

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Regla 1.2 – Certificado médico

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

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.

Norma A1.2 – Certificado médico

1. La autoridad competente deberá exigir a la gente de mar que, antes de prestar servicios a bordo de un buque, presente un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar las tareas que se le hayan de encomendar a bordo.
2. A fin de garantizar que los certificados médicos reflejen fielmente el estado de salud de la gente de mar, habida cuenta de las tareas que ha de desempeñar, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas y teniendo debidamente en cuenta las pautas internacionales aplicables mencionadas en la parte B del presente Código, podrá prescribir la naturaleza del examen médico y del certificado.
3. La presente norma se aplicará sin perjuicio del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación). La autoridad competente deberá aceptar todo certificado médico expedido con arreglo a los requisitos del Convenio de Formación, a los efectos de la regla 1.2. También deberá aceptar todo certificado médico que cumpla en sustancia esos requisitos, en el caso de la gente de mar no amparada por el Convenio de Formación.
4. El certificado médico deberá ser expedido por un médico debidamente calificado o, en el caso de un certificado que se refiera únicamente a la vista, por una persona calificada reconocida por la autoridad competente para expedir dicho certificado. Los médicos deben gozar de plena independencia profesional en el ejercicio de sus funciones por lo que se refiere a los procedimientos de examen médico.
5. La gente de mar a la que se haya denegado un certificado o a la que se haya impuesto una limitación respecto de su capacidad para trabajar, en particular en cuanto al horario, al campo de trabajo o a la esfera de actividad, deberá tener la oportunidad de someterse a un nuevo examen a cargo de otro médico o árbitro médico independiente.
6. En el certificado médico deberá constar en particular que:
 - a) el oído y la vista del interesado son satisfactorios y, cuando se trate de una persona que vaya a ser empleada en servicios en los que su aptitud para el trabajo que debe efectuar pueda ser disminuida por el daltonismo, que su percepción de los colores es también satisfactoria; y
 - b) el interesado no sufre ninguna afección que pueda agravarse con el servicio en el mar o que lo incapacite para realizar dicho servicio, o que pueda constituir un peligro para la salud de otras personas a bordo.
7. A menos que se exija un período más corto debido a las tareas específicas que ha de desempeñar la gente de mar interesada o que así lo exija el Convenio de Formación:
 - a) el certificado médico deberá ser válido durante un período máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año; y



000000

EN BLANCO

Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

b) los certificados de percepción de los colores deberán ser válidos por un periodo máximo de seis años.

8. En casos urgentes, la autoridad competente podrá permitir que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que:

- a) el permiso no exceda de tres meses, y
- b) el marino interesado tenga un certificado médico vencido de fecha reciente.

9. Si el periodo de validez de un certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino interesado pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses.

10. Los certificados médicos de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deben ser expedidos al menos en inglés.

Pauta BI.2 – Certificado médico**Pauta BI.2.1 – Directrices internacionales**

1. Debería exigirse a las autoridades competentes, médicos, examinadores médicos, armadores, representantes de la gente de mar y toda otra persona relacionada con los reconocimientos médicos de los candidatos a marino y de los marinos en servicio que apliquen las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, OIT/OMS, con inclusión de todas sus versiones ulteriores, así como todas las demás directrices internacionales aplicables publicadas por la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de la Salud.

Regla 1.3 – Formación y calificaciones

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

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 marino 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



EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

desde la entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VIII, si esta fecha fuera posterior:

Regla 1.4 – Contratación y colocación

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

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.

Norma A1.4 – Contratación y colocación

1. Todo Miembro que mantenga un servicio público de contratación y colocación de gente de mar deberá asegurarse de que este servicio opere de una manera ordenada que proteja y promueva los derechos en el empleo de la gente de mar previstos en el presente Convenio.
2. Cuando un Miembro tenga servicios privados de contratación y colocación de gente de mar en su territorio cuyo principal propósito sea la contratación y colocación de la gente de mar o que contrate y coloque a un número significativo de marinos, éstos sólo deberán operar en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación. Dicho sistema sólo podrá establecerse, modificarse o cambiarse previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. Cuando haya dudas en cuanto a si el presente Convenio se aplica a un servicio privado de contratación y colocación, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. No se alentará la proliferación indebida de servicios privados de contratación y colocación de gente de mar.
3. Las disposiciones del párrafo 2 de la presente norma se aplicarán también – en la medida en que la autoridad competente, en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, determine que son apropiadas – en el contexto del servicio de contratación y colocación que una organización de la gente de mar mantenga en el territorio de un Miembro con el fin de poner marinos nacionales de este Miembro a disposición de buques que enarbolen su pabellón. Los servicios a que se refiere ese párrafo son los que reúnan las condiciones siguientes:
 - a) el servicio de contratación y colocación opere con arreglo a un convenio colectivo suscrito entre dicha organización y un armador;
 - b) tanto la organización de la gente de mar como el armador estén basados en el territorio del Miembro;



000003

EN BLANCO

Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

- c) el Miembro cuente con leyes o procedimientos para legalizar o registrar el convenio colectivo que autoriza el funcionamiento del servicio de contratación y colocación, y
- d) el servicio de contratación y colocación tenga un funcionamiento regular y haya previsto medidas de protección y promoción de los derechos de empleo de la gente de mar comparables a las que figuran en el párrafo 5 de la presente norma.

4. Ninguna disposición de esta norma o de la regla 1.4 deberá interpretarse como:

- a) un impedimento para que un Miembro mantenga un servicio de contratación y colocación público y gratuito para la gente de mar en el marco de una política destinada a atender las necesidades de la gente de mar y de los armadores, ya se trate de un servicio que forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores o que funcione en coordinación con éste, o
- b) una obligación impuesta a un Miembro de establecer en su territorio un sistema de servicios privados de contratación y colocación para la gente de mar.

5. Todo Miembro que adopte en su legislación o en otras medidas un sistema como el mencionado en el párrafo 2 de esta norma deberá, como mínimo:

- a) prohibir que los servicios de contratación y colocación de gente de mar empleen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que la gente de mar obtenga un empleo para el cual está calificada, o a disuadirla de ello;
- b) prohibir que se facturen a la gente de mar, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación, colocación u obtención de un empleo, salvo los costos correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otros documentos personales de viaje similares (sin embargo, no se incluirá el costo de los visados, cuya cuantía total se imputará al armador); y
- c) velar por que los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en su territorio:
 - i) lleven un registro actualizado de toda la gente de mar contratada o colocada por su mediación, el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad competente con fines de inspección;
 - ii) se aseguren de que la gente de mar conozca los derechos y obligaciones previstos en sus acuerdos de empleo antes o durante el proceso de contratación, y de que se adopten las medidas apropiadas para que la gente de mar pueda estudiar sus acuerdos de empleo antes y después de haberlos firmado y reciba copia de los mismos;
 - iii) verifiquen que la gente de mar contratada o colocada por su mediación posea las calificaciones y los documentos necesarios para el empleo de que se trate, y que los acuerdos de empleo de la gente de mar sean conformes con la legislación aplicable y con todo convenio colectivo que forme parte de los acuerdos de empleo;
 - iv) se aseguren, en la medida en que sea factible, de que el armador tenga los medios necesarios para evitar que la gente de mar sea abandonada en un puerto extranjero;
 - v) examinen y contesten toda queja relativa a sus actividades y notifiquen toda queja pendiente a la autoridad competente;
 - vi) establezcan un sistema de protección, por medio de un seguro o de una medida apropiada equivalente, para indemnizar a la gente de mar las pérdidas



EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

pecuniarias que ésta podría tener a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación o colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar.

6. La autoridad competente deberá supervisar y controlar estrechamente todos los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en el territorio del Miembro de que se trate. Las licencias o certificados o autorizaciones similares para operar servicios privados en su territorio se concederán o renovarán sólo después de haber comprobado que dichos servicios de contratación y colocación de gente de mar cumplen las condiciones previstas en la legislación nacional.

7. La autoridad competente deberá velar por que existan mecanismos y procedimientos adecuados para investigar, de ser necesario, las quejas relativas a las actividades de los servicios de contratación y colocación de gente de mar, con el concurso, según proceda, de representantes de los armadores y de la gente de mar.

8. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio deberá informar a sus nacionales, en la medida en que sea factible, sobre los problemas que puedan derivarse del enrolamiento en un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no lo haya ratificado, mientras no haya comprobado que se aplican normas equivalentes a las fijadas en el presente Convenio. Las medidas que adopte con este fin el Miembro que haya ratificado este Convenio no deberán estar en contradicción con el principio de libre circulación de los trabajadores, estipulado en los tratados de los que ambos Estados puedan ser parte.

9. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio deberá exigir a los armadores de buques que enarboles su pabellón, que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar y que estén establecidos en países o territorios en los que no se aplique el presente Convenio, que se aseguren de que, en la medida en que sea factible, esos servicios estén en conformidad con las disposiciones de la presente norma.

10. Ninguna disposición de la presente norma deberá interpretarse como una reducción de las obligaciones y responsabilidades que tienen los armadores o los Miembros respecto de los buques que enarboles su pabellón.

Pauta B1.4 – Contratación y colocación

Pauta B1.4.1 – Pautas de organización y operación

1. Al cumplir las obligaciones en virtud del párrafo 1 de la norma A1.4, la autoridad competente debería considerar la posibilidad de:

- adoptar las medidas necesarias para promover una cooperación eficaz entre los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, ya sean públicas o privadas;
- tomar en cuenta las necesidades del sector marítimo, tanto en el plano nacional como internacional, al desarrollar programas de formación para los marinos miembros de la tripulación que sean responsables de las operaciones de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación, con la participación de los armadores, de la gente de mar y de las instituciones de formación pertinentes;
- adoptar las medidas apropiadas para que las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar cooperen en la organización y funcionamiento de los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar, cuando existan;



EN BLANCO

Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

- d)* especificar, teniendo debidamente en cuenta el derecho a la privacidad y la necesidad de proteger la confidencialidad, cuáles son las condiciones en que los datos personales de la gente de mar podrán ser tratados por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, incluso para fines de compilación, almacenamiento, combinación y comunicación de dichos datos a terceros;
- e)* crear un mecanismo para recopilar y analizar toda la información pertinente sobre el mercado de trabajo marítimo, con inclusión de la oferta actual y la oferta previsible de marinos para trabajar como miembros de tripulación, clasificados según su edad, sexo, rango y calificaciones, y según las necesidades del sector, en el entendimiento de que la recopilación de información sobre edad y sexo sólo podrá realizarse con fines estadísticos y si se emplea en el marco de un programa destinado a impedir la discriminación basada en la edad o el sexo;
- f)* asegurar que el personal responsable de la supervisión de los servicios públicos y privados de contratación y colocación de miembros de la tripulación encargados de las operaciones de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación tenga una formación idónea que comprenda una experiencia reconocida de servicio en el mar y un conocimiento apropiado del sector marítimo, con inclusión de los instrumentos marítimos internacionales pertinentes sobre formación, certificación y normas laborales;
- g)* establecer normas de funcionamiento y adaptar códigos de conducta y de prácticas éticas para los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, y
- h)* supervisar el sistema de licencias o de certificación basado en un sistema de normas de calidad.

2. Al crear el sistema mencionado en el párrafo 2 de la norma A1.4, los Miembros deberían considerar la posibilidad de exigir que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar establecidos en su territorio desarrollen y mantengan prácticas operacionales verificables. Estas prácticas operacionales para los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar y, en la medida en que sean aplicables, para los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar deberían abordar las siguientes cuestiones:

- a)* los reconocimientos médicos, los documentos de identidad de la gente de mar y otros trámites que la gente de mar tenga que cumplir para obtener un empleo;
- b)* el mantenimiento, con arreglo a criterios de respeto de la privacidad y la confidencialidad, de registros completos y detallados de la gente de mar incluida en los sistemas de contratación y colocación, que deberían comprender por lo menos la siguiente información:
 - i)* las calificaciones de la gente de mar;
 - ii)* las hojas de servicios;
 - iii)* los datos personales relativos al empleo, y
 - iv)* los datos médicos relativos al empleo;
- c)* el mantenimiento de listas actualizadas de los buques a los que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar proporcionan personal, asegurándose de que haya un medio para ponerse en contacto con estos servicios en todo momento en casos de urgencia;
- d)* la adopción de procedimientos para impedir que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar o su personal exploten a los marinos con respecto a la oferta de contratación en un buque o en una empresa determinados;



EN BLANCO

Convención sobre el trabajo marítimo, 2006

- e) la adopción de procedimientos para evitar las situaciones en que pueda explotarse a la gente de mar mediante el pago de anticipos sobre sus salarios o cualquier otro tipo de transacción económica entre el armador y la gente de mar que sean tratadas por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar;
- f) la necesidad de dar a conocer los gastos, si los hay, que la gente de mar deba sufragar por concepto del proceso de contratación;
- g) la necesidad de velar por que la gente de mar esté informada acerca de cualquier condición especial aplicable al trabajo para el que ha de ser contratada, así como de las políticas particulares adoptadas por los armadores con respecto a su empleo;
- h) la adopción de procedimientos que estén en conformidad con los principios de la justicia natural, con la legislación y la práctica nacionales y, cuando corresponda, con los convenios colectivos, para tratar los casos de incompetencia o indisciplina;
- i) la adopción de procedimientos para asegurar, en la medida en que sea factible, que todos los certificados y documentos obligatorios presentados para obtener un empleo estén al día y no hayan sido obtenidos de manera fraudulenta, y que las referencias profesionales hayan sido verificadas;
- j) la adopción de procedimientos para asegurar que las solicitudes de información o de asesoramiento formuladas por las familias de la gente de mar que se encuentre en alta mar sean atendidas con rapidez, comprensión y sin costos, y
- k) la verificación de que las condiciones de trabajo en los buques en los que estos servicios colocan gente de mar estén en conformidad con los convenios colectivos aplicables concertados entre un armador y una organización representativa de la gente de mar, y el principio de que la colocación de marinos al servicio de los armadores sólo tendrá lugar si éstos ofrecen condiciones de empleo que se ajusten a la legislación o los convenios colectivos aplicables.

3. Debería considerarse la posibilidad de alentar la cooperación internacional entre los Miembros y las organizaciones pertinentes, por ejemplo, mediante:

- a) el intercambio sistemático de información acerca del sector y del mercado de trabajo marítimos, a nivel bilateral, regional y multilateral;
- b) el intercambio de información acerca de la legislación sobre el trabajo marítimo;
- c) la armonización de las políticas, los métodos de trabajo y la legislación que rigen la contratación y la colocación de la gente de mar;
- d) la mejora de los procedimientos y las condiciones para la contratación y la colocación de la gente de mar en el plano internacional, y
- e) la planificación de la mano de obra, teniendo en cuenta la oferta y la demanda de gente de mar y las necesidades del sector marítimo.



1000660

EN BLANCO

TÍTULO 2. CONDICIONES DE EMPLEO

Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

Finalidad: Asegurar a la gente de mar acuerdos de empleo justos

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.

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

1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que exija que los buques que enarbolan su pabellón cumplan los requisitos siguientes:

- a) cada marino que trabaje a bordo de buques que enarbolan su pabellón deberá tener un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el marino y por el armador o un representante del armador (o, si no son asalariados, una prueba de su relación contractual o de una relación similar) que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo, según los requisitos del presente Convenio;
- b) la gente de mar que firme un acuerdo de empleo deberá tener la oportunidad de examinar el acuerdo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo, y disponer de todas las facilidades necesarias para garantizar que ha concertado libremente un acuerdo habiendo comprendido cabalmente sus derechos y responsabilidades;
- c) el armador y la gente de mar interesados deberán conservar sendos originales firmados del acuerdo de empleo de la gente de mar;
- d) deberán adoptarse medidas para que la gente de mar, incluido el capitán del buque, pueda obtener fácilmente a bordo una información clara sobre las condiciones de su empleo, y para que los funcionarios de la autoridad competente, incluidos los de los puertos donde el buque haga escala, puedan también acceder a esa información, y en particular a una copia del acuerdo de empleo, para examinarla; y
- e) deberá proporcionarse a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo.

2. Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, deberá disponerse de un ejemplar de dicho con-



EN BLANCO

venio a bordo. Cuando los acuerdos de empleo de la gente de mar y los convenios colectivos aplicables no estén escritos en inglés, deberá disponerse también de las versiones en inglés de los siguientes documentos (excepto para los buques que sólo realicen viajes nacionales):

- a) un ejemplar de un modelo de acuerdo; y
- b) las partes del convenio colectivo que den lugar a inspecciones por el Estado receptor del puerto en virtud de la regla 5.2 del presente Convenio.

3. El documento mencionado en el párrafo 1, apartado e), no deberá contener apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar ni ninguna indicación sobre su salario. La legislación nacional deberá determinar la forma de este documento, los datos que en él deban asentarse y las modalidades para el establecimiento de éstos.

4. Todo Miembro deberá adoptar una legislación en la que se especifiquen las cuestiones que han de incluirse en todos los acuerdos de empleo de la gente de mar que se rijan por su legislación nacional. Los acuerdos de empleo de la gente de mar deberán contener en todos los casos los siguientes datos:

- a) nombre completo de la gente de mar, fecha de nacimiento o edad, y lugar de nacimiento;
- b) nombre y dirección del armador;
- c) lugar y fecha en que se concerta el acuerdo de empleo de la gente de mar;
- d) funciones que va a desempeñar el interesado;
- e) importe de los salarios de la gente de mar o la fórmula utilizada para calcularlos, en los casos en que se utilice una fórmula para estos fines;
- f) número de días de vacaciones anuales pagadas o la fórmula utilizada para calcularlo, en los casos en que se utilice una fórmula para estos fines;
- g) condiciones para la terminación del acuerdo de empleo, con inclusión de los siguientes datos:
 - i) si el acuerdo se ha concertado para un periodo de duración indeterminada, las condiciones que deberán permitir que cualquiera de las dos partes lo terminen, así como el plazo de preaviso, que no deberá ser más corto para el armador que para la gente de mar;
 - ii) si el acuerdo se ha concertado para un periodo de duración determinada, la fecha de expiración; y
 - iii) si el acuerdo se ha concertado para una travesía, el puerto de destino y el plazo que deberá transcurrir después de la llegada a destino para poder poner fin a la contratación del marino;
- h) las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar a la gente de mar;
- i) el derecho de repatriación de la gente de mar;
- j) referencias al convenio colectivo, si procede; y
- k) todo otro dato que pueda exigir la legislación nacional.

5. Todo Miembro deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca los plazos mínimos de preaviso que han de dar la gente de mar y los armadores para poner fin anticipadamente a un acuerdo de empleo de la gente de mar. La duración de estos plazos mínimos se determinará previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, pero no será inferior a siete días.



00000000

EN BLANCO

Condiciones de empleo

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

*Párrafo B2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar**Párrafo B2.1.1 – Relación de servicios*

1. Al determinar los datos que han de asentarse en la relación de servicios a que se hace referencia en la norma A2.1, párrafo 1, apartado e), los Miembros deberán asegurar que dicho documento contenga una información suficiente, traducida al inglés, que facilite la obtención de otro empleo o que demuestre que se cumplen los requisitos de servicio en el mar exigidos a fines de reclasificación o ascenso. Una libreta marítima podría satisfacer los requisitos establecidos en el apartado e) del párrafo 1 de esta norma.

Regla 2.2 – Salarios

Finalidad: Asegurar que la gente de mar sea remunerada por sus servicios

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

Norma A2.2 – Salarios

1. Todo Miembro deberá exigir que las remuneraciones adeudadas a la gente de mar empleada en buques que enarbolan su pabellón se paguen a intervalos no superiores a un mes, de conformidad con los convenios colectivos aplicables.

2. Deberá entregarse a la gente de mar un estado de cuenta mensual de los pagos adeudados y las sumas abonadas, con inclusión del salario, los pagos suplementarios y el tipo de cambio utilizado en los casos en que los abonos se hagan en una moneda o según un tipo de cambio distintos de lo convenido.

3. Todo Miembro deberá exigir a los armadores que adopten medidas, como las mencionadas en el párrafo 4 de la presente norma, para proporcionar a la gente de mar medios para transferir la totalidad o parte de sus ingresos a sus familias, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales.

4. Entre las medidas destinadas a asegurar que la gente de mar pueda transferir sus ingresos a sus familias se incluyen:

- a) un sistema que permita que la gente de mar, al inicio de su periodo de empleo o durante éste, destine, si lo desea, una parte de su salario para que sea remitido a intervalos periódicos a sus familias mediante transferencia bancaria o por medios similares, y
- b) un requisito para que las remesas sean enviadas a tiempo y directamente a la persona o personas designadas por la gente de mar.

5. Todo gasto que se cobre por el servicio mencionado en los párrafos 3 y 4 de la presente norma deberá ser de una cuantía razonable y, a menos que se indique otra



EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

cosa, el tipo de cambio que se aplique deberá ser, en conformidad con la legislación nacional, el del mercado o el oficial y no deberá ser desfavorable para la gente de mar.

f. Todo Miembro que adopte una legislación nacional que rija los salarios de la gente de mar deberá tener debidamente en cuenta las orientaciones proporcionadas en la parte B del Código.

Pauta B2.2 - Salarios

Pauta B2.2.1 - Definiciones específicas

1. A los efectos de la presente pauta:
 - a) la expresión *marinero preferente* se aplica a todo marino que sea considerado competente para desempeñar cualquier trabajo, distinto de un trabajo de supervisión o de marino especializado, que pueda exigirse a un miembro del personal subalterno destinado al servicio de cubierta o a todo marino que sea designado como tal por la legislación o la práctica nacionales o en virtud de un convenio colectivo;
 - b) los términos *paga o salario básicos* designan la remuneración, cualesquiera que sean los elementos que la componen, correspondiente a las horas normales de trabajo; no incluye pagos en concepto de horas extraordinarias, primas, asignaciones, vacaciones pagadas o cualquier otra remuneración adicional;
 - c) la expresión *salario consolidado* designa un sueldo o salario que comprende el salario básico y otras prestaciones relacionadas con el salario; el salario consolidado puede incluir la remuneración de las horas extraordinarias trabajadas y todas las demás prestaciones relacionadas con el salario, o bien puede incluir sólo algunas de estas prestaciones en una consolidación parcial;
 - d) la expresión *horas de trabajo* designa el tiempo durante el cual la gente de mar tiene que efectuar un trabajo para el buque; y
 - e) la expresión *horas extraordinarias* designa las horas trabajadas que exceden del número de horas normales de trabajo.

Pauta B2.2.2 - Cálculo y pago

1. En el caso de la gente de mar cuya remuneración incluya el pago diferenciado de las horas extraordinarias trabajadas:
 - a) a efectos del cálculo del salario, las horas normales de trabajo en el mar y en el puerto no deberían exceder de ocho horas diarias;
 - b) a efectos del cálculo de las horas extraordinarias, el número de horas normales de trabajo por semana correspondiente a la paga o salario básico debería determinarse en la legislación nacional, a menos que se fije por convenio colectivo, y no debería exceder de 48 horas por semana; en los convenios colectivos se podrá prever un trato diferente, pero no menos favorable;
 - c) la tasa o las tasas de remuneración de las horas extraordinarias, que deberían ser por lo menos un 25 por ciento superiores a la paga o salario básico por hora, deberían fijarse en la legislación nacional o en los convenios colectivos, si procede; y
 - d) el capitán, o la persona que éste designe, debería encargarse de llevar registros de todas las horas extraordinarias trabajadas; dichos registros deberían ser rubricados por la gente de mar a intervalos no superiores a un mes.



EN BLANCO

Condiciones de empleo

2. Por lo que se refiere a la gente de mar cuyo salario esté total o parcialmente consolidado:

- a) en el acuerdo de empleo debería especificarse claramente, cuando proceda, el número de horas de trabajo que se espera de la gente de mar a cambio de dicha remuneración, así como toda prestación adicional que pudiera debersele, además del salario consolidado, y las circunstancias en que ésta se deba;
- b) cuando deban pagarse horas extraordinarias que excedan del número de horas comprendido en el salario consolidado, la tasa horaria utilizada debería ser por lo menos un 25 por ciento superior a la tasa horaria básica correspondiente a las horas normales de trabajo definidas en el párrafo 1 de la presente pauta; debería aplicarse el mismo principio a las horas extraordinarias comprendidas en el salario consolidado;
- c) la remuneración de la parte del salario total o parcialmente consolidado correspondiente a las horas normales de trabajo, tal y como se definen en el párrafo 1, apartado a), de la presente pauta, no debería ser inferior al salario mínimo aplicable, y
- d) en el caso de la gente de mar cuyo salario esté parcialmente consolidado, se deberían llevar registros de todas las horas extraordinarias trabajadas, los cuales deberían ser rubricados conforme a lo previsto en el párrafo 1, apartado d), de la presente pauta.

3. En la legislación nacional o los convenios colectivos se podrá disponer que las horas extraordinarias o el trabajo realizado durante el día de descanso semanal y durante los días festivos oficiales se compensen con un período por lo menos equivalente de exención de servicio y presencia a bordo, o con vacaciones adicionales en lugar de la remuneración o de cualquier otra forma de compensación prevista.

4. En la legislación nacional que se adopte previa consulta con las organizaciones representativas de la gente de mar y de los armadores o, cuando proceda, en los convenios colectivos, deberían tenerse en cuenta los siguientes principios:

- a) la igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor debería regir para toda la gente de mar empleada en el mismo buque, sin discriminación alguna por motivo de raza, color, sexo, religión, convicciones políticas, ascendencia nacional u origen social;
- b) el acuerdo de empleo de la gente de mar en el que se especifiquen los salarios o las tasas salariales aplicables debería llevarse a bordo del buque; debería facilitarse a cada marino la información relativa al importe del salario o a las tasas salariales, ya sea proporcionándole al menos una copia de la información pertinente, firmada y redactada en un idioma que el marino entienda, o colocando una copia del acuerdo en un lugar al que tengan acceso los marineros, o recurriendo a otro medio que se considere apropiado;
- c) los salarios deberían pagarse en moneda de curso legal; cuando proceda, el pago podría realizarse por transferencia bancaria, cheque bancario, cheque postal o giro postal;
- d) en el momento de la terminación del contrato, debería procederse sin demora indebida al pago de toda cantidad adeudada en concepto de remuneración;
- e) las autoridades competentes deberían imponer sanciones adecuadas o prever otras medidas de reparación apropiadas para los casos en que los armadores se atrasen indebidamente en el pago de toda la remuneración debida, o no la paguen;



EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

- d) los salarios deberían abonarse directamente a la cuenta bancaria que indique la gente de mar, a menos que ésta solicite por escrito otra cosa;
- g) a reserva de lo dispuesto en el apartado h) de este párrafo, el armador no debería imponer límite alguno a la libertad de la gente de mar para disponer de su remuneración;
- h) sólo deberían permitirse deducciones de la remuneración en caso de que:
 - i) en la legislación nacional o en un convenio colectivo aplicable exista una disposición expresa al respecto y se haya informado a la gente de mar, del modo que la autoridad competente considere más apropiado, acerca de las condiciones que rigen dichas deducciones, y
 - ii) el total de las deducciones no rebase el límite que pueda haberse fijado al respecto en la legislación nacional, en convenios colectivos o en decisiones judiciales;
- f) de la remuneración de la gente de mar no debería deducirse ninguna cantidad destinada a la obtención de un empleo o a su conservación;
- ff) deberían prohibirse las multas contra la gente de mar que no sean las autorizadas en la legislación nacional, los convenios colectivos u otras disposiciones;
- k) la autoridad competente debería estar facultada para inspeccionar los almacenes y servicios disponibles a bordo del buque, a fin de garantizar que se apliquen precios justos y razonables que redunden en beneficio de la gente de mar interesada, y
- l) en la medida en que las sumas exigibles por la gente de mar respecto de sus salarios y de otras cuantías que se le adeuden en relación con su empleo no estén garantizadas con arreglo a las disposiciones del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, dichas sumas deberían quedar garantizadas con arreglo a las disposiciones del Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (núm. 173).

3. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, debería disponer de procedimientos para investigar las quejas relativas a cualquiera de los asuntos de que trata la presente parte.

Parte B2.2.3 – Salarios mínimos

1. Sin perjuicio del principio de la libre negociación colectiva, todo Miembro, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, debería establecer procedimientos para fijar el salario mínimo de la gente de mar. Las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar deberían participar en la aplicación de esos procedimientos.

2. Cuando se establezcan dichos procedimientos y se fije el salario mínimo, deberían tenerse debidamente en cuenta las normas internacionales del trabajo en materia de fijación de los salarios mínimos, así como los principios siguientes:

- a) el nivel del salario mínimo debería tener en cuenta las características propias del empleo marítimo, los niveles de dotación de los buques y las horas normales de trabajo de la gente de mar, y
- b) el nivel del salario mínimo debería adaptarse a las variaciones del costo de la vida y de las necesidades de la gente de mar.

3. La autoridad competente debería garantizar:

- ai) mediante un sistema de supervisión y de sanciones, que la remuneración pagada no sea inferior a la tasa o tasas establecidas, y



00000000

EN BLANCO

- b) que toda la gente de mar que haya sido remunerada a una tasa inferior al salario mínimo tenga la posibilidad de recuperar, ya sea a través de un procedimiento judicial de bajo costo y rápido, ya sea por otro procedimiento, la cantidad que se le adeude.

Paula B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes

1. La paga o salario básico correspondiente a un mes civil de servicio para un marino preferente no debería ser inferior al importe que determine periódicamente la Comisión Paritaria Marítima u otro órgano autorizado por el Consejo de Administración. Una vez que el Consejo de Administración haya adoptado una decisión, el Director General de la OIT notificará toda revisión de dicho importe a los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

2. Ninguna de las disposiciones recogidas en esta pauta debería interpretarse en perjuicio de los acuerdos suscritos entre los armadores o sus organizaciones y las organizaciones de gente de mar en lo que atañe a la reglamentación relativa a las condiciones mínimas de empleo, siempre que la autoridad competente reconozca dichas condiciones.

Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso

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

1. Los Miembros deberán asegurarse de que se reglamenten las horas de trabajo y 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 períodos determinados, en conformidad con las disposiciones del Código.

Norma A2.3 – Horas de trabajo y de descanso

1. A efectos de la presente norma:
 - a) la expresión *horas de trabajo* designa el tiempo durante el cual la gente de mar está obligada a efectuar un trabajo para el buque, y
 - b) la expresión *horas de descanso* designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves.
2. Todo Miembro deberá fijar, dentro de los límites establecidos en los párrafos 5 a 8 de la presente norma, ya sea el número máximo de horas de trabajo que no deberá sobrepasarse en un período determinado o el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse en un período determinado.
3. Todo Miembro reconoce que la pauta en materia de horas normales de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás trabajadores, deberá basarse en una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales. Sin embargo, esto no deberá ser un impedimento para que los Miembros dispongan de procedimientos para autorizar o registrar un convenio colectivo que determine las horas normales de trabajo de la gente de mar sobre una base no menos favorable que la de la presente norma.



8E00060

EN BLANCO

4. Al establecer las normas nacionales, los Miembros deberán tener en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar, sobre todo para los marinos que asumen funciones relacionadas con la seguridad de la navegación y la realización de las operaciones del buque en condiciones de seguridad.

5. Los límites para las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes:

a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de:

- i) 14 horas por cada período de 24 horas, ni de
- ii) 72 horas por cada período de siete días;

o

b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a:

- i) 10 horas por cada período de 24 horas, ni a
- ii) 77 horas por cada período de siete días.

6. Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas.

7. Los pases de revista, los ejercicios de lucha contra incendios y de salvamento y otros ejercicios similares que impongan la legislación nacional y los instrumentos internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso y no provoquen fatiga.

8. Los marinos que deban permanecer en situación de disponibilidad, por ejemplo, cuando haya una sala de máquinas sin dotación permanente, tendrán derecho a un período de descanso compensatorio adecuado si, por requerirse sus servicios, resultara perturbado su período de descanso.

9. Cuando no exista un convenio colectivo o laudo arbitral, o cuando la autoridad competente determine que las disposiciones de un convenio o laudo relativas a las materias tratadas en los párrafos 7 u 8 de la presente norma son inadecuadas, la autoridad competente deberá adoptar medidas para garantizar que la gente de mar afectada disfrute de un período de descanso suficiente.

10. Todo Miembro deberá exigir la colocación, en un lugar fácilmente accesible, de un cuadro que describa la organización del trabajo a bordo y en el que figuren, por lo menos, para cada cargo:

- a) el programa de servicio en el mar y en los puertos; y
- b) el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso que fijen la legislación nacional o los convenios colectivos aplicables;

11. El cuadro a que se refiere el párrafo 10 de la presente norma deberá establecerse con arreglo a un formato normalizado, en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

12. Todo Miembro deberá exigir que se lleven registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar a fin de permitir el control del cumplimiento de lo dispuesto en los párrafos 5 a 11 de la presente norma. Los registros deberán tener un formato normalizado establecido por la autoridad competente teniendo en cuenta todas las directrices disponibles de la Organización Internacional del Trabajo o un formato normalizado preparado por la Organización, y sus asientos se redactarán en los idiomas señalados en el párrafo 11 de la presente norma. Cada marino



EE000000

EN BLANCO

recibirá una copia de los registros que le incumban, la que deberá ser rubricada por el capitán, o la persona que éste designe, y por el marino.

13. Ninguna disposición contenida en los párrafos 5 y 6 de la presente norma deberá ser un impedimento para que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente para autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse, en la medida en que sea posible, a las disposiciones de la presente norma, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los periodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realice guardias o que trabaje a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración.

14. Ninguna disposición de la presente norma deberá interpretarse en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar. Por consiguiente, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o de descanso y exigir que un marino preste servicio el tiempo que sea necesario hasta que se haya restablecido la normalidad. Tan pronto como sea factible, una vez restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que se conceda un periodo adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso.

Pauta B2.3 – Horas de trabajo y de descanso

Pauta B2.3.1 – Jóvenes marinos

1. Las disposiciones contenidas en los apartados siguientes deberían aplicarse tanto en el mar como en los puertos a todos los marinos menores de 18 años:

- a) el horario de trabajo no debería exceder de ocho horas diarias ni de 40 semanales, y los interesados sólo deberían trabajar horas extraordinarias cuando ello no pueda evitarse por razones de seguridad;
- b) debería concederse tiempo suficiente para todas las comidas, y una pausa de una hora como mínimo para la comida principal del día, y
- c) los jóvenes marinos deberían disfrutar de un periodo de descanso de 15 minutos, lo antes posible, después de cada dos horas de trabajo ininterrumpido.

2. Excepcionalmente, las disposiciones del párrafo 1 de la presente pauta podrán no aplicarse cuando:

- a) no resulte posible ponerlas en práctica en el caso de los jóvenes marinos que trabajen en el puente, en la sala de máquinas o en los servicios de fonda, y que hayan sido asignados a turnos de vigilancia o trabajen según un sistema de turnos preestablecido, o
- b) la formación eficaz de los jóvenes marinos, realizada según programas y planes de estudio establecidos, pudiera verse comprometida.

3. Dichas excepciones deberían ser registradas, junto con los motivos que las justifiquen, y firmadas por el capitán.

4. Las disposiciones del párrafo 1 de la presente pauta no eximen a los jóvenes marinos de la obligación general que tiene toda la gente de mar, de trabajar en cualquier situación de emergencia con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14 de la norma A2.3.



EN BLANCO

Convención sobre el trabajo marítimo, 2006

Regla 2.4 – Derecho a vacaciones

Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga vacaciones adecuadas.

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, de conformidad con las disposiciones del Código.

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.

Norma A2.4 – Derecho a vacaciones

1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que determine las normas mínimas para las vacaciones de la gente de mar que presta servicio en buques que enarbolen su pabellón, teniendo debidamente en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar por lo que se refiere a las vacaciones.

2. A reserva de cualesquiera convenios colectivos o legislación que prevean un método de cálculo apropiado que tenga en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar a este respecto, las vacaciones anuales pagadas deberán calcularse sobre la base de un mínimo de 2.5 días civiles por mes de empleo. El modo de cálculo del período de servicio deberá ser determinado por la autoridad competente o por medio de procedimientos apropiados en cada país. No deberán contarse como parte de las vacaciones anuales las ausencias del trabajo justificadas.

3. Se deberá prohibir todo acuerdo que implique renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas definidas en la presente norma, salvo en los casos previstos por la autoridad competente.

Pauta B2.4 – Derecho a vacaciones

Pauta B2.4/1 – Cálculo de las vacaciones

1. Con arreglo a las condiciones que la autoridad competente o los procedimientos apropiados establezcan en cada país, los servicios prestados que no figuren en el contrato de enrolamiento deberían ser contados como períodos de servicio.

2. Con arreglo a las condiciones que establezca la autoridad competente o que se determinen en un convenio colectivo aplicable, deberían contarse como parte del período de servicio las ausencias del trabajo para asistir a cursos autorizados de formación profesional marítima o las ausencias por lesión o enfermedad o por maternidad.

3. El salario que se pague durante las vacaciones anuales debería ser del mismo nivel que el de la remuneración normal de la gente de mar prevista en la legislación nacional o en el acuerdo de empleo aplicable de la gente de mar. En lo que atañe a la gente de mar empleada por períodos inferiores a un año o en caso de terminación de la relación de trabajo, el derecho a vacaciones debería calcularse mediante prorrateo.

4. No deberían contarse como parte de las vacaciones anuales pagadas:

- a) los días feriados oficiales y los feriados establecidos por la costumbre que sean reconocidos como tales en el Estado del pabellón, coincidan o no con las vacaciones anuales pagadas;



1100000

EN BLANCO

- b) los períodos de incapacidad de trabajo por motivo de enfermedad o lesión o por maternidad, en las condiciones que la autoridad competente o los procedimientos apropiados establezcan en cada país;
- c) las licencias temporales en tierra concedidas a la gente de mar mientras esté en vigor el acuerdo de empleo, y
- d) los permisos compensatorios de cualquier clase, con arreglo a las condiciones que la autoridad competente o los procedimientos apropiados establezcan en cada país.

Pauta B2.4.2 - Disfrute de las vacaciones anuales

1. El período en que se han de tomar las vacaciones anuales debería ser determinado por el armador, previa consulta y, en la medida en que sea factible, en concertación con la gente de mar interesada o con sus representantes; a menos que dicho período se fije por reglamentos, convenios colectivos, laudos arbitrales o de otra manera compatible con la práctica nacional.

2. La gente de mar debería tener, en principio, el derecho a tomar sus vacaciones anuales en el lugar con el que tenga una relación sustancial, que normalmente sería el lugar al que tiene derecho de ser repatriada. No debería exigirse a la gente de mar, sin su consentimiento, que tome las vacaciones anuales en otro lugar, excepto en el caso de que así lo dispongan un acuerdo de empleo de la gente de mar o la legislación nacional.

3. La gente de mar que sea obligada a tomar sus vacaciones anuales cuando se encuentre en un lugar distinto del que se prevé en el párrafo 2 de la presente pauta debería tener derecho al transporte gratuito hasta el lugar de contratación o el lugar de reclutamiento más próximo a su domicilio; los viáticos y demás gastos relacionados directamente con su retorno deberían correr a cargo del armador; el tiempo de viaje correspondiente no debería ser deducido de las vacaciones anuales pagadas a que tenga derecho la gente de mar.

4. El regreso a bordo de la gente de mar que esté gozando de sus vacaciones anuales debería solicitarse únicamente en casos de extrema urgencia y con su consentimiento.

Pauta B2.4.3 - Fraccionamiento y acumulación de las vacaciones

1. El fraccionamiento de las vacaciones anuales pagadas o la acumulación de las vacaciones correspondientes a un año con las de un período ulterior podrían ser autorizados en cada país por la autoridad competente o mediante los procedimientos apropiados.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente pauta, y a menos que se disponga otra cosa en un acuerdo aplicable al armador y a la gente de mar interesados, las vacaciones anuales pagadas que se recomiendan en la presente pauta deberían consistir en un período ininterrumpido.

Pauta B2.4.4 - Jóvenes marinos

1. Debería considerarse la posibilidad de adoptar medidas especiales relativas a los jóvenes marinos menores de 18 años que hayan cumplido seis meses de servicio o un período de trabajo más corto con arreglo a un convenio colectivo o a un acuerdo de empleo de la gente de mar, sin haber disfrutado de vacaciones, en un buque con des-

0900045

EN BLANCO

Convención sobre el trabajo marítimo, 2006

finu al extranjero que no haya vuelto al país de residencia de esos marinos en ese período ni vaya a volver a dicho país en el curso de los tres meses de viaje siguientes. Esas medidas podrían consistir en la repatriación de los marinos, sin gastos para ellos, al lugar en que fueron contratados originalmente en su país de residencia, con el fin de que tomen las vacaciones acumuladas durante el viaje.

Regla 2.5 – Repatriación

Finalidad: Asegurar que la gente de mar pueda regresar a su hogar.

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.

Norma A2.5 – Repatriación

1. Todo Miembro deberá velar por que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón tenga derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes:
 - a) cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras ésta se encuentre en el extranjero;
 - b) cuando pongan término al acuerdo de empleo de la gente de mar:
 - i) el armador, o
 - ii) la gente de mar, por causas justificadas, y
 - c) cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en circunstancias específicas.
2. Todo Miembro deberá velar por que en su legislación, en otras medidas o en los convenios de negociación colectiva se recojan disposiciones apropiadas que prevean:
 - a) las circunstancias en que la gente de mar tendrá derecho a repatriación de conformidad con el párrafo 1, apartados b) y c) de la presente norma;
 - b) la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación (ese período deberá ser inferior a 12 meses), y
 - c) los derechos precisos que los armadores han de conceder para la repatriación, incluidos los relativos a los destinos de repatriación, el medio de transporte, los gastos que sufragarán y otras disposiciones que tengan que adoptar los armadores.
3. Todo Miembro deberá prohibir a los armadores que exijan a la gente de mar, al comienzo de su empleo, cualquier anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación o que deduzcan dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho la gente de mar, excepto cuando, de conformidad con la legislación nacional, con otras medidas o con los convenios de negociación colectiva aplicables, se haya determinado que el marino interesado es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo.
4. La legislación nacional no deberá menoscabar el derecho del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de acuerdos contractuales con terceras partes.



EN BLANCO

Condiciones de empleo.

5. Si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de la gente de mar que tenga derecho a ella o no sufraga el costo de la misma:

- a) la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque organizará la repatriación de la gente de mar interesada; en caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriada la gente de mar o el Estado del cual sea nacional la gente de mar podrá organizar la repatriación y recuperar su costo del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque;
- b) el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar; y
- c) los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo de la gente de mar, salvo en las condiciones estipuladas en el párrafo 3 de la presente norma.

6. Habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables, incluido el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, todo Miembro que haya pagado los gastos de repatriación de conformidad con el presente Código podrá inmovilizar o pedir la inmovilización de los buques del armador interesado hasta que le sean reembolsados esos gastos de conformidad con el párrafo 5 de la presente norma.

7. Todo Miembro deberá facilitar la repatriación de la gente de mar que presta servicio en buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o vías internas de navegación, así como su reemplazo a bordo.

8. En particular, los Miembros no deberán denegar el derecho de repatriación a ningún marino debido a las circunstancias financieras de los armadores o a la incapacidad o la falta de voluntad de éstos para reemplazar a un marino.

9. Los Miembros deberán exigir que los buques que enarboles su pabellón lleven a bordo y pongan a disposición de la gente de mar una copia de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, escritas en un idioma apropiado.

Pauta B2.5 – Repatriación

Pauta B2.5.1 – Derecho a repatriación

1. La gente de mar debería tener derecho a ser repatriada:

- a) en el caso previsto en el párrafo 1, apartado a) de la norma A2.5, cuando expire el plazo de preaviso dado de conformidad con las disposiciones de su acuerdo de empleo;
- b) en los casos previstos en el párrafo 1, apartados b) y c) de la norma A2.5:
 - i) en caso de enfermedad o de lesión o por cualquier otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar;
 - ii) en caso de naufragio;
 - iii) cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la gente de mar a causa de insolvencia, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo;
 - iv) cuando el buque en que presta servicio se dirija hacia una zona de guerra, definida como tal en la legislación nacional o en los acuerdos de empleo de la gente de mar, a la cual la gente de mar no acepte ir; y



0900041

EN BLANCO

- v) en caso de terminación o interrupción del empleo de la gente de mar como consecuencia de un juicio arbitral o de un convenio colectivo, o de terminación de la relación de trabajo por cualquier otro motivo similar.

2. Al determinar la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a ser repatriada, de conformidad con el presente Código, deberían tenerse en cuenta los factores que afectan el medio ambiente de trabajo de la gente de mar. En la medida en que sea factible, todo Miembro debería esforzarse por reducir ese período en función de los cambios tecnológicos, y podría inspirarse en las recomendaciones formuladas por la Comisión Paritaria Marítima.

3. Los costos que debe sufragar el armador por la repatriación con arreglo a la norma A2.5 deberían incluir al menos lo siguiente:

- a) el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con el párrafo 6 de la presente pauta;
- b) el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;
- c) la remuneración y las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos;
- d) el transporte de 30 kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y
- e) el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.

4. No debería descontarse de las vacaciones retribuidas devengadas por la gente de mar el tiempo transcurrido en espera de la repatriación ni la duración del viaje de repatriación.

5. Debería exigirse a los armadores que sigan sufragando los costos de repatriación hasta que la gente de mar interesada haya sido desembarcada en un punto de destino establecido de conformidad con el presente Código o hasta que se encuentre a la gente de mar un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a alguno de esos puntos de destino.

6. Todo Miembro debería exigir que los armadores asuman la responsabilidad de organizar la repatriación por medios apropiados y rápidos. El medio de transporte normal debería ser la vía aérea. Cada Miembro debería fijar los puntos de destino a los que podría repatriarse a la gente de mar. Entre estos puntos de destino deberían incluirse los países con los que se considere que la gente de mar guarda una relación sustancial, y en particular:

- a) el lugar en el que la gente de mar aceptó la contratación;
- b) el lugar estipulado por convenio colectivo;
- c) el país de residencia de la gente de mar, o
- d) cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación.

7. La gente de mar debería tener derecho a elegir, de entre los diferentes puntos de destino establecidos, el lugar al que desea ser repatriada.

8. El derecho a la repatriación podría expirar si la gente de mar interesada no lo reclama en un período de tiempo razonable, que se ha de determinar en la legislación nacional o en convenios colectivos.



0000042

EN BLANCO

Pausa B2.5.2 - Aplicación por los Miembros

1. Debería prestarse la máxima asistencia práctica posible a todo marino abandonado en un puerto extranjero, en espera de su repatriación, y en caso de demora en la repatriación del marino, la autoridad competente del puerto extranjero debería velar por que se informe de ello inmediatamente al representante consular o local del Estado cuyo pabellón enarbola el buque y del Estado del cual el marino es nacional o residente, según proceda.

2. Todo Miembro debería garantizar, en particular, que se adopten medidas apropiadas para:

- a) la repatriación de la gente de mar empleada en un buque que enarbola el pabellón de un país extranjero, y que haya sido desembarcada en un puerto extranjero por razones ajenas a su voluntad:
 - i) al puerto en el que fue contratada;
 - ii) a un puerto del Estado de la nacionalidad o del Estado de residencia de la gente de mar, según proceda, o
 - iii) a otro puerto convenido entre la gente de mar interesada y el capitán o el armador, con la aprobación de la autoridad competente o con arreglo a otras garantías apropiadas, y
- b) la atención médica y la manutención de la gente de mar empleada en un buque que enarbola su pabellón, y que haya sido desembarcada en un puerto extranjero a causa de una enfermedad o una lesión sufrida mientras prestaba servicio en el buque, no imputable a una falta intencionada del interesado.

3. Si, después de que un marino menor de 18 años haya prestado servicio al menos durante cuatro meses en su primer viaje al extranjero a bordo de un buque, resulta obvio que este marino no es apto para la vida en el mar, debería tener la posibilidad de ser repatriado, sin gastos para él, en el primer puerto de escala apropiado donde haya servicios consulares, ya sea del Estado del pabellón, o del Estado de nacionalidad o de residencia del joven marino. Debería notificarse tal repatriación, y las razones que la motivaron, a la autoridad que expidió la documentación que permitió al joven marino embarcarse.

Regla 2.6 - Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

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

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.

Norma A2.6 - Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

1. Todo Miembro deberá establecer reglas que aseguren que, en caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador pague a cada uno de los marineros a bordo una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o del naufragio.

2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma no deberán ir en perjuicio de ningún otro derecho que la gente de mar pueda tener en virtud



000000

EN BLANCO

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

de la legislación nacional del Miembro interesado por las pérdidas o lesiones debidas a la pérdida o naufragio del buque.

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

Pauta B2.6.1 – Cálculo de la indemnización por desempleo

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

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

Regla 2.7 – Niveles de dotación

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

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

Norma A2.7 – Niveles de dotación

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

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

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



EN BLANCO

Condiciones de empleo.

Párrafo B2.7 - Niveles de dotación

Párrafo B2.7.1 - Resolución de conflictos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) la celebración de acuerdos sobre progresión profesional y formación en materia de aptitudes profesionales con un armador o con una organización de armadores; o
- b) disposiciones para promover el empleo mediante el establecimiento y mantenimiento de registros o listas, por categorías, de gente de mar calificada; o



EN BLANCO