

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad
expedidora, cuando proceda)

Exenciones de conformidad con el Título 3

(Nota: táchese el párrafo que no proceda)

Conforme a lo previsto en el Título 3 del Convenio, se indican las siguientes exenciones aplicadas por la autoridad competente:

.....

.....



EN BLANCO

Anexo A5-II

No se aplica ninguna disposición de equivalencia sustancial

Nombre:

Cargo:

Firma:

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, cuando proceda)



14 15000

EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

Medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo entre las inspecciones

El armador, cuyo nombre figura en el Certificado de Trabajo Marítimo al que se adjunta la presente Declaración, ha adoptado las siguientes medidas para asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones del Convenio entre las inspecciones:

(Indique a continuación las medidas redactadas para asegurar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la parte I.)

1. Edad mínima (regla 1.1)
2. Certificado médico (regla 1.2)
3. Calificaciones de la gente de mar (regla 1.3)
4. Acuerdos de empleo de la gente de mar (regla 2.1)
5. Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4)
6. Horas de trabajo y de descanso (regla 2.3)
7. Niveles de dotación del buque (regla 2.7)
8. Alojamiento (regla 3.1)
9. Servicios de esparcimiento a bordo (regla 3.1)
10. Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2)
11. Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3)
12. Atención médica a bordo (regla 4.1)
13. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5)
14. Pago de los salarios (regla 2.2)



0110000

EN BLANCO

Anexo A5-II

Por la presente certifico que las medidas arriba mencionadas fueron redactadas para garantizar entre las inspecciones el cumplimiento continuo de conformidad con los requisitos enumerados en la parte I.

Nombre del armador¹:

Dirección de la empresa:

Nombre de la autoridad competente:

Cargo:

Firma de la autoridad competente:

Fecha:

(Sello o estampilla del armador)¹

Las medidas antes mencionadas han sido examinadas por (insértese el nombre de la autoridad competente u organización debidamente reconocida) y, tras haberse inspeccionado el buque, se ha considerado que satisfacen los objetivos establecidos en el apartado b) del párrafo 10 de la norma A5.1.3, en relación con las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento inicial y continuo de los requisitos estipulados en la parte I de la presente Declaración:

Nombre:

Cargo:

Dirección:

Firma:

Lugar:

(Sello o estampilla de la autoridad)

¹ El término armador designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, b) del Convenio.



EN BLANCO



Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Certificado Provisional de Trabajo Marítimo

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y el Título 5 del
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
(en adelante, «el Convenio»)
en virtud de la autoridad del Gobierno de:

(designación completa del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar)
por
(designación completa y dirección de la autoridad competente o de la organización
reconocida debidamente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

Datos del buque

Nombre del buque:
Letras o número distintivos:
Puerto de matrícula:
Fecha en que se matriculó el buque:
Arqueo bruto¹:
Número OMI:
Tipo de buque:
Nombre y dirección del armador²:

Se certifica que, a los efectos del párrafo 7 de la norma A5.1.3 del Convenio:

- a) este buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias que figuran en el anexo A5-1 del Convenio, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados a continuación en b), c) y d);
- b) el armador ha demostrado a la autoridad competente o a una organización reconocida que el buque cuenta con procedimientos adecuados para dar cumplimiento al Convenio;
- c) el capitán conoce las disposiciones del Convenio y las responsabilidades de aplicación; y
- d) se ha presentado información pertinente a la autoridad competente o a una organización reconocida para la expedición de una Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

¹ El arqueo bruto para los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la OMI será el que figura en la columna «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969). Véase el artículo II, párrafo 1, c) del Convenio.

² El término armador designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a cargo de un buque, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, d) del Convenio.



SI10060

EN BLANCO

Anexo A5-II

El presente Certificado es válido hasta a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4.

La fecha de finalización de la inspección mencionada en el apartado a) *supra* fue el

Expedido en el

Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el Certificado Provisional

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)



00000000

EN BLANCO

ANEXO A5-III

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

- Edad mínima
- Certificado médico
- Calificaciones de la gente de mar
- Acuerdos de empleo de la gente de mar
- Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado
- Horas de trabajo y de descanso
- Niveles de dotación del buque
- Alojamiento
- Servicios de esparcimiento a bordo
- Alimentación y servicio de fonda
- Salud y seguridad y prevención de accidentes
- Atención médica a bordo
- Procedimientos de tramitación de quejas a bordo
- Pago de los salarios



00000000

EN BLANCO

ANEXO B5-1 – EJEMPLO DE DECLARACIÓN NACIONAL

Véase la pauta B5.1.3, párrafo 5

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I

*(Nota: la presente Declaración deberá adjuntarse al Certificado de Trabajo Marítimo del buque)*E expedida en virtud de la autoridad de: **Ministerio de Transporte Marítimo de Xxxxx**

En lo que respecta a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el buque cuyas referencias se indican a continuación:

Nombre del buque	Número OMI	Arqueo bruto
M/S. EJEMPLO	12345	1.000

se mantiene en conformidad con la norma A5.1.3 del Convenio.

El/la que suscribe declara, en nombre de la autoridad competente antes mencionada, que:

- las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
- estos requisitos nacionales están recogidos en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo; se facilitan explicaciones relativas al contenido de dichos requisitos cuando es necesario;
- los detalles de toda disposición de equivalencia sustancial adoptada en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo VI se indican <frente a los epígrafes pertinentes de los requisitos nacionales enumerados a continuación> <más adelante, en el párrafo previsto a tal efecto> *(véase tachar la descripción que no corresponde)*;
- toda exención concedida por la autoridad competente de conformidad con el Título 3 se indicará con claridad en la sección que aparece más abajo a estos efectos;
- en el marco de dichos requisitos nacionales, también se hace referencia a todo requisito previsto en la legislación nacional para una categoría específica de buques.

1. Edad mínima (regla 1.1)

Ley del Transporte Marítimo (Shipping Law) núm. 123 de 1905, en su forma modificada (Ley), capítulo X, Reglamento de transporte marítimo (Shipping Regulations) (=Reglamento=), 2006, párrafos 1111 a 1222.

Las edades mínimas son aquéllas a las que se hace referencia en el Convenio.

Por «noche» se entiende las horas comprendidas entre las 21 horas y las 6 horas, a menos que el Ministerio de Transporte Marítimo (=Ministerio=) apruebe un período diferente.



00000000

EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo peligroso, 2006

En el anexo A se enumeran ejemplos de trabajo peligroso restringidos a personas mayores de 18 años. En el caso de los buques de carga, ninguna persona menor de 18 años puede trabajar en las zonas señaladas en el plano del buque (debe adjuntarse a esta Declaración) como «zona peligrosa».

2. Certificado médico (regla 1.2)

Ley, capítulo XI: Reglamento, normas 1233 a 1235

Los certificados médicos se ajustarán, cuando corresponda, a los requisitos establecidos en el Convenio de Formación; en los restantes casos, los requisitos fijados por dicho Convenio se aplicarán con los ajustes necesarios.

Los opticos calificados incluidos en la lista aprobada por el Ministerio pueden expedir certificados de visión.

Los reconocimientos médicos siguen las Directrices OIT/OMI/OMS a que se hace referencia en la pauta BE.2.1.



1516000

EN BLANCO

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

Medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo entre las inspecciones

El armador, cuyo nombre figura en el Certificado de Trabajo Marítimo al que se adjunta la presente Declaración, ha adoptado las siguientes medidas para asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones del Convenio entre las inspecciones:

(Indique a continuación las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la parte I.)

1. Edad mínima (regla 1.1)
 La fecha de nacimiento de cada marino se indica junto a su nombre en el rol de tripulación.
 El rol es comprobado al comienzo de cada viaje por el capitán o el oficial que actúe en su nombre (= oficial competente), quienes registran la fecha de dicha verificación.
 Cada marino menor de 18 años recibe, en el momento de su contratación, una nota por la que se le prohíbe la realización de trabajo nocturno o de los trabajos que figuren en la lista específica de trabajos peligrosos (véase supra, parte I, sección I), así como de cualquier otro trabajo peligroso, y por la que se le exige que consulte al oficial competente en caso de duda. El oficial competente conserva un ejemplar de dicha nota firmada por el marino bajo la frase «recibido y leído» y con la fecha de la firma.

2. Certificado médico (regla 1.2)
 Los certificados médicos son conservados por el oficial competente de forma estrictamente confidencial, junto con una lista establecida bajo su responsabilidad en la que se hacen constar por cada marino que se encuentre a bordo: las funciones del marino, la fecha del/ de los certificado(s) médico(s) actual(es) y el estado de salud indicado en el/ los certificado(s) en cuestión.
 Cuando haya dudas en cuanto a si el marino es físicamente apto para desempeñar una función o funciones específicas, el oficial competente consulta al médico del marino o a otro profesional calificado y registra un resumen de sus observaciones, así como su nombre y número de teléfono y la fecha de la consulta.



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Y MOVILIDAD HUMANA



CERTIFICO QUE ES EL DCPA DEL DOCUMENTO ORIGINAL QUE SE ENCUENTRA EN LOS ARCHIVOS DE LA DIRECCION DE INSTRUMENTOS INTERNACIONALES DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y MOVILIDAD HUMANA.

Quito, 3

09 MAY 2016

Dr. Christian Cruz Medina
DIRECTOR DE INSTRUMENTOS INTERNACIONALES (E)



00000000

EN BLANCO