



QUINTO PUNTO DEL ORDEN DEL DIA

Informe de la tercera reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (Londres, 30 de abril – 4 de mayo de 2001)

1. En su 280.^a reunión (marzo de 2001), el Consejo de Administración estudió el informe del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (el Grupo mixto OMI/OIT). El Consejo de Administración aprobó la celebración de una tercera reunión del Grupo mixto, con la participación de los ocho representantes de la OIT (cuatro representantes de los armadores y cuatro de la gente de mar), sin costo alguno para la Oficina, del 30 de abril al 4 de mayo de 2001 en la sede de la OMI en Londres.
2. A tenor de la decisión mencionada, el Grupo mixto OMI/OIT celebró una tercera reunión del 30 de abril al 4 de mayo de 2001, en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), en Londres ([véase el informe que se adjunta al presente documento](#)).
3. En esa tercera reunión, el Grupo mixto concluyó:
 - un proyecto de resolución y directrices complementarias sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y
 - un proyecto de resolución y directrices complementarias sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar.
4. Como estipula el párrafo 10.1 de su informe, el Grupo mixto OMI/OIT invitó al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a:
 - 1) aprobar el informe relativo a la tercera reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar;

- 2) aprobar el proyecto de resolución y directrices sobre provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar (véase anexo 2 del informe);
 - 3) aprobar el proyecto de resolución y directrices sobre la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte por la gente de mar (véase anexo 3 del informe);
 - 4) transmitir a los Estados Miembros de la OIT y a las organizaciones de la gente de mar y de los armadores el informe del Grupo mixto así como las resoluciones y directrices a las que se hace referencia más arriba;
 - 5) aprobar que el Grupo mixto prosiga sus labores, ciñéndose al mandato que figura en el anexo 4 de su informe.
5. Como se estipula en el anexo 4 del informe, el Grupo mixto propone que su cuarta reunión se celebre en la sede de la OMI, en Londres, del 28 de enero al 1.º de febrero de 2002 y que el orden del día de esta reunión incluya el examen de las soluciones a largo plazo a los problemas del abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar, incluidos:
- el seguimiento de la implantación de la resolución y de las directrices sobre provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar;
 - el seguimiento de la implantación de la resolución y de las directrices sobre responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar;
 - el seguimiento y evaluación de la situación general con vistas a determinar medidas futuras, incluida la posible creación de una base de datos, y
 - la evaluación de la necesidad de un instrumento obligatorio.
6. La aprobación final por la OIT y la OMI de las propuestas que figuran en los párrafos 4 y 5 estará sujeta a las decisiones adoptadas por el Comité Jurídico de la OMI en octubre de 2001 y por la Asamblea de la OMI en noviembre de 2001.
7. *Se invita a la Comisión de Reuniones Sectoriales y Técnicas y Cuestiones Afines a que:*
- a) *tome nota del informe de la tercera reunión del Grupo mixto OMI/OIT;*
 - b) *apruebe las medidas que figuran en el párrafo 4;*
 - c) *recomiende que el Consejo de Administración apruebe la celebración de una cuarta reunión del Grupo mixto, con la participación de los ocho representantes de la OIT (cuatro representantes de los armadores y cuatro de la gente de mar), sin costo alguno para la Oficina, del 28 de enero al 1.º de febrero de 2002, ciñéndose al mandato que figura en el párrafo 5.*

Ginebra, 4 de octubre de 2001.

Punto que requiere decisión: párrafo 7.



COMITÉ JURÍDICO
83º periodo de sesiones
Punto 4 b) del orden del día

LEG 83/4/1
11 junio 2001
Original: INGLÉS

PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA

Informe de la tercera reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de reclamaciones por muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar

Nota de la Secretaría

RESUMEN

Sinopsis:

Informe de la tercera reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.

Medidas que han de adoptarse:

Véanse los párrafos 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3 y 10.2.4.

Documentos conexos:

LEG 80/11, párrafos 67 y 68; LEG 81/5; LEG 81/11, párrafos 147 a 150 y LEG 83/3.

1 En el anexo del presente documento figura el informe de la tercera reunión del Grupo especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.

2 La reunión se celebró en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), del 30 de abril al 4 de mayo de 2001.

Medidas cuya adopción se pide al Comité Jurídico

3 Se invita al Comité Jurídico a que tome nota de la información facilitada en el presente documento y formule las observaciones y recomendaciones que estime oportunas.

4 También se invita al Comité a que:

- .1 apruebe el proyecto de resolución y directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar (anexo 2), para su remisión a la Asamblea de la OMI con los fines de su adopción;

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

- .2 aprobar el proyecto de resolución y directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de gente de mar (anexo 3), para su remisión a la Asamblea de la OMI con miras a su adopción; y
- .3 aprobar que el Grupo de trabajo prosiga sus labores, con el proyecto de mandato que figura en el anexo 4.



GRUPO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS
OMI/OIT SOBRE RESPONSABILIDAD E
INDEMNIZACIÓN RESPECTO DE LAS
RECLAMACIONES POR MUERTE,
LESIONES CORPORALES Y ABANDONO
DE LA GENTE DE MAR
3º periodo de sesiones
Punto 9 del orden del día

IMO/ILO/WGLCCS 3/9
4 junio 2001
Original: INGLÉS

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

1 Apertura de la reunión

1.1 El Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre la responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (Grupo mixto de trabajo) celebró su tercera reunión del 30 de abril al 4 de mayo de 2001 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI). En el anexo 5 del presente documento figura la lista de participantes. En el anexo 1 figura una lista de los documentos presentados para su examen en esta reunión del Grupo mixto de trabajo.

1.2 En su alocución de bienvenida a los participantes, la Sra. Rosalie P. Balkin, Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (OMI), recordó que el Grupo mixto de trabajo había mantenido dos reuniones, una del 11 al 15 de octubre de 1999 y otra del 30 de octubre al 3 de noviembre de 2000, bajo la presidencia del Sr. Jean-Mark Schindler (Francia). Señaló que el Grupo, en su segunda reunión elaboró dos proyectos de resoluciones, así como las directrices conexas, una sobre provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y otra sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de la gente de mar. En el proyecto de resolución sobre el abandono (documento OMI/ILO/WGLCCS 2/11, anexo 3) se señala que el pago de la remuneración así como la obligación de repatriar deben formar parte de los derechos contractuales o reglamentarios de la gente de mar. En el proyecto de directrices conexas se contempla la posibilidad de que los Estados de abanderamiento puedan exigir a los propietarios de buques que tengan una garantía financiera efectiva para cubrir sus obligaciones contractuales. En el proyecto de resolución sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de la gente de mar (IMO/ILO/WGLCCS 2/11, anexo 4), se señala que es necesario recomendar unas normas mínimas internacionales con respecto a estas responsabilidades. Los proyectos de directrices conexas recogen definiciones y establecen que es responsabilidad del propietario del buque disponer que su buque tenga una cobertura de seguro efectiva y que a bordo se deberá contar con un certificado mediante el que se acredite tal cobertura. Estos proyectos de resoluciones y directrices tienen como objetivo dar una respuesta a corto plazo al problema planteado por el hecho de que ninguno de los instrumentos internacionales existentes abordan adecuada y

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

detalladamente los problemas pertinentes a las lesiones corporales, muerte y abandono de la gente de mar. Si en esta tercera reunión se ultimaban los antedichos textos, se presentarían a la aprobación del Comité Jurídico en su 83º periodo de sesiones, en octubre del año en curso, y posteriormente a su adopción por la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones, en noviembre. Además de continuar examinando los proyectos de resoluciones y directrices, el Grupo de trabajo en el actual periodo de sesiones debía examinar si se debía abordar otra labor en el futuro de modo que una recomendación al respecto se pueda presentar a los órganos rectores de la OMI y de la OIT.

1.3 La Sra. Cleopatra Dumbia-Henry, Directora Adjunta, Departamento de Actividades Sectoriales y responsable de las cuestiones marítimas (OIT) dio la bienvenida a los participantes en nombre del Sr. Juan Somavia, Director General de la OIT. Señaló que en su segunda reunión el Grupo mixto de trabajo había examinado una solución en dos etapas para abordar tanto la cuestión del abandono como la del impago de las prestaciones a las que tiene derecho la gente de mar en casos de muerte y lesiones corporales. Se habían alcanzado avances considerables en la elaboración de los proyectos de resoluciones y directrices pertinentes a las dos cuestiones. Recordó que en la segunda reunión señaló que los informes correspondientes a la segunda y tercera reunión del Grupo mixto de trabajo se examinarían en la 29ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima de la OIT, en enero de 2001. En esa reunión de la Comisión, los representantes de la gente de mar hicieron hincapié en la seriedad del asunto y señalaron que esta labor demostraba cuán exitosa podría ser la colaboración entre dos organismos del sistema de las Naciones Unidas. También resaltaron la importancia que para el sector marítimo tenía la declaración de la OIT sobre Normas y Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y el Programa de la OIT "Trabajo decente" así como la labor de otros organismos de las Naciones Unidas. Los armadores refrendaron las conclusiones del Grupo mixto de trabajo, poniendo de manifiesto los pasos positivos que se habían dado con respecto a estas cuestiones, las cuales no se abordan en los convenios de la OMI ni en los de las Naciones Unidas.

1.4 También señaló que, al momento de examinar el punto del orden del día sobre la revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT, la Comisión Paritaria Marítima había adoptado el "Acuerdo de Ginebra" y había adoptado la decisión, calificada de histórica, de recomendar que la OIT trabajase en pos de la adopción de un único instrumento "marco" en el que se refundiría el actual conjunto de convenios y recomendaciones marítimas de la OIT. De esta forma se contaría con un tercer pilar -el pilar social- que complementaría los pilares de la seguridad y de la protección del medio ambiente. Tanto los representantes de los armadores como los de la gente de mar habían indicado que el objetivo era refundir las disposiciones de los instrumentos existentes sin abandonar su contenido. Finalmente indicó que en su 280ª reunión (marzo 2001), el Consejo de Administración había examinado los informes correspondientes a la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo y había dado su conformidad a esta tercera reunión, con la misma composición que las reuniones previas. El Consejo de Administración también aprobó, con algunos cambios de menor entidad relativos a cuestiones de procedimiento, la propuesta de refundir en un solo instrumento marco las normas de la OIT pertinentes al trabajo en el sector marítimo. Terminó señalando que si en la presente reunión se adoptasen las dos resoluciones que se habían presentado a examen, podrían presentarse a la aprobación al Consejo de Administración de la OIT en noviembre de 2001.

1.5 En sus palabras de apertura el Presidente del Grupo mixto de trabajo, Sr. Jean-Marc Schindler (Gobierno Miembro - Francia) hizo hincapié en la importancia de la labor del Grupo mixto de trabajo. Los órganos directivos de ambas organizaciones se habían mostrado interesados en las labores del Grupo. El Grupo mixto de trabajo debería ultimar la primera de las dos etapas en las que se divide la solución adoptada, ultimando antes de final de la semana los

proyectos de resoluciones. También se podría avanzar algo con respecto a la segunda etapa examinando posibles soluciones a largo plazo, de carácter obligatorio, para la cuestión del abandono y la del impago de las reclamaciones por muerte y lesiones corporales.

1.6 Los armadores indicaron que esperaban que en el curso de las deliberaciones se pudiesen encontrar soluciones pragmáticas para los problemas del abandono y del impago de las reclamaciones por lesiones personales y muerte. En reuniones anteriores el Grupo mixto de trabajo ya había dado pasos positivos en este sentido y había logrado establecer una base para su labor futura. Estimaron que los proyectos de resoluciones constituían un punto de partida bueno para las deliberaciones.

1.7 Los Armadores indicaron que consideraban que se estaba más cerca a encontrar una situación satisfactoria para las cuestiones pertinentes a las reclamaciones por lesiones corporales y muerte. Hasta el momento el Grupo mixto de trabajo había mantenido dos reuniones y contaba con los informes de dos reuniones informales externas, en las que habían participado la Federación Naviera Internacional (ISF), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y el Grupo internacional de las asociaciones de protección e indemnización. En la última reunión del Grupo mixto de trabajo hubo una puesta en común de ideas que condujo a que se redactasen un anteproyecto de resolución y un conjunto de directrices, no obstante había que señalar que si bien los Armadores habían participado, éstos se habían reservado su postura al respecto. En este contexto, la información facilitada por el Grupo internacional de las asociaciones de protección e indemnización indica que de un total de 84 000 reclamaciones presentadas por sus miembros en años recientes, solamente en unos cuantos casos había habido problemas. Los Clubes P e O también examinaron los casos planteados por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte en las dos sesiones anteriores, señalando que muchas de las alegaciones presentadas por la Federación con respecto a estos casos no estaban bien fundadas. Por lo que respecta a la propuesta dada a conocer en el documento presentado por el Grupo Internacional de las Asociaciones de Protección e Indemnización, los Armadores señalaron que mediante la misma se aclararían cuáles son los efectos de la resolución de la Asamblea de la OMI A.898(21) "Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo". Los Clubes y la ISF también ofrecieron alcanzar un acuerdo informal en el marco del cual se podrían plantear, y resolver, las quejas con respecto a la tramitación de las reclamaciones, habiéndose acordado en la reunión anterior recomendar la enmienda del modelo de finiquito. Estos se mostraron favorables a este enfoque en vez de tener que dar una respuesta desmesurada a un problema de menor entidad.

1.8 Los Armadores señalaron que, en su opinión, la cuestión del abandono era más espinosa. Los casos de abandono son muy pocos en el contexto de la flota mundial. También señalaron que sería muy interesante examinar la información adicional facilitada por los Estados Miembros de la OIT y de la OMI, así como el dictamen jurídico del Sr. Lowe, transmitido por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. No sería fácil encontrar una solución integral y factible al problema del abandono. Era necesario definir qué se entendía por abandono, insolvencia y otros conceptos. Se preveía que el Grupo reducido podría avanzar más en estos asuntos. No obstante se mostraron optimistas con respecto a la posibilidad de poder notificar a los órganos de la OIT y de la OMI que se habían alcanzado avances sobre la cuestión.

1.9 La gente de mar señaló que estimaban que las cuestiones planteadas en las reuniones anteriores eran serias y reales. Se habían alcanzado algunos progresos en la última reunión del Grupo mixto de trabajo. La prioridad en esta reunión debía ser ultimar los proyectos de resoluciones y directrices, que ofrecen una solución a las cuestiones, tanto a corto como a medio plazo. Estaban muy satisfechos de que en la última reunión los Gobiernos Miembros habían

tenido una participación muy activa en las deliberaciones. En la última reunión se había manifestado la opinión de que era necesario contar con mecanismos basados en disposiciones obligatorias, en vez de en medidas de carácter voluntario. Con respecto a los documentos presentados en el actual periodo de sesiones, señalaron que algunos de ellos eran meras repeticiones de los presentados en reuniones anteriores. Si bien en alguno de los documentos se había intentado razonar que las cuestiones que se estaban examinando no eran suficientemente importantes, la gente de mar quería hacer hincapié en la síntesis del recientemente publicado informe de la Comisión Naviera Internacional (ICONS), en el que se cita amplia información sobre casos de abandono de gente de mar, incumplimientos contractuales y otros abusos que tienen relevancia para las cuestiones examinadas por el Grupo mixto de trabajo. Por tanto el punto prioritario de esta semana debía ser la ultimación de las resoluciones y directrices.

1.10 La delegación de Chipre señaló que esperaba que se pudieran ultimar durante la semana los dos proyectos de resoluciones elaborados en la anterior reunión. Si este no era el caso, no sería hasta noviembre de 2003 cuando volvería a ser posible que se adoptaran como resoluciones de la Asamblea de la OMI. Dado que afectaba a la labor futura del Grupo, había que examinar la cuestión de la "necesidad imperiosa" de tal labor. A este respecto se debían examinar los futuros riesgos que se podrían plantear con respecto al surgimiento de nuevos registros y otros cambios. También señalaron que era lógico oír las opiniones de todos los participantes en el pleno antes de remitir las resoluciones a los grupos de trabajo.

1.11 La delegación de las Filipinas se mostró esperanzada en que el Grupo mixto de trabajo concluyera con éxito sus labores y se adoptasen a finales del presente año las pertinentes resoluciones de la Asamblea de la OMI. Esta delegación manifestó su agradecimiento a las secretarías por sus esfuerzos y al Grupo mixto de trabajo por los avances logrados desde 1999. Se refirió a los diferentes enfoques adoptados por diversos gobiernos con respecto a la cuestión de la seguridad financiera en los casos de lesiones corporales y muerte de la gente de mar e instó al Grupo mixto de trabajo a que adoptase una resolución y directrices que incluyesen estos diferentes enfoques. Las Filipinas otorgaban gran importancia a las cuestiones sometidas al examen del Grupo mixto de trabajo, como demuestra el hecho de que forme parte de la delegación el Agregado laboral de la Embajada de las Filipinas en Londres. En el seno de la OMI se ha deliberado mucho sobre la competencia de las tripulaciones, cuestión que se ha abordado con la denominada Lista blanca, dispuesta en el Convenio de Formación de 1995. Ahora era el momento de prestar atención a las cuestiones de índole social que afectan a la gente de mar.

1.12 La delegación de Francia señaló que además de ultimar los proyectos de resoluciones y directrices, el Grupo mixto de trabajo debía examinar el contenido de un posible nuevo convenio. La cuestión de la seguridad financiera era aplicable a ambos casos, por lo que debía ser el Pleno el que deliberase, en primer lugar, al respecto.

1.13 La delegación de Grecia manifestó su satisfacción, en general, por la labor desarrollada hasta el momento y expresó su apoyo a la solución en dos etapas. Indicó que era importante con miras a asegurar su implantación, que cualquier directriz propuesta fuese fruto de un consenso amplio. Se mostró de acuerdo con la delegación de Chipre en el sentido de que era necesario examinar previamente las cuestiones en el Pleno.

1.14 La delegación del Reino Unido señaló que esperaba que se pudiese progresar bastante durante esa semana dado que en la reunión previa ya se habían determinado los elementos principales de las resoluciones y directrices. Era importante que un marco formal internacional

condujera a soluciones pragmáticas. Apoyó la propuesta de la delegación de Chipre de que primero era necesario examinar las cuestiones en el Pleno.

1.15 La delegación de Noruega señaló que el Grupo mixto de trabajo en su primera reunión ya reconoció que eran insuficientes las garantías sociales y económicas de la gente de mar en los casos de abandono, lesiones corporales y muerte. Si bien son la minoría las empresas explotadoras de buques que incumplen sus obligaciones con respecto a la gente de mar, la amplitud del problema era tal que exigía que se adoptasen medidas en el plano internacional. En la medida que ha ido evolucionando el transporte marítimo internacional, éste se ha visto cada vez más influenciado por normas internacionales armonizadas: los aspectos de carácter técnico, y los que tienen que ver con la navegación y la explotación de los buques están regulados pormenorizadamente mediante acuerdos internacionales; mientras que la competencia de la gente de mar está reglamentada por medio de normas internacionales sobre aptitud y formación. A fin de asegurar la eficacia de estas normas, tanto los Estados de abanderamiento como los Estados rectores de puerto llevan a cabo una labor de supervisión e inspección. Este régimen internacional armonizado disminuye las posibilidades de competencia desleal. El bienestar económico y social de la gente de mar no ha sido objeto de una reglamentación internacional igualmente pormenorizada. Como resultado de esto, el capítulo de gastos por dotación y tripulación se ha convertido en un aspecto crucial para ser competitivos. Este aspecto de la competitividad, por sí mismo, frecuentemente conduce a situaciones de abandono y al incumplimiento por los propietarios de buques de sus obligaciones contractuales. La adopción de una solución a estas cuestiones contribuirá a ganar la batalla en contra de la utilización de buques deficientes y sería beneficiosa para los propietarios de buques que cumplen sus obligaciones.

1.16 La delegación observadora de los Países Bajos se refirió a que en la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo se había adoptado una solución en dos etapas. Manifestó sus dudas con respecto a que la segunda de las etapas -la posible elaboración de un régimen internacional amplio de carácter obligatorio- fuese un enfoque apropiado para el futuro. Señaló que su país se basa en los instrumentos existentes para abordar las cuestiones del abandono y de la seguridad financiera respecto de las reclamaciones por lesiones corporales y muertes, haciendo uso por ejemplo, de la posibilidad de embargar preventivamente los buques en los puertos. En el puerto de Rotterdam existe un fondo nacional especial para auxiliar, y repatriar a la gente de mar desamparada. Cuando con cargo a este fondo se presta ayuda a la gente de mar, el fondo se subroga en la reclamación. Terminó señalando que una solución posible a largo plazo podría ser fomentar la remisión a los instrumentos internacionales existentes, tales como el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, y el Convenio sobre el embargo preventivo de buques, 1999, en vez de elaborar nuevos instrumentos.

1.17 Una delegación observadora del Grupo internacional de los Clubes de P e I refrendó las observaciones iniciales de los Armadores por lo que respecta a las cuestiones pertinentes a muerte, enfermedad y lesiones corporales de la gente de mar.

1.18 La delegación de Panamá manifestó el interés de su país en esta labor y expresó que esperaba que de la misma resultasen propuestas a los órganos de la OMI y de la OIT.

1.19 Un observador de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) señaló que si bien a su Asociación no le correspondía proponer al sector qué protección de índole financiero se debería prestar con respecto a las reclamaciones por lesiones corporales y muerte y para apoyar a la gente de mar cuando sufren casos de abandono, ni que tampoco le correspondía indicar qué disposiciones reglamentarias habrían de implantarse, sí le correspondía defender la causa de la gente de mar. Mientras continúan las deliberaciones hay personas que siguen sufriendo.

Frecuentemente le corresponden a las instituciones benéficas y a los apostolados del mar facilitar alimentos y ropas a la gente de mar abandonada y, en ocasiones, repatriarlos. Mientras tanto los miembros de la ICMA continuarán facilitando asistencia, dado que no se cuenta con un sistema debidamente constituido. La ICMA manifestó que el Grupo estaba obligado a hacer progresos importantes para dar respuesta a estas cuestiones.

1.20 A modo de conclusión del examen de este punto del orden del día, el Presidente señaló que la opinión de la mayoría era que se debía comenzar con una discusión en el Pleno, centrada en las resoluciones y directrices. Esta decisión tenía una importancia especial dado que había que tener presente lo manifestado por la delegación de Chipre con respecto a las fechas límites a las que había que ajustarse a fin de que hubiera tiempo en el próximo periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI para examinar estas resoluciones.

2 Adopción del orden del día

2.1 El Grupo adoptó el orden del día provisional que figura en el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/1.

3 Informe sobre la información elaborada o recopilada por las secretarías de la OMI y la OIT

3.1 Por invitación del Presidente, una representante de la Secretaría de la OIT (Sra. Doumbia-Henry) presentó el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/3, elaborado por las secretarías de la OIT y de la OMI de conformidad con la solicitud presentada por el Grupo mixto de trabajo y la cual se recoge en el párrafo 9.3 del informe correspondiente a la segunda reunión. Señaló que el documento constaba de tres partes. La primera contiene información adicional presentada por los Estados como respuesta al cuestionario sobre legislaciones y prácticas nacionales remitido a todos los Estados Miembros de la OMI y de la OIT a fin de recopilar información sobre las cuestiones del abandono y de las garantías financieras para las reclamaciones por lesiones corporales y muerte. A este respecto señaló que se habían recibido respuestas de 57 Estados, entre los que estaban siete Estados de abanderamiento situados en el grupo de las 10 mayores flotas mundiales. En especial llamó la atención sobre las legislaciones y prácticas nacionales notificadas por Dinamarca y Singapur con respecto a la notificación a la gente de mar en los casos de que se cancele la póliza de seguro a los propietarios de buques.

3.2 La parte B del informe recoge un volumen de información bastante limitado, relativa a cuestiones pertinentes a la garantía financiera para los casos de reclamaciones por lesiones corporales y muerte, en otros sectores económicos, explicando que hubieran sido necesarios más tiempo y recursos para confeccionar un estudio amplio sobre la cuestión. Por último señaló que la parte C (IMO/ILO/WGLCCS 3/3, Add.1) recoge información sobre una conferencia celebrada recientemente en Sudáfrica en la que se examinó, entre otras cosas, la cuestión de la garantía financiera para los casos de reclamaciones por lesiones corporales y muerte de pescadores (pescadores/personal de los buques pesqueros), señalando que estas personas tienen los mismos problemas que la gente de mar.

3.3 Los Armadores señalaron que ese documento demuestra que existe una amplia gama de prácticas nacionales que han de tomarse en consideración cuando se elaboren enfoques para abordar estos temas. Hicieron notar al Grupo de trabajo que ellos no representaban a las empresas explotadoras de buques pesqueros ni a los empleadores de personal de buques pesqueros.

3.4 La Gente de Mar señaló la importancia del documento y de la información facilitada sobre la protección que se ofrece a los trabajadores de otros sectores económicos. Indicaron que no obstante había lagunas informativas y que era necesario seguir trabajando para rellenarlas. Con respecto al informe elaborado por la OIT sobre la 29ª Reunión de la Comisión Paritaria Marítima, titulado "Impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera", señalaron que la desregulación y la falta de continuidad en el empleo, así como el empleo en buques de pabellones diferentes, significa que mucha gente de mar no puede participar en sus programas nacionales de seguridad social y que debía continuar examinando esta cuestión.

3.5 También señalaron que los convenios de la OIT más ratificados sobre seguridad social y otras formas de protección, excluyen a la gente de mar. Señalaron que no aceptaban que fuera un principio firmemente asentado del derecho internacional que a la gente de mar por lo general no se la considerase como trabajadores emigrantes. Resumiendo, señalaron que no creían que la gente de mar gozase del mismo nivel de protección social que otros trabajadores.

4 Ultimación de la labor sobre la resolución relativa al abandono y la relativa a las muertes y lesiones

4.1 A invitación del Presidente, una observadora de la CIOSL/ITF presentó el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/5, que recoge el dictamen del Sr. Vaughn Lowe acerca de la legislación internacional sobre derechos humanos aplicable a la cuestión de la muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. En su opinión las disposiciones de la legislación internacional sobre derechos humanos son aplicables a la situación de la gente de mar y son pertinentes a la cuestión del abandono, muerte y lesiones corporales. El Sr. Lowe opina que la legislación internacional sobre derechos humanos no solamente es aplicable, sino que ha de aplicarse a la gente de mar; que la legislación internacional sobre derechos humanos incluye disposiciones que están directamente relacionadas con los problemas del abandono, la muerte y las lesiones corporales de la gente de mar; y que determinadas obligaciones jurídicas específicas, vinculan a los Estados, en especial a los Estados de abanderamiento, por lo que respecta al trato que ha de dispensarse a la gente de mar, y que existen procedimientos eficaces para hacer cumplir estas obligaciones específicas. La observadora se abstuvo de entrar en mayor detalle con respecto al contenido del dictamen del profesor, y señaló que la CIOSL/ITF se referirá a los puntos pertinentes de ese dictamen cuando así sea oportuno en el curso de las deliberaciones.

4.2 Los Armadores señalaron que el documento describe la legislación sobre derechos humanos aplicable a todos, incluida la gente de mar. Si bien alguno de estos instrumentos son genuinamente internacionales, otros son de ámbito regional. Indicaron que el documento no era polémico y sería de utilidad en las deliberaciones. También tomaron nota de que en el dictamen se señala la legislación internacional aplicable a la gente de mar. No obstante muchas de estas normas, o bien no han entrado en vigor o no han sido ampliamente ratificadas por lo cual o no se aplican o no se hacen cumplir. Añadieron que debido a estas razones el Grupo mixto de trabajo debería asegurarse de que sus propias propuestas son factibles y que puede asegurarse su cumplimiento.

4.3 A invitación del Presidente, la delegación de Noruega presentó el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/5/1 "Examen de una posible solución a largo plazo para la cuestión de la seguridad financiera con respecto al abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar". El documento contiene información sobre normas obligatorias con respecto a la responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones de tripulantes relativas a muerte, lesiones corporales y abandono de gente de mar embarcada en buques matriculados en el Registro

Internacional de Buques Noruego (NIS) (los nacionales noruegos están cubiertos por un plan nacional distinto). El sistema garantiza que en caso de muerte o lesiones la gente de mar recibe indemnización. La responsabilidad primaria se asigna al propietario del buque. No obstante, si éste incumple sus obligaciones, el plan nacional garantiza protección.

4.4 Con respecto al antedicho documento, la delegación de la República de Corea preguntó a la delegación de Noruega si en el marco del sistema noruego, puede entenderse que los Clubes P e I son proveedores de seguros obligatorios y si el sistema permite el acceso directo de la gente de mar a los Clubes P e I. La delegación de Noruega respondió que esto era posible con respecto a aquellos Clubes P e I que habían sido reconocidos por las autoridades noruegas.

4.5 La delegación de los Países Bajos señaló que en su país se habían asignado unos fondos específicos para asistencia social a la gente de mar. De estos fondos pueden beneficiarse toda la gente de mar, no solamente los ciudadanos de ese país o los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea. No obstante de estos fondos sólo se hace uso en casos graves. Los Países Bajos han intentado crear un sistema de garantía en el que participaran los propietarios de buques, pero no se había tenido éxito. El Fondo creado por el Gobierno de los Países Bajos, con contribuciones del Estado y del ayuntamiento de Rotterdam, solamente se usa con respecto a buques surtos en los puertos de los Países Bajos. Los costes por repatriación de gente de mar se compensan subrogándose en las reclamaciones. Los gastos sufragados por el Gobierno algunas veces se recuperan vía embargo preventivo de buques.

4.6 Respondiendo a la solicitud de aclaraciones presentada por la delegación de los Estados Unidos, la delegación de Noruega y un armador noruego, miembro del Grupo de los Armadores facilitaron la siguiente explicación acerca del sistema noruego para hacer frente a las situaciones de abandono y de la garantía financiera con respecto a reclamaciones por lesión corporal y muerte.

Abandono:

- .1 Todos los empleados que trabajen en los buques del NIS, en caso de insolvencia del empleador, tienen derecho a repatriación y a ocho semanas de salario, como máximo;
- .2 Los empleados cubiertos por el Plan noruego de seguro nacional, los nacionales de los Países Miembros del acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo así como los residentes en Noruega, gozan de los beneficios del Plan;
- .3 con respecto a aquellos empleados que no están cubiertos por el plan de seguro nacional noruego, y que no son ciudadanos de Estados Miembros del espacio económico europeo ni son residentes en Noruega, el empleador/compañía naviera está obligado a otorgar una garantía mediante la que se garantizan al empleado los beneficios antedichos en caso de insolvencia del empleador. (Véase la sección 3 de la reglamentación);
- .4 la garantía normalmente se acuerda con un banco reconocido por las autoridades noruegas. No obstante en el caso de los buques pertenecientes a empresas que forman parte de la Asociación Noruega de Armadores, la Asociación facilita una declaración de garantía a las autoridades noruegas en la que se declara que parte de los fondos de la Asociación se asignan a esta finalidad. Existe un procedimiento especial para aprobar la renovación de la garantía;

- .5 de conformidad con la sección 4 del reglamento esta garantía es una condición para acceder al registro de buques del NIS. Se negará la entrada al registro hasta que aporte prueba documental de garantía suficiente;
- .6 si la garantía ha expirado o es inválida por otras razones, y se presenta la reclamación, el Estado noruego pagará al empleado lo que debiera haber estado cubierto por una garantía válida;
- .7 en caso de insolvencia del empleador, los empleados tienen acceso directo a los pagos que efectúe el Plan de seguros nacional noruego, la institución garante o el Estado noruego;

Lesiones corporales y muerte:

- .8 los empleados que tienen cobertura del Plan de seguros nacional noruego son todos los ciudadanos de los Estados Miembros del Espacio Económico Europeo y los residentes en Noruega. Éstos tienen derecho a indemnización con cargo al plan en caso de muerte o incapacidad laboral;
- .9 para los empleados que no están cubiertos por el Plan de seguros nacional noruego (esto es, los ciudadanos de Estados que no son miembros del Espacio Económico Europeo y los no residentes en Noruega), el empleador está obligado a facilitar una cobertura de seguro tal que el empleado o sus herederos (hijos y cónyuge) puedan ser indemnizados en caso de accidente laboral que ocasione incapacidad o muerte;
- .10 si no se hubiese contratado una póliza de seguro, el propietario del buque será personalmente responsable del pago de las indemnizaciones. El Ministerio de Comercio e Industria también podrá cancelar la matrícula del buque en el registro de buques;
- .11 la póliza de seguros debe contratarse con una aseguradora reconocida por las autoridades noruegas. Un Club P e I reconocido por las autoridades noruegas, estaría en esta categoría;
- .12 la indemnización puede pagarse como una cantidad a tanto alzado, siempre cuando se haya estipulado esta posibilidad en un convenio colectivo. Si no hay convenio colectivo aplicable, la indemnización se fijará a los niveles fijados para las lesiones o casos de muerte resultantes de accidentes laborales en el Plan de seguros nacional noruego;
- .13 la sección 7-6 de la Ley de seguros de Noruega dispone que la gente de mar tiene derecho a acceso directo. La sección 7-6. (situación de la parte lesionada en caso de responsabilidad por cobertura de seguro). Si el seguro cubre la responsabilidad por daños de la parte asegurada, la parte lesionada puede reclamar directamente la indemnización a la compañía; la compañía y la parte asegurada están obligadas, si se solicita, a informar a la parte lesionada acerca de si se ha suscrito una póliza de seguro de responsabilidad.

4.7 Tras escuchar las anteriores explicaciones, la delegación de las Filipinas formuló observaciones desde el punto de vista de los países que tienen otros tipos de mecanismos. Por ejemplo, en las Filipinas para hacer frente a estas cuestiones se hace uso de un fondo gubernamental. La delegación de la República de Corea señaló que el enfoque adoptado en su país era diferente al adoptado en Noruega y añadió que recientemente había habido problemas de abandono por parte de buques pesqueros extranjeros.

4.8 El Presidente recordó que había varios documentos pertinentes a los proyectos de resoluciones. Propuso que tras la presentación de cada documento se procediese a examinarlo. Una vez se hubiesen examinado todos los documentos, habría un debate de ámbito general sobre la resolución pertinente al abandono y después otro sobre la resolución pertinente a las lesiones y muerte.

Debate sobre el proyecto de resoluciones y directrices relativas a la garantía financiera con respecto al abandono

4.9 Seguidamente el Presidente invitó a la Gente de Mar a que presentasen el documento IMO/ILO/WGLCCS3, remitido por la CIOSL/ITF, relativo a la ultimación de la labor pertinente a la resolución sobre el abandono.

4.10 La Gente de Mar estimó que había acuerdo general sobre la cuestión del abandono. En el pasado no se contaba con un mecanismo claro para la asignación de responsabilidades en los casos de abandono. No obstante, los proyectos de resoluciones y de directrices elaborados en la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo constituían un enfoque acertado, a corto plazo, para dar respuesta al problema. En el documento presentado por la CIOSL/ITF, en especial en los párrafos 3 a 11, se presentaban cambios específicos que redundarían en ventajas. Con respecto al proyecto de resolución, se refirieron a las propuestas de incluir referencias al Convenio constitutivo de la OMI y a la Constitución de la OIT, suprimir referencias a los instrumentos de la OIT que han de ser sometidos a una revisión general, e incluir referencias a la Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y al Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. La referencia a este último instrumento tiene particular importancia dado que el mal trato a la gente de mar es una característica común en los casos de abandono. Entre otras cosas también propusieron un texto en el que se pide que se notifiquen a la OMI y a la OIT los puntos de coordinación sobre cuestiones de abandono y lesiones corporales y muerte y por la creación de una base datos sobre gente de mar abandonada. Por lo que se refiere al proyecto de directrices, propusieron un texto en el que se permita a los Estados elegir entre diversas opciones, a fin de asegurar una garantía con respecto a los componentes del abandono. Propusieron que todos los buques hayan de contar con un certificado que constituya prueba, *prima facie*, de esa garantía. También presentaron propuestas de enmienda al texto de las directrices con respecto a la repatriación, mantenimiento de los miembros de la tripulación durante su abandono, su condición con respecto a la legislación sobre inmigración y el pago de la remuneración adeudada. Desde una perspectiva más positiva, señalaron que se sentían animados por lo señalado en el documento de la ISF con respecto a la cuestión del abandono y por el hecho de que muchos gobiernos hubieran indicado que era necesario abordar la cuestión.

4.11 Los Armadores se refirieron al documento de la CIOSL/ITF y señalaron que en el mismo habían encontrado algunas ideas con las que podían convergir. Manifestaron que el documento era una contribución muy útil a las deliberaciones.

4.12 El Presidente propuso que se tomara como base para las deliberaciones el proyecto de resolución y las directrices adoptadas en la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo.

4.13 La delegación del Reino Unido apoyó la propuesta del Presidente de que el proyecto de resoluciones y las directrices adoptadas en la segunda reunión constituyesen el punto de partida de las deliberaciones. Esta delegación convino que era importante definir el abandono a fin de asegurar la coherencia en la aplicación de la resolución y directrices.

4.14 La delegación de Chipre se mostró conforme con las opiniones de la delegación del Reino Unido. No obstante señaló que había algunas incoherencias entre las dos resoluciones (esto es, sobre el abandono y la de las lesiones corporales y muerte) que deberían solucionarse.

4.15 Una representante de la Secretaría de la OMI (Sra. Balkin), se refirió a la propuesta que figura en el documento de la CIOSL/ITF de que las secretarías de la OMI y la UIT crearan una base de datos que estaría alimentada por los casos notificados por los Estados Miembros. Solicitó que se aclarase esta propuesta.

4.16 Una representante de la Secretaría de la UIT (Sra. Doumbia-Henry) señaló que la creación de una base de datos, una vez que se hubiesen definido las modalidades, no supondría un problema para la UIT, dejando a un lado la cuestión de los recursos.

4.17 Respondiendo a una cuestión planteada por la Secretaría de la OMI, un representante de la CIOSL/ITF señaló que la cuestión se había planteado con la idea de que las secretarías de la OMI y de la OIT manifestaran sus opiniones con respecto a cómo podría llevarse a cabo esta labor. Propuso que la información que se compilara se situase en un dominio público con miras a que ello coadyuvara a la pronta resolución de los casos.

4.18 En opinión de Chipre se había definido la base de datos sobre abandono de gente de mar antes de adoptar una decisión acerca de su creación. Las entidades a las que les correspondía decidir sobre la creación de una base de datos han de determinar si lo que se quiere es una base de datos que constituya una herramienta de supervisión o una base de datos para establecer correlaciones. Si con la base de datos se tiene la intención de supervisar la implantación de las directrices, las aportaciones para la base de datos estarán limitadas a las necesarias para establecer estadísticas sobre la magnitud del problema, no sobre la importancia que éste va adquiriendo en relación con el paso del tiempo. Por otra parte, si la intención es establecer una correlación de datos acerca de la actuación de los Estados de abanderamiento, o de los puertos, con respecto al problema, entonces la aportación de datos deberá ser más amplia. Por último Chipre señaló que en su opinión no se podía garantizar que la base iba a cumplir su cometido si antes no se fijaban unos objetivos precisos y concretos.

4.19 La Gente de Mar recordó al Grupo mixto de trabajo que hasta que ellos crearon su propia base de datos sobre abandono, no había sido posible demostrar la magnitud del problema. Ésta es la razón por la que ahora pedían que se recopilase esta información y se publicase, es decir, con la finalidad de vigilar el número de casos de abandono. Respondiendo a la intervención de la delegación de Chipre con respecto a posibles problemas jurídicos, un observador de la CIOSL/ITF señaló que su base de datos había venido funcionando desde hacía mucho tiempo sin que se hubiese planteado ningún problema jurídico.

4.20 Los representantes de las secretarías de la OIT y de la OMI señalaron que en su opinión la cuestión más importante era asegurarse de que sus organizaciones contaban con los recursos suficientes para crear y mantener esta base de datos.

4.21 El Presidente, con el apoyo de la delegación observadora de la CIOSL/ITF, se mostró conforme con la idea de que, una vez que se hubieran establecido las directrices, sería necesario verificar si se estaban aplicando y cómo se aplicaban, para lo cual podría servir de ayuda la base de datos.

4.22 La delegación de las Filipinas reiteró que la cuestión de definir el abandono era más importante que la creación de una base de datos. Señaló que en su país se daban ciertos casos que podrían quedar fuera de la definición de abandono, tal como se había acuñado en otros países.

4.23 A invitación del Presidente, los Armadores presentaron el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4/2 relativo a la ultimación de la labor sobre las resoluciones pertinentes al abandono, muerte y lesiones corporales, presentadas por la Federación Naviera Internacional. En su presentación señalaron que se abría la posibilidad de que los Estados de abanderamiento pudieran elegir entre una variedad de opciones con respecto a los mecanismos específicos de garantía que podrían decidir adoptar. También señalaron que debía evitarse que los proyectos de resoluciones y directrices fueran demasiado específicos con respecto a la documentación que se exigiría tener a bordo de los buques a los efectos de prueba *prima facie* de que se cuenta con un sistema de garantía para facilitar la repatriación de la gente de mar abandonada. También pidieron que se fijaran las definiciones de "abandono" e "insolvencia". Como cuestión de principios, también pidieron que se aclarase hasta qué punto las resoluciones y directrices deberían marcar la cuestión de los salarios pendientes de pago. Señalaron que debía dejarse a la libre voluntad de los Estados abordar este último punto, ya que de lo contrario no se daría cumplimiento a las directrices. Por último, en su documento se instaba a los Estados rectores de puerto a que colaborasen con los Estados de abanderamiento en las cuestiones de abandono y repatriación.

4.24 Con respecto al documento de la ISF, la Gente de Mar señaló que había algunos puntos en los que coincidían. Estaban de acuerdo en que los Estados de abanderamiento debían tener abiertas varias opciones con respecto a los mecanismos de garantía y que no debía exigirse que los certificados tuviesen demasiados pormenores. Con respecto al documento que habían presentado señalaron que también estimaban necesario definir el concepto de "abandono", si bien no estimaron pertinente intentar acuñar una definición de "insolvencia", dado que ésta no está necesariamente ligada al abandono. En su opinión era importante la cuestión del pago de los salarios adeudados.

4.25 La delegación de Chipre se mostró conforme con la Gente de Mar por lo que se refiere a los salarios pendientes de pago; señalaron que a este respecto había dos enfoques posibles: abarcar solamente los requisitos mínimos estrictos para la manutención y la repatriación, o éstos y además los salarios pendientes de pago. Por lo que respecta a la repatriación, se refirió a determinadas disposiciones del Convenio N° 23 de la OIT. Era importante determinar la cuantía de la cobertura por lo que respecta a los salarios pendientes de pago dado que será necesario a fin de obtener una garantía bancaria o de otra institución.

4.26 La Gente de Mar reiteró que era necesario vincular las resoluciones con instrumentos internacionales sobre derechos humanos que fuesen universales y estuvieran ampliamente ratificados. Por lo que respecta a la propuesta de los Armadores de definir el concepto de "insolvencia", preguntaron si con esto lo que los Armadores proponían era investigar las compañías propietarias de un solo buque a fin de determinar el propietario real y con ello desvelar los entramados societarios.

4.27 Sin restar importancia a la cuestión de los salarios pendientes de pago, los Armadores señalaron que el Grupo mixto de trabajo debería tener presente la necesidad de alcanzar un acuerdo que pudiese aceptarse y aplicarse fácil y rápidamente. Si los Estados de abanderamiento estimasen que la resolución y directrices eran poco prácticas, éstas no serán eficaces. Tras examinar las opiniones manifestadas por la Gente de Mar y por otros acerca de la necesidad de definir el concepto de "insolvencia", aceptaron retirar la propuesta.

4.28 Respondiendo a la invitación del Presidente de presentar el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3, pertinente a la ultimación de la labor sobre las resoluciones relativas al abandono, muerte y lesiones corporales, el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización respondió que no estaba relacionado con la cuestión que se estaba examinando -abandono- dado que no era un riesgo cubierto por los Clubes.

4.29 Con respecto a lo anterior, la Gente de Mar se refirió al informe de la Comisión Internacional del Transporte Marítimo (ICONS), en el que en su sinopsis se recomienda que el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización ofrezca una garantía que cubra a la gente de mar en caso de abandono. También se señaló que otras de las recomendaciones de la ICONS es la de exigir a las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto que se aseguren de que los buques que recalán en sus puertos llevan a bordo pruebas de estas garantías ofrecidas por los Clubes P e I. También señalaron que el informe de la ICONS, en su versión completa, está disponible en Internet, en el sitio en la red de ICONS.

4.30 El observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización señaló que cuando su organización se había reunido con ICONS no se había examinado ninguna de estas cuestiones. No obstante y dado que no había visto el documento, y con referencia solamente a lo que se había dicho, pareciese que las propuestas de la ICONS eran contrarias a los principios en el marco de los cuales funcionan los Clubes.

4.31 A invitación del Presidente, Grecia presentó su documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4/4 pertinente a la ultimación de la labor sobre las resoluciones relativas al abandono, muerte y lesiones corporales. En el documento se hace hincapié en la importancia de las propuestas acerca de la posibilidad de obligar a contar con un seguro, la cual se considera la opción más importante entre las diversas alternativas para proveer una garantía financiera.

4.32 El Presidente propuso que las deliberaciones se centrasen en los textos del proyecto de resolución y de las directrices sobre abandono. Al hacerlo se refirió a algunas de las cuestiones planteadas en las deliberaciones generales sobre esta cuestión, incluida la propuesta de que debía haber algún mecanismo para dar seguimiento a la aplicación de la resolución y de las directrices, como pudiera ser una base de datos sobre abandono; que los Gobiernos han de poder elegir entre diversas opciones con respecto a los mecanismos de garantía, y que la documentación que haya de llevarse a bordo no deba ser demasiado pormenorizada. Era necesario seguir deliberando acerca de la protección de los salarios adeudados a la gente de mar y sobre la función de los Estados rectores de puerto y de los Estados de abanderamiento. De manera específica le preguntó al Grupo de trabajo que si estimaba necesario contar con una definición de abandono y le pidió propuestas acerca de cómo proceder al respecto.

4.33 Después de que la Gente de Mar se refiriera al ejemplo de definición de abandono que figura en el párrafo 8 del documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4, preguntó si el Grupo de trabajo aceptaba que esta propuesta de definición sirviera como punto de partida para las deliberaciones.

4.34 La delegación de Chipre se mostró conforme con esta propuesta y señaló que también sería conveniente incluir una disposición sobre el ámbito de aplicación.

4.35 La delegación de la República de Corea se mostró conforme en general con la delegación de Chipre pero propuso una nueva definición de abandono que comienza con una definición general y después incorpora disposiciones más específicas incluidas en la propuesta de la CIOSL/ITF.

4.36 Los Armadores y las delegaciones de Chipre y de los Estados Unidos señalaron que era necesario contar con una cláusula en la que se recogiese una definición y que también era necesario especificar determinados elementos del abandono. La definición debía ser muy clara y recoger los distintos tipos de abandono. Tras otras intervenciones de la delegación de Chipre, de un representante de la OIT, de los Armadores y de la Gente de Mar acerca de si las resoluciones y directrices debían abarcar a los pescadores, la gente de mar en buques de apoyo mar adentro, a los buques hasta un determinado arqueo y a los buques de tráfico internacional, se constituyó un grupo de redacción reducido encargado de elaborar una definición orgánica de abandono.

4.37 Al informar al Grupo mixto de trabajo, el Presidente del Grupo informal presentó la definición de "abandono" propuesta por el Grupo. Ésta fue aceptada a excepción del uso de la frase "ruptura de los vínculos", entre el propietario del buque y la gente de mar. Esta frase, junto con la expresión alternativa "ruptura de relaciones" quedaron entre corchetes para ser examinadas posteriormente.

4.38 En otras intervenciones la delegación de Grecia indicó que se debía prestar atención a la cuestión de la nacionalidad de la gente de mar; la delegación de Chipre propuso que se examinase cómo la OMI y la OIT podrían determinar si los Estados han estado aplicando las directrices; la delegación de Noruega recordó al Grupo de trabajo que eran muchos los Estados que no habían ratificado el Convenio N° 166 de la OIT sobre repatriación dado que asigna responsabilidades financieras no solamente a los propietarios de buque sino también a los Estados de abanderamiento. Un observador de la CIOSL/ITF reiteró la necesidad de incluir una referencia en la resolución a los instrumentos internacionales sobre derechos humanos.

4.39 El Presidente propuso remitir a un subgrupo presidido por la Sra. B. Pimentel (Filipinas) el proyecto de resolución y directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar. Se le asignó al subgrupo el siguiente mandato:

- .1 definición de abandono y otras definiciones, incluidas la de propietario del buque, gente de mar miembro de la tripulación;
- .2 ámbito de aplicación (umbral, naturaleza internacional de los viajes, pescadores, certificación);
- .3 seguimiento de la resolución y directrices, incluida la base de datos;
- .4 seguridad de que el Estado de abanderamiento dispone de varias opciones con respecto al mecanismo de garantía;
- .5 necesidad de evitar que la documentación que se haya de llevar a bordo sea demasiado pormenorizada;

- .6 cobertura de la garantía financiera, especialmente por lo que respecta a los salarios;
- .7 obligaciones respectivas de las autoridades de los Estados rectores de puertos y de los Estados de abanderamiento;
- .8 la necesidad de incluir en los párrafos dispositivos el papel del Estado del que es nacional la gente de mar; y
- .9 cualquier otro cambio necesario o resultante.

4.40 Al informar al Grupo mixto de trabajo, la presidenta del subgrupo señaló que la Secretaría había elaborado los párrafos del preámbulo del proyecto de resolución y los párrafos introductorios del proyecto de directrices de modo que se garantizase la coherencia entre los proyectos de resoluciones elaborados por cada subgrupo. Si bien el subgrupo sobre abandono había llegado a un acuerdo con respecto a la mayor parte del texto, señaló que el texto pertinente a la aplicabilidad de las directrices a los buques pesqueros y a la situación por lo que respecta a temas de inmigración de la gente de mar, requería un examen más prolongado. También señaló las reservas manifestadas por Chipre con respecto al texto del proyecto de directrices pertinentes a las responsabilidades de los Estados de abanderamiento, el cual Chipre estimaba que sería más conveniente incluirlo en el proyecto de resolución.

4.41 Dirigido por el Presidente, el Grupo mixto de trabajo revisó cada sección del proyecto de resolución y de directrices.

4.42 La Gente de Mar dijo que también eran aplicables al proyecto de resolución sobre abandono las opiniones que habían manifestado acerca de la cláusula del preámbulo, pertinentes a los principios generalmente aceptados de derechos humanos internacionales, del proyecto de resolución sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de la gente de mar.

4.43 El Grupo de trabajo se mostró conforme con la recomendación de la delegación de los Países Bajos de que, al igual que en el otro proyecto de resolución, debía haber una referencia al Convenio internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, y al Convenio internacional sobre embargo preventivo de buques, 1999.

4.44 La Gente de Mar señaló que dado que el Grupo no había tenido tiempo suficiente para examinar pormenorizadamente su propuesta relativa a una base de datos sobre gente de mar abandonada, y dado que el texto resultante pudiera ser poco claro para el Comité Jurídico de la OMI y para el Consejo de administración de la OIT, el párrafo dispositivo del proyecto de resolución pertinente a la base de datos debería suprimirse y postergar el examen de la cuestión hasta la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo, incluyéndose esto último en la propuesta de mandato para esa reunión. El Grupo se mostró conforme con esta propuesta.

4.45 También se acordó que la frase "Estas Directrices también son aplicables a los buques pesqueros dedicados a viajes internacionales", debería incluirse en la introducción del proyecto de directrices. Habiendo hecho este cambio, se estimó que deberían suprimirse los párrafos relativos al arqueo bruto en la definición y en la sección pertinente al ámbito de aplicación.

4.46 El Grupo examinó el texto presentado por el subgrupo acerca de ciertas responsabilidades de los Estados de abanderamiento, de los Estados rectores de puerto y de los Estados de los que

son nacionales la gente de mar por lo que respecta al abandono. La delegación de Chipre, con el apoyo de la de Grecia, señaló que muchos de los Estados Miembros de la OMI no aceptarían el proyecto de resolución, especialmente aquéllos con registros abiertos, si a los Estados se les imponen obligaciones y responsabilidades. La delegación de las Bahamas señaló que no era apropiado incluir en la parte dispositiva de las directrices obligaciones y responsabilidades, dado que las mismas quedaban fuera del ámbito de aplicación de las directrices, por lo que se refiere a su aplicación a los propietarios de buques. Por tanto estas delegaciones recomendaron que esta sección se trasladase del proyecto de directrices, que estaban destinadas a los propietarios de buques, a los párrafos dispositivos del proyecto de resolución.

4.47 Respondiendo a esta propuesta, los propietarios de buques señalaron que en caso de abandono los Estados están obligados a acudir en ayuda de la gente de mar abandonada, por lo que el texto era útil y debía conservarse. En su opinión los Estados de abanderamiento, incluidos los registros abiertos, deberían hacer frente a sus obligaciones en tales casos.

4.48 La Presidenta del subgrupo explicó al Grupo mixto de trabajo que el espíritu de esta sección era determinar el curso de las actividades destinadas al rescate de la gente de mar abandonada (esto es, la constitución por el propietario del buque de un sistema de garantía financiera, la función del Estado de abanderamiento por lo que respecta a supervisar el sistema de garantía financiera, la función en general del Estado de abanderamiento y en caso de incumplimiento, las funciones del Estado rector del puerto y del Estado del que son nacionales la gente de mar, por lo que respecta a prestar ayuda a la gente de mar). Si se suprimiese esta sección del proyecto de resolución se socavaría el espíritu de la resolución. La delegación de Panamá apoyó esta opinión.

4.49 La delegación de la República de Corea dijo que la cuestión del abandono no podía enfocarse adecuadamente si a los Estados de abanderamiento no se les asignaba un papel activo. Esta delegación apoyó que se conservase en las directrices el antedicho texto.

4.50 El Grupo pasó a examinar la sección sobre el ámbito de aplicación de los sistemas de garantía financiera. En especial examinó el texto en el que se dispone que: "El pago de la remuneración pendiente comprenderá los salarios devengados o las demás prestaciones previstas en el contrato y en la legislación nacional. La provisión de garantía financiera a este respecto podrá limitarse a los periodos que puedan determinarse de acuerdo con la legislación nacional o convenios colectivos".

4.51 La Gente de Mar se opuso a este texto manifestando su preocupación por el hecho de que el mismo pudiera conducir a que la gente de mar abandonada recibiese mucho menos de lo que se les adeudaba y justamente les correspondía. A este respecto la presidenta de su Grupo señaló que la inclusión de una segunda frase mediante la que se limita el periodo de validez de la garantía financiera había sido el resultado de haber seguido las instrucciones del Grupo mixto de trabajo de evitar un texto excesivamente pormenorizado que impidiese su aceptación amplia. Las delegaciones de las Bahamas, Noruega, la República de Corea y los Estados Unidos apoyaron que se conservase el texto. Tal como señaló la delegación de las Bahamas, con esta redacción lo único que se aborda son los límites de los pagos en el marco del sistema de garantía financiera y no impediría a la gente de mar dar curso a otras reclamaciones en contra de los propietarios de buques relativas al pago de remuneración pendiente ni tampoco socava la situación de la gente de mar en el orden de prelación de créditos sobre el buque. La delegación de Noruega explicó que sería muy difícil conseguir que un banco u otras instituciones concediesen una garantía sin que antes se fije un límite en cuanto a su cobertura.

4.52 La Gente de Mar reiteró su opinión de que la obligación de indemnizar a la gente de mar recae primordialmente sobre el propietario del buque, si bien los Estados de abanderamiento tienen cierta responsabilidad al respecto. No estaban de acuerdo con la opinión de que no era posible contratar un seguro que cubra toda la remuneración pagadera a la gente de mar. Hicieron referencia a su propuesta (documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4) en la que se incluye como remuneración pendiente los salarios especificados en el contrato y los que son pagaderos de acuerdo con los usos, las horas extraordinarias devengadas, las licencias pagadas, los pagos por rescisión del contrato, la seguridad social, las cotizaciones al fondo de pensiones y los beneficios en especie dispuestos en el contrato, así como cualquier otra prestación dispuesta en el contrato o acorde con la legislación nacional. Asimismo, mencionaron que también habían propuesto que en adición a lo anterior la gente de mar debiera estar facultada a ser resarcida con cargo a la garantía, en los casos de abandono por cantidades que les corresponderían por un periodo no inferior a ocho semanas, de conformidad con su nivel salarial.

4.53 La delegación de los Estados Unidos, con el apoyo de la de Chipre, propuso que en la sección del proyecto de directrices pertinente a la situación con respecto a las leyes de inmigración se suprimiese la parte del texto en la que se pide a los Estados rectores de puertos que tengan en cuenta al examinar la situación de la gente de mar abandonada con respecto a las leyes de migración si se tiene prueba de que esta gente de mar está protegida por un sistema de garantía, señalando que la carencia de un sistema de garantía financiera no ha de tener un efecto desfavorable para la situación de la gente de mar con respecto a las leyes de inmigración. En su opinión debía suprimirse este texto dado que supondría atribuir cierta responsabilidad a las autoridades de inmigración.

4.54 La delegación de Chipre, con el apoyo de la de Grecia, manifestó su oposición a la obligación de que los Estados deban expedir un certificado. Se manifestaron favorables a dejar al arbitrio del Estado de abanderamiento el método que deba utilizarse para probar que se cuenta con una garantía financiera. Con respecto de las disposiciones sobre certificación, la delegación de Corea señaló que los Estados de abanderamiento han de desempeñar alguna función al respecto y que la misma debería recogerse en las directrices, y no solamente en la resolución.

4.55 El Presidente constituyó un grupo de redacción informal para examinar las cuestiones planteadas. Como resultado de la labor del Grupo de redacción informal. El Presidente estuvo en condiciones de señalar varios cambios posibles en el proyecto de resolución que figura en el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/WP.4, a los cuales dio su aquiescencia el Grupo de trabajo.

4.56 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización reiteró lo que ya se había señalado antes, esto es, que los Clubes P e I no proveen una póliza de seguro para los casos de abandono y que en su opinión ninguna aseguradora cubre esta eventualidad.

4.57 La delegación de Chipre señaló que tenía la impresión de que los propietarios de buques podrían facilitar la garantía financiera a la que se hace referencia en el proyecto de resolución, y que partiendo de esta premisa, Chipre podría prestar su apoyo a la resolución. Esta delegación recomendó que se autorizase a las secretarías a introducir todo cambio necesario en el estilo o mejora en la redacción, bajo la orientación del Presidente.

4.58 Las delegaciones de Francia, las Filipinas y Grecia apoyaron la declaración de la delegación de Chipre y señalaron que estaban dispuestas a dar su apoyo al proyecto de resolución y de directrices.

4.59 Los Armadores y la Gente de Mar indicaron que podían dar su apoyo a la resolución y a las directrices.

4.60 Se le agradecieron al Presidente sus esfuerzos por alcanzar unos resultados positivos.

4.61 El Grupo adoptó, mediante consenso, la resolución sobre directrices relativas a la provisión de la garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar. El texto figura en el anexo 2.

Debate del proyecto de resolución y directrices relativas a la garantía financiera con respecto a las lesiones corporales y muerte de la gente de mar

4.62 Seguidamente el Presidente abrió los debates sobre la cuestión de la garantía financiera por reclamaciones de lesiones y muerte de gente de mar.

4.63 A invitación del Presidente, la Gente de Mar presentó el documento IMO/ILO/WGLCCS 4/1 elaborado por la CIOSL/ITF y relativo a la ultimación de la labor pertinente al proyecto de directrices y proyecto de resolución con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones corporales y muerte de la gente de mar. Señalaron que en su opinión el proyecto de resolución y directrices elaborado en la última reunión del Grupo de trabajo constituía un punto de partida apropiado. Su documento contenía propuestas de enmienda a los proyectos de instrumento y se centraba en el acceso directo a los aseguradores por parte de la gente de mar o sus parientes más próximos y en el pago sin dilaciones de las reclamaciones de origen contractual. En el documento se presentaban varias enmiendas que habían sido remitidas al Grupo mixto de trabajo para su examen.

4.64 Tal como recomendó la delegación de Chipre, la cual había hecho una llamada de atención sobre la existencia de puntos de vistas divergentes en el documento pertinente de la CIOSL/ITF y en el documento de la ISF, el Presidente invitó a los Armadores a que presentaran el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4/2, remitido por la Cámara Naviera Internacional. Posteriormente se podrían examinar conjuntamente ambos documentos.

4.65 Los Armadores declararon que en principio no había gran diferencia entre su postura y la de la gente de mar. Los Armadores buscaban medidas para asegurar el pronto pago de la totalidad de las reclamaciones de origen contractual. No obstante, era necesario convencer no solamente a los integrantes del Grupo mixto de trabajo sino a la comunidad internacional en su conjunto. A estos efectos era necesario demostrar que el problema era grave. Señalaron que en base a lo expuesto en varias reuniones del Grupo de trabajo, así como en reuniones en otros foros con los Clubes P e I, pareciese que el problema no era demasiado importante. Seguidamente hicieron un elogio a la ITF, la cual, según dijeron, había puesto mucho esfuerzo en la labor de recopilar información sobre los casos problemáticos, si bien señalaron que no en todos los casos la ITF había tenido un papel imparcial dado que cumple las funciones de defensor, representando a la gente de mar. Le correspondía al Grupo de trabajo determinar si ésta es una cuestión importante. No obstante de los datos que obran en manos del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización se deducía que no se había obrado injustamente en la mayor parte de las dos docenas de casos que la ITF había señalado a la atención del Grupo de trabajo. Por tanto no podía decirse que había fallos importantes en el sistema. Era cierto que la Federación Naviera Internacional y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización tenían opiniones similares acerca de estas cuestiones, dado que en esencia representan a las mismas personas. Señalaron que algunas disposiciones del proyecto de resolución y directrices no eran compatibles con el sistema de protección e indemnización dado

que iban en contra del principio de mutualidad, en el que se basa. No obstante había algunas propuestas que podían aceptarse tales como el modelo de finiquito y de recibo liberatorio propuestos, que serían una forma de hacer frente a las dilaciones inaceptables en los pagos. Asimismo el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización había aceptado admitir casos de negligencia y demoras excesivas y la Federación Naviera Internacional admitiría los casos que no admitiese el Grupo Internacional. Por último manifestaron su temor de que si se presentaba este enfoque al examen del Comité Jurídico, éste no lo consideraría aceptable, con lo que la labor al respecto hubiera sido una pérdida de tiempo.

4.66 El Presidente invitó a la delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización a que hiciese una reseña del documento que habían presentado, esto es, el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3. Se hizo una referencia a la expresión "si no está roto, no se arregla". El Grupo Internacional había investigado los casos señalados por la ITF. Incluso si estos casos hubiesen sido problemáticos, que no lo eran, desde un punto de vista estadístico eran despreciables: el 0,018% de todas las reclamaciones gestionadas. No obstante se han investigado los casos en los que estaban involucrados los Clubes pertenecientes al Grupo Internacional y los resultados figuran en el anexo 3 del documento. Como podía deducirse a partir de esos datos, en casi todos los casos las quejas estaban infundadas. El Grupo Internacional estaba dispuesto a examinar otros casos con la ITF, si bien estaban seguros de que estos casos continuarán siendo despreciables desde un punto de vista estadístico. Los Clubes habían propuesto un procedimiento especial para gestionar los casos más problemáticos. La adopción de este procedimiento redundaría en unos beneficios inmediatos. El caso del **Leros Strenght**, que fue examinado en profundidad en la última reunión del Grupo de trabajo, había demostrado esto. El Grupo Internacional también había apoyado el principio de que las reclamaciones de origen contractual habían de ser satisfechas tan pronto como fuese posible y sin deducciones y a estos efectos había remitido una circular relativa a la política adoptada por el Grupo. Una copia de esta circular se había adjuntado al documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3/Add.1 (anexo 3). Se reiteró que el Grupo Internacional estaba a favor de la adopción de un enfoque pragmático que redundaría en unos beneficios inmediatos. También se hizo referencia a la resolución A.898(21) de la Asamblea de la OMI y a la propuesta de adoptar una resolución mediante la que se aclarasen los efectos de esa resolución de modo que se ampliase a las reclamaciones por lesiones personales y muertes de la gente de mar. Se señaló que no se consideraba necesario el proyecto de directrices propuesto en la última reunión del Grupo de trabajo.

4.67 La Gente de Mar indicó que al momento de examinar el documento presentado por los Clubes P e I era importante tener presente cuáles eran los intereses de los Clubes. Hicieron referencia a un artículo reciente citado en "*Maritime Policy*", del que se podía deducir que las prácticas irregulares en el sector marítimo podía en realidad servir para reducir sus riesgos. En su opinión el documento presentado por los Clubes P e I debía leerse teniendo presente que refleja los intereses de unos carteles acomodados que cínicamente intentan reducir sus propios riesgos. Lo que la Gente de Mar pedía era un sistema equitativo y que los protegiese. Si bien la CIOSL/ITF había facilitado información sobre ciertos casos problemáticos, con ellos no se intentaba mostrar la amplitud del problema sino solamente dar algunos ejemplos al respecto y demostrar los fallos del sistema al momento de resolver los problemas.

4.68 No era correcto usar estos casos para hacer una proyección de la magnitud del problema. Con referencia a la propuesta que figura en el párrafo 17 del documento presentado por el Grupo Internacional (relativa a un acuerdo informal para el examen de las alegaciones de que se hacía uso de técnicas con respecto a las reclamaciones que eran manifiestamente injustas), la Gente de Mar señaló que los Clubes P e I no actuaban de buena fe. El acuerdo que se proponía no era

transparente y tenía aires paternalistas, si no colonialistas. Si hubieran sido sinceros, hubieran propuesto que un mediador independiente hubiese examinado los problemas. La Gente de Mar estaba pasmada tras leer el párrafo 21b del documento de los clubes en el que se insinuaba que los convenios internacionales carecían de sentido. Estas opiniones eran totalmente contrarias al dictamen jurídico comunicado a la ITF por el Sr. Lowe y que figuraba en su documento. Por otra parte la Gente de Mar se sentía satisfecha por determinados aspectos del proyecto de finiquito presentado por el Grupo. En el párrafo 25, pertinente a un sistema obligatorio internacional, el Grupo había manifestado que este sistema no sería necesario o que entraría en conflicto con las legislaciones nacionales dado que muchos de los Estados cuyos nacionales son empleados por el sector del transporte marítimo ya habían adoptado legislación interna al respecto. La Gente de Mar estimó que con esta postura lo que se pretendía era exonerar a los Estados de abanderamiento de las obligaciones que les correspondían. También opinaron que el Grupo internacional tenía la intención de dejar a un lado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y que esta postura tendría graves repercusiones para los esfuerzos en pos de eliminar las prácticas irregulares en el sector del transporte marítimo.

4.69 El observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización se opuso rotundamente a lo manifestado por la Gente de Mar en el sentido de que la propuesta de su Organización había sido planteada de mala fe. Cuestionó si la Gente de Mar realmente quería que su Organización participara en los debates. Como respuesta, un observador de la CIOSL/ITF señaló que al contrario de lo que había dicho la delegación del Grupo Internacional, el haber traído a la palestra el caso del **Leros Strength**, tal como se había hecho en la última reunión, no había supuesto ningún avance en las conversaciones informales sino que había tenido efectos negativos al momento de llegar a un acuerdo sobre el caso. El observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización refutó esta aseveración. Señaló que el 3 de noviembre de 2000 se hizo una oferta para pagar las prestaciones a las que se tenía derecho en razón del contrato pero que hasta el momento no se había recibido ninguna respuesta al respecto. Asimismo el Club en cuestión no había podido depositar el pago en el juzgado dado, que las diligencias de los demandantes no estaban lo suficientemente avanzadas.

4.70 Las delegaciones de Chipre, Francia, Grecia y del Reino Unido señalaron su deseo de que el Grupo de trabajo se basara para sus labores en el proyecto de resolución y directrices elaborados en su última reunión. En especial Francia hizo hincapié en que los Clubes P e I habían rechazado la adopción de medidas apropiadas para dar satisfacción a las demandas razonables de la Gente de Mar con respecto a los criterios para el aseguramiento de los riesgos de lesiones o muerte. Ésta es la principal razón por la que en la segunda reunión se había decidido redactar una resolución y unas directrices sobre la cuestión.

4.71 A la vista de las diferencias de opiniones entre los participantes, el Presidente propuso que los interlocutores sociales establecieran consultas informales para salvar las diferencias sobre el enfoque que habría de adoptarse.

4.72 Tras las consultas informales entre los interlocutores sociales, los Armadores y la Gente de Mar informaron de que habían aprobado la constitución de un grupo de trabajo que prosiguiese la labor sobre la cuestión, tomando como documento de base el anexo 4 del documento IMO/ILO/WGLCCS 2/11 y tomando en consideración los documentos presentados a la reunión que recogen observaciones sobre el proyecto de resolución y de directrices, así como los compromisos alcanzados por los interlocutores sociales en el curso de las consultas informales.

4.73 Durante estas deliberaciones, el observador de los Clubes P e I recordó que su propuesta, recogida en el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3, ofrecía una solución práctica a la cuestión del seguro. La delegación de Chipre propuso que las secretarías invitaran a otras partes interesadas del sector de los seguros a que estuvieran presentes en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo.

4.74 El observador de la delegación de los Países Bajos señaló que el Grupo mixto de trabajo debería asegurarse de que toda orientación que se elaborase reflejaba el hecho de que los sistemas nacionales existentes pueden proveer la protección adecuada a la gente de mar y que estos sistemas existentes, que se han mostrado efectivos, no tienen por qué ser sustituidos. A este respecto los Países Bajos se refirieron a la redacción del proyecto de directrices sobre abandono de la gente de mar, en el que se hace referencia directa a los sistemas nacionales y señaló que este mismo texto bien podría incorporarse en el proyecto de resolución sobre lesiones y muerte.

4.75 La Gente de Mar señaló que era necesario examinar detenidamente el mecanismo que se utilizará para facilitar un seguro eficaz. Se ofrecieron a reunirse con los Armadores y los Clubes P e I para examinar la propuesta presentada por estos últimos e informar al respecto en la próxima reunión.

4.76 Se remitieron al Grupo presidido por el Sr. Nicholas Charalambous (Chipre) el proyecto de resolución y de directrices pertinentes a las lesiones corporales y muerte. Al informar al Grupo mixto de trabajo, el Presidente del subgrupo presentó el proyecto de resolución sobre lesiones corporales y muerte de la gente de mar. Los interlocutores sociales manifestaron su agradecimiento al Presidente del subgrupo por su orientación y guía.

4.77 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización reiteró su opinión de que, tras un examen exhaustivo de las cuestiones, las directrices eran innecesarias. Los Clubes P e I habían realizado una investigación pormenorizada acerca de los casos con respecto a los cuales habían presentado queja la Gente de Mar. Estos casos suponen el 0,018% del total de las 84 000 reclamaciones gestionadas por Clubes P e I en el periodo que se examina, que es de seis años. Los casos particulares sobre los que se han expresado quejas han sido investigados detenidamente y los resultados de esta investigación figuran en el apéndice 1 del documento presentado en esta reunión. El Grupo Internacional ha llegado a la conclusión de que no había razones para las preocupaciones manifestadas por la Gente de Mar. Dado que ni la OMI ni la OIT habían estimado necesario elaborar directrices, la misión de los Clubes era asesorar sobre su viabilidad. La opinión del Grupo era que las directrices que se habían elaborado recogían diversas disposiciones que en la práctica serían poco factibles. Las directrices, tal como estaban redactadas, no pareciese que pudiesen ponerse en práctica, cuando menos por lo que respecta a la expedición de certificados por parte de los aseguradores. En el párrafo 7.1 se exige a los propietarios de buques que cuenten a bordo con certificados expedidos por aseguradores. En el párrafo 7.2.9 se exige una certificación de que el seguro se ajusta "a las normas recomendadas", las cuales si bien no están definidas posiblemente comprenden los "criterios funcionales" que figuran en el párrafo 6.1 (véase también la definición de "seguro" en el párrafo 2.5). Si esto fuese correcto, debía quedar registrado en acta que los aseguradores no podrán expedir un certificado en el que se disponga que a la gente de mar se les deberá notificar con anticipación si la póliza de seguro va a cancelarse o no se va a renovar. Propuso que la cuestión de la notificación se solucionara asignando esa responsabilidad a los propietarios de buques, incluyendo a tal efecto una disposición en el párrafo 4 del proyecto de directrices. Asimismo señaló que las últimas palabras de la segunda frase de la definición que figura en el párrafo 2.1.5 pareciesen carecer de sentido, dado que se ha suprimido la referencia al

tipo de seguro facilitado por los miembros de Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, tal como figura en la resolución A.898(21).

4.78 La Gente de Mar explicó que el párrafo 6.1.4 del proyecto de directrices se refiere a los casos en los que el asegurador, que no el propietario del buque, cancelará la póliza de seguro. En estos casos el asegurador deberá informar a la gente de mar. Esta opinión fue compartida por los Armadores que señalaron que la obligación de informar a la gente de mar podían cumplirla tanto los propietarios de buques como los aseguradores.

4.79 La Gente de Mar manifestó su desacuerdo con la nueva redacción, elaborada por la Secretaría, del tercer párrafo introductorio de la resolución, en el que se hace referencia a los instrumentos internacionales sobre derechos humanos. En especial lamentaron que se hubiese omitido hacer referencia expresa a varios de estos instrumentos. A este respecto hicieron la siguiente declaración:

"La Gente de Mar estima que son varias las cuestiones relativas a los derechos humanos fundamentales que han de ser consideradas en el marco de las deliberaciones del Grupo de trabajo y a estos efectos han presentado un dictamen jurídico sobre la cuestión elaborado por el Sr. V. Lowe. En su dictamen se señala claramente que entre las obligaciones del Estado está el deber de asegurar el respeto de estos derechos, muchos de los cuales son inalienables. Los instrumentos internacionales sobre derechos humanos, de ámbito general, tienen como objetivo establecer unas normas de comportamiento para los Estados, que en el contexto marítimo han de estar ligadas a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esto significa que les corresponde a los Estados de abanderamiento, en primer lugar, asegurar que se da cumplimiento a las obligaciones en materia de derechos humanos con respecto al personal empleado o que presta servicios a bordo de un buque que ondee su pabellón. Los Estados de abanderamiento están obligados, de conformidad con la legislación internacional aplicable, a garantizar que se respetan los derechos humanos de sus tripulaciones. Lamentamos que en los considerandos de la resolución no se haya usado un lenguaje más acorde con estas consideraciones dado que es importante establecer un vínculo entre los derechos humanos de cada uno de los miembros de la tripulación y el derecho a unas condiciones laborales justas y seguras y el respeto a la dignidad humana. Esto conlleva ciertas obligaciones fundamentales con respecto a las condiciones de trabajo de la gente de mar."

4.80 Por tanto se esperaba que el Grupo de trabajo especial prosiguiera examinando estas cuestiones, estimándose que se les debía prestar más atención dado que las organizaciones habían señalado que deseaban abordar la cuestión del factor humano.

4.81 Los Armadores aclararon que no se oponían al contenido del tercer párrafo del preámbulo.

4.82 Seguidamente hubo un largo debate acerca de si en la introducción del proyecto de directrices debería haber una referencia específica a la aplicación de las mismas a los buques pesqueros, o a los buques pesqueros que realizan viajes internacionales, a la vista del hecho de que tales buques y su personal están normalmente sujetos a un régimen internacional específico.

4.83 A este respecto al Grupo decidió conservar la frase en la que se dispone la aplicación de las directrices a los buques pesqueros, señalando que corresponderá a los Gobiernos decidir sobre la cuestión de su aplicabilidad.

4.84 La delegación de los Estados Unidos hizo hincapié en que la definición de "lesión corporal" era un elemento básico de las directrices. A este respecto esa delegación hizo la siguiente declaración:

"Desafortunadamente la definición de lesión corporal que figura en el párrafo 2.1.3 va en detrimento de los derechos de los que ya goza la gente de mar de conformidad con la legislación marítima general, la legislación de los Estados Unidos y las legislaciones de las naciones marítimas en las que se dispone que la gente de mar que se enferma o se lesiona estando de servicio a bordo de un buque tiene derecho a cuidados médicos y a manutención independientemente de su vínculo laboral. El texto propuesto supone alejarse totalmente de estos principios consuetudinarios, sustituyéndolos por unas normas mucho más limitadas sobre las lesiones o enfermedades ocupacionales. Las directrices son el producto de un esfuerzo tripartito por mejorar las condiciones de la gente de mar que se enfrentan a los riesgos de lesiones, enfermedades y muerte cuando prestan servicio a bordo de buques. Por tanto las directrices han de contener un mensaje claro de nuestra parte al sector marítimo, y a la propia gente de mar, en el sentido de que la gente de mar son de una importancia vital y que por tanto queremos protegerlos y mantener la legislación que los protege. Esta delegación no quiere que la gente de mar y el sector tenga la percepción de que el Grupo de trabajo acepta que se mermen los derechos fundamentales que amparan a la gente de mar."

4.85 Los Armadores indicaron que su intención no era apartarse de los derechos que actualmente asisten a la gente de mar y que la definición de lesión corporal que figura en el proyecto era apropiada en relación con los objetivos de las directrices.

4.86 Tras unas largas deliberaciones, el Grupo convino en que la definición de reclamación que figura en el proyecto abarca las reclamaciones contractuales. El Grupo tomó nota de la declaración de los Estados Unidos y convino en que podría volver a examinar la cuestión en su próxima reunión.

4.87 Antes de concluir sus deliberaciones sobre este punto del orden del día, el Grupo estuvo conforme en que la labor futura debería incluir la determinación de un mecanismo para la notificación previa de los casos en que se cancele la póliza de seguro.

4.88 El Grupo aprobó la resolución que figura en el anexo 3.

Observaciones generales

4.89 El Grupo mixto de trabajo manifestó su opinión de que en las dos resoluciones y directrices que se habían aprobado se reconoce era posible que diversos Estados hubiesen adoptado leyes y reglamentos que ya incorporasen disposiciones similares. En las directrices también se ha tomado en consideración el hecho de que a nivel nacional ya haya podido adoptarse un conjunto de decisiones jurídicas y administrativas, las cuales posiblemente hayan de tenerse en cuenta cuando se apliquen las directrices. Le corresponderá a cada Estado determinar cómo se aplican las directrices. Éstas de ninguna manera son exhaustivas y le corresponde a cada Estado decidir si ha de complementarlas, cuando sea necesario, a fin de abordar adecuadamente cuestiones específicas. Las mismas suponen la primera incursión en este ámbito por parte de la OMI y de la OIT. Las directrices han de revisarse a la luz de la experiencia práctica que se había adquirido a partir de su aplicación.

5 Examen de una posible solución a más largo plazo a la cuestión de la garantía financiera con respecto al abandono y a lesiones corporales y muerte de la gente de mar

5.1 El Presidente dijo que, por una parte los documentos presentados a esta reunión no contenían propuestas sustantivas sobre posibles soluciones a largo plazo para el tema de la garantía financiera con respecto al abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar y, que por otro lado, la elaboración y ultimación de las dos resoluciones y de las directrices conexas tomó más tiempo del previsto, a principios de la semana. Por lo tanto propuso que la solución a largo plazo podría examinarse en una reunión posterior del Grupo mixto de trabajo, que se celebraría a finales del año en curso, o a principios del próximo año. En la misma reunión se podría examinar la implantación de las resoluciones y el seguimiento de las mismas, a la luz de las decisiones del Comité Jurídico de la OMI y del Consejo de Administración de la OIT.

5.2 La delegación de Chipre se mostró conforme con la propuesta del Presidente, incluidas las fechas posibles para la reunión. Esta delegación propuso que se insertara un nuevo párrafo en las secciones dispositivas de los proyectos de las resoluciones, en el que se pida a ambas organizaciones que den continuidad a su labor sobre estos temas.

5.3 La Gente de Mar se mostró conforme con la propuesta del Presidente e hizo hincapié en que las resoluciones solamente eran el primer paso en el camino a la solución de los problemas.

5.4 Los Armadores estimaron que sería útil sostener otra reunión para deliberar sobre la solución a largo plazo para revisar los efectos de las resoluciones. También se mostraron conforme con la propuesta de celebrar la próxima reunión a principios de 2002.

5.5 La Gente de Mar hizo hincapié en que era esencial lograr una solución factible. Sólo podía adoptarse una decisión acerca de la base de datos tras conocer las opiniones de los órganos rectores al respecto. Una nueva reunión de los interlocutores sociales y de los Clubes P e I podría generar propuestas útiles que se examinarían en la próxima reunión y también les sería posible presentar documentos sobre la cuestión.

5.6 El Grupo mixto de trabajo acordó celebrar otra reunión a principios de 2002, concretamente del 28 de enero al 1 de febrero de 2002, en la sede de la OMI, en Londres, para examinar la implantación de las resoluciones, dar seguimiento a su implantación, examinar las opciones para una solución viable a largo plazo de los problemas y revisar el mandato del Grupo. El orden del día provisional figura en el anexo 4. Se fijó como fecha límite para la presentación de los documentos que se examinarían en la próxima reunión del Grupo de trabajo el 17 de diciembre de 2001.

5.7 Los Clubes P e I señalaron que, tal como podía claramente deducirse de las opiniones que habían manifestado, estimaban que era necesario adoptar una solución a largo plazo para la cuestión de la garantía financiera con respecto a las lesiones corporales y muerte de la gente de mar.

6 Posible revisión del mandato relativo a la solución a largo plazo

6.1 El Grupo de trabajo acordó examinar en su próxima reunión un posible mandato para abordar la cuestión de la solución a largo plazo.

7 Recomendaciones a los órganos rectores con respecto a la adopción de las resoluciones, labor futura del Grupo de trabajo y revisión del mandato, según proceda

7.1 Las dos resoluciones y las directrices adoptadas se remitirán a los órganos apropiados de ambas organizaciones.

7.2 Como respuesta a una cuestión planteada por la delegación de las Filipinas, el Presidente señaló que las resoluciones, tal como las había aprobado el Grupo, se presentarían, por lo que respecta a la OMI, en primer lugar, al Comité Jurídico de esa Organización en octubre de 2001 y si ese Comité las aprobaba, se presentarían al Consejo de la OMI y posteriormente a la Asamblea de la Organización en noviembre de 2001. Si las resoluciones fuesen adoptadas, podían entrar en vigor en enero de 2002. En el caso de la OIT, las resoluciones se remitirían directamente al Consejo de Administración de la OIT, en su reunión de noviembre de 2001. Por tanto se podía prever que ambas resoluciones serían aceptadas por ambas organizaciones en noviembre del año en curso. El Presidente señaló al Grupo que las secretarías de la OIT y de la OMI adoptarían medidas oportunas para señalar las resoluciones a la atención de sus respectivos Gobiernos Miembros.

7.3 El Presidente señaló que dentro del punto 6 del orden del día se había examinado la labor futura del Grupo de trabajo.

7.4 Seguidamente el Presidente recordó el mandato del Grupo (IMO/ILO/WGLCCS 2/11, anexo 5) y tras señalar que los componentes del mandato seguían siendo los apropiados indicó que en la próxima reunión del Grupo se proseguía la labor respecto a los mismos. Por tanto, en su opinión, no era necesaria ninguna revisión del mandato. El Grupo se mostró conforme con esta opinión.

8 Otros asuntos

8.1 La delegación de Chipre indicó que deberían invitarse a la próxima reunión del Grupo a todas las organizaciones de compañías de seguros que gozaran de carácter consultivo o de observadoras en el contexto de la OMI o de la OIT, a fin de asegurar que el Grupo contaba con una opinión representativa del sector lo más amplia posible.

9 Aprobación del proyecto de informe

9.1 El Grupo mixto de trabajo aprobó el informe.

10 Medidas cuya adopción se pide a ambas organizaciones

10.1 Se ruega al Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo que tenga a bien:

- .1 aprobar el informe relativo a la tercera reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar;
- .2 aprobar el proyecto de resolución y de directrices sobre provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar (anexo 2);
- .3 aprobar el proyecto de resolución y de directrices sobre la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte por la gente de mar (anexo 3); y
- .4 transmitir a los Estados Miembros de la OIT y a las organizaciones de la Gente de Mar y de los Armadores el informe del Grupo mixto de trabajo así como las resoluciones y directrices a las que se hace referencia *supra*.
- .5 aprobar que el Grupo de trabajo prosiga sus labores, ciñéndose al mandato que figura en el anexo 4.

10.2 Se ruega al Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional que tenga a bien:

- .1 tomar nota del informe correspondiente a la tercera reunión del Grupo mixto especial de expertos sobre responsabilidad e indemnización respecto a las reclamaciones por muertes, lesiones corporales y abandono de la gente de mar;
- .2 aprobar el proyecto de resolución y directrices sobre provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar (anexo 2), para su remisión a la Asamblea de la OMI a los fines de su adopción;
- .3 aprobar el proyecto de resolución y directrices sobre responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar (anexo 3), para su remisión a la Asamblea de la OMI con miras a su adopción; y
- .4 dar su consentimiento a que el Grupo de trabajo prosiga sus labores, ciñéndose al mandato que figura en el anexo 4.

ANEXO 1**LISTA DE DOCUMENTOS PRESENTADOS AL GRUPO MIXTO DE TRABAJO**

Signatura del documento	Título del documento
IMO/ILO/WGLCCS 3/1	Orden del día provisional
IMO/ILO/WGLCCS 3/3	Informe sobre la información elaborada o compilada por las secretarías de la OIT y de la OMI
IMO/ILO/WGLCCS 3/3/Add.1	Información solicitada a las secretarías de la OIT y de la OMI para la tercera reunión del Grupo mixto de trabajo
IMO/ILO/WGLCCS 3/4	Ultimación de la labor sobre: la resolución pertinente al abandono (CIOSL/ITF)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/1	Ultimación de la labor sobre: la resolución pertinente al abandono, muerte y lesiones corporales (CIOSL/ITF)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/2	Ultimación de la labor sobre: la resolución pertinente al abandono, muerte y lesiones corporales (ISF)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3	Ultimación de la labor sobre: la resolución pertinente al abandono, muerte y lesiones corporales (Clubes P e I)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3/Add.1	Ultimación de la labor sobre: la resolución relativa al abandono, muerte y lesiones corporales (Clubes P e I)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/4	Ultimación de la labor sobre: la resolución pertinente al abandono, muerte y lesiones corporales (Grecia)
IMO/ILO/WGLCCS 3/5	Examen de una posible solución a largo plazo para la cuestión de la garantía financiera con respecto al: abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar (CIOSL/ITF)
IMO/ILO/WGLCCS 3/5/1	Examen de una posible solución a largo plazo para la cuestión de la garantía financiera con respecto al: abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar (Noruega)

ANEXO 2**PROYECTO DE RESOLUCIÓN****DIRECTRICES SOBRE LA PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA
PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR**

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO;

TOMANDO NOTA de la importancia asignada al factor humano en el plan de acción de la Organización Marítima Internacional (OMI), que es de una importancia capital para impulsar un transporte marítimo de calidad y del objetivo básico de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que es la promoción del trabajo decente,

RECORDANDO la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, así como las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo,

RECORDANDO TAMBIÉN los principios de derechos humanos de ámbito internacional, generalmente aceptados, aplicables a todos los trabajadores,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, en el que se exige a todo Estado de abanderamiento que de manera efectiva ejerza su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón,

CONSIDERANDO las disposiciones del artículo 5 de la Convención de Viena sobre relaciones consulares, 1963, en especial la extensión por parte de un Estado de la protección y ayuda consular a sus nacionales y a sus buques y tripulaciones,

CONSIDERANDO ASIMISMO el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, y el Convenio internacional sobre embargo preventivo de buques, 1999,

TOMANDO NOTA de las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo, en especial, del Convenio de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº 166),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la resolución sobre la protección de los salarios de los marinos abandonados, adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 252ª reunión (marzo 1992),

RECONOCIENDO que el abandono de la gente de mar es un problema serio, que tiene una dimensión humana y otra social,

CONSIDERANDO TAMBIÉN que dada la naturaleza global del sector del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

PREOCUPADOS POR el hecho de que, si los propietarios de buques carecen de una garantía financiera eficaz, en los casos de abandono es posible que la gente de mar no reciba la remuneración adeudada o no se la repatrie con prontitud,

TOMANDO NOTA de que las Directrices representan una contribución importante a los objetivos de impedir la utilización de buques deficientes y de mejorar la protección social de la gente de mar,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que en la presente resolución no se pide la adopción de mecanismos adicionales cuando las legislaciones nacionales ya otorguen el mismo nivel de protección que las directrices, o bien lo excedan,

AFIRMANDO que el derecho a la repatriación, manutención mientras perdure la situación de abandono, y el pago de la remuneración han de formar parte de los derechos reglamentarios y contractuales de la gente de mar y que los mismos no han de verse afectados por la incapacidad o falta de voluntad de los propietarios de buques al momento de dar cumplimiento a sus obligaciones,

RECONOCIENDO ASIMISMO que en los casos en los que los propietarios no cumplen las obligaciones que le corresponden, es posible que hayan de intervenir los Estados de abanderamiento y, en algunos casos, los Estados de los que la gente de mar es nacional, o bien el Estado rector del puerto,

EN EL CONVENCIMIENTO de que la adopción de las Directrices es una medida provisional apropiada que tiene como fin asegurar la provisión de una garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar,

1. ADOPTAN las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar;
2. PIDEN a los Gobiernos Miembros que señalen esta resolución y las Directrices a la atención de los propietarios de buques y de la gente de mar y a sus respectivas organizaciones;
3. INSTAN a los Gobiernos Miembros a que, cuando den cumplimiento a sus obligaciones como Estados de abanderamiento:
 - .1 se aseguren de que los propietarios de buques acatan las Directrices;
 - .2 se aseguren de que la gente de mar empleada o contratada en buques que ondeen su pabellón goza de protección para los casos de abandono mediante un sistema de garantía financiera;
 - .3 adopten, para eventualidades, disposiciones para la manutención y la repatriación de la gente de mar empleada o contratada en los buques que ondeen su pabellón, en los casos de abandono;

4. INSTAN TAMBIÉN a los Gobiernos Miembros en los que en el territorio bajo su jurisdicción se haya abandonado a gente de mar, a que informen del caso al Estado de abanderamiento del buque y a los Estados de los que son nacionales la gente de mar y a que colaboren entre ellos y presten asistencia a fin de conseguir una pronta solución al problema;
5. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que reconozcan que de conformidad con las normas laborales internacionales pertinentes en los casos en los que el propietario de un buque no da cumplimiento a sus obligaciones de ámbito internacional y falla el sistema de garantía financiera para repatriar a la gente de mar abandonada, o el Estado de abanderamiento no se hace cargo de la situación, es posible que le corresponda al Estado rector del puerto o a los Estados de los que son nacionales la gente de mar, hacerse cargo de la repatriación, sin perjuicio de las acciones que puedan emprender para resarcirse de los gastos;
6. RECOMIENDAN que los Gobiernos Miembros:
 - .1 señalen a la atención de sus autoridades de inmigración las ventajas que conlleva el que la gente de mar esté cubierta por un sistema de garantía financiera para casos de abandono;
 - .2 tengan presente que la carencia de un sistema de garantía financiera no debería perjudicar la consideración que se le dé a la gente de mar abandonada con respecto a las leyes de inmigración;
7. SOLICITAN a los Gobiernos Miembros que, sin perjuicio de los requisitos de notificación dispuestos en los instrumentos internacionales aplicables, comuniquen al Secretario General de la OMI o al Director General de la OIT, a los efectos de distribuir ampliamente la información, los puntos de contacto designados para tratar los casos de abandono y las demás cuestiones a las que se hace referencia en las Directrices;
8. INVITAN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo o de observadoras en el contexto de la OMI o de la OIT, según proceda, a que tomen nota de los casos de abandono de la gente de mar y los transmitan, cuando así se les solicite, a la OMI o a la OIT;
9. PIDEN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometido a examen el problema del abandono y que periódicamente examinen la magnitud del problema;
10. INVITAN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a que examinen otras medidas adecuadas que constituyan soluciones sostenibles a largo plazo mediante las que se aborden los problemas a los que se hace referencia en las presentes Directrices;
11. PIDEN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometidas a revisión las Directrices y que las enmienden según sea necesario; y
12. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de que las presentes Directrices entrarán en vigor el 1 de enero de 2002.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El objetivo de las presentes Directrices es servir de orientación a los Estados para que cuando aprueben sus normas nacionales puedan determinar cuáles son los aspectos más importantes que se han de tener en cuenta en relación con la garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar.

1.2 En las Directrices se recomiendan medidas que han de ser implantadas por los propietarios de buques a fin de asegurar que la gente de mar que es abandonada esté cubierta por un sistema adecuado de garantía financiera. En las Directrices se determinan las características principales y el ámbito de aplicación del sistema de garantía financiera y contienen además recomendaciones con respecto a la certificación del sistema de garantía financiero.

1.3 Estas Directrices también son aplicables a los buques pesqueros dedicados a viajes internacionales.

2 DEFINICIONES

2.1 A los efectos de las presentes Directrices, y salvo disposición expresa en otro sentido, se entenderá:

- .1 por *propietario de buques*, el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor o el agente naval o el fletador a casco desnudo, que asume del propietario la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades correspondientes;*
- .2 por *gente de mar* toda persona que está empleada o contratada para cualquier puesto a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima; y
- .3 por *abandono*, la situación que se caracteriza por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque y la gente de mar. El abandono se da cuando el propietario de un buque deja de cumplir ciertas obligaciones fundamentales con respecto a la gente de mar relativas a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada; cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, el alojamiento y la atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque.

* Artículo 1 c) del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (Nº 179) y regla IX/1.2 del SOLAS 1974, enmendado.

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 Se insta a los propietarios de buques a que den cumplimiento a estas Directrices con respecto a todos los buques de navegación marítima.

3.2 Las presentes Directrices no son de aplicación a los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que están destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que dicho Estado decida lo contrario.

4 OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

4.1 Los propietarios de buques, deberán disponer de un sistema de garantía financiera que se ajuste a las presentes Directrices.

4.2 Los propietarios de buques emplazarán a bordo carteles en los que se den a conocer las señas para ponerse en contacto con las personas o entidades encargadas de tramitar las reclamaciones cubiertas por estas Directrices.

5 ALCANCE DE LOS SISTEMAS DE GARANTÍA FINANCIERA

5.1 El sistema de garantía financiera cubrirá:

- .1 los gastos por la repatriación de la gente de mar, que habrán de cubrirse sin que haya costo alguno para la gente de mar;
- .2 el sustento de la gente de mar, desde el momento del abandono hasta el de su llegada al lugar donde se les repatríe;
- .3 el pago de toda la remuneración adeudada a la gente de mar, así como de todas las prestaciones a las que tenga derecho por el contrato; y
- .4 el pago a la gente de mar de otros gastos en los que se haya incurrido durante el periodo de abandono y que tiene su origen en la situación de abandono.

5.2 En caso de que el propietario del buque no cumpla sus obligaciones, el sistema de garantía financiera cubrirá la repatriación de la gente de mar por medios adecuados y rápidos, normalmente por transporte aéreo, incluyendo la provisión de sustento y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada al lugar de repatriación, el cuidado médico, el pasaje y el transporte de los efectos personales así como cualquier otro gasto razonable.

5.3 El sustento de la gente de mar, mientras perdure la situación de abandono, incluirá: alimentos adecuados, vestuario, acomodación, cuidado médico y otras necesidades básicas.

5.4 En el pago de la gente de mar de toda la remuneración adeudada se incluirán los salarios devengados y las demás prestaciones previstas en el contrato de empleo y en la legislación nacional.

5.5 Cuando la gente de mar incurra en otros gastos razonables durante el periodo del abandono, estarán facultados a que se les reembolsen tales gastos con cargo al sistema de garantía financiera.

6 MODALIDADES DEL SISTEMA DE GARANTÍA FINANCIERA

6.1 El sistema de garantía financiera podrá adoptar la modalidad, entre otras, de un plan de seguridad social, un seguro, un fondo nacional u otras formas de garantía financiera.

6.2 El sistema de garantía financiera, además de lo dispuesto en el párrafo 5.1:

- a) contemplará la posibilidad de acceso directo al mismo por parte de la gente de mar;
- b) tendrá una cobertura suficiente con respecto a los elementos del abandono a los que se hace referencia en las presentes Directrices; y
- c) será aplicable a toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad.

7 CERTIFICADOS

7.1 Los propietarios de buques se asegurarán de que en sus buques de navegación marítima dedicados a viajes internacionales se cuenta a bordo con un certificado mediante en el que se atestigüe la existencia de un sistema de garantía financiera para los casos de abandono de gente de mar. Este certificado se exhibirá de un lugar destacado de los espacios de alojamiento de la gente de mar.

7.2 Si en función de la gente de mar a bordo de un buque se necesitan más de un certificado, se exhibirán todos los certificados que sean necesarios.

7.3 Como mínimo el certificado incluirá:

- .1 nombre del buque;
- .2 distintivo de llamada del buque;
- .3 puerto de matrícula del buque;
- .4 N° IMO del buque
- .5 nombre del proveedor de garantía financiera;
- .6 domicilio social del proveedor de garantía financiera;
- .7 nombre del propietario del buque;
- .8 periodo de validez de la garantía financiera; y
- .9 atestación de que la garantía financiera se ajusta a las normas recomendadas que figuran en las presentes Directrices.

7.4 Cuando así lo exijan las autoridades de inmigración, se les facilitará una copia del certificado, a fines de informarles de que la gente de mar está cubierta por un sistema de garantía financiera que abarca su sustento, repatriación y pago de la remuneración adeudada.

ANEXO 3**PROYECTO DE RESOLUCIÓN****DIRECTRICES SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES CON RESPECTO A LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES POR LESIÓN CORPORAL O MUERTE DE LA GENTE DE MAR**

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO,

TOMANDO NOTA de la importancia asignada al factor humano en el plan de acción de la Organización Marítima internacional (OMI), que es de una importancia capital para impulsar un transporte marítimo de calidad, y del objetivo básico de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que es la promoción del trabajo decente,

RECORDANDO la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, así como las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo,

RECORDANDO TAMBIÉN los principios de derechos humanos de ámbito internacional, generalmente aceptados aplicables, a todos los trabajadores,

TOMANDO NOTA ASIMISMO del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado; del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993; y del Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999; tomando nota asimismo de que en un número considerable de casos ha habido problemas serios y reales por lo que respecta al curso que se le ha dado a las reclamaciones por lesiones corporales o muerte de la gente de mar, que tienen una dimensión humana y otra social,

RECONOCIENDO que es necesario recomendar normas internacionales mínimas acerca de las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones corporales y muerte de la gente de mar,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN que los propietarios de buques, al momento de dar cumplimiento a su obligación de ofrecer unas condiciones laborales seguras y decentes, deben haber adoptado las medidas necesarias para hacer frente a los pagos que pudieran surgir con respecto a indemnizaciones por casos de muertes o lesiones corporales,

CONSIDERANDO TAMBIÉN que dada la naturaleza global del sector del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

CONSIDERANDO ADEMÁS que las indemnizaciones deben pagarse en su totalidad y sin dilaciones, sin perjuicio de cualquier otro derecho que pueda asistir a la gente de mar o a sus parientes más próximos,

PREOCUPADOS por el hecho de que si la cobertura de seguro del propietario de buque no es suficiente o no se cuenta con otras modalidades de garantía financiera eficaces, es poco probable que la gente de mar pueda recibir una indemnización completa y rápida,

TOMANDO NOTA de que estas Directrices representan una valiosa contribución a los objetivos de impedir la utilización de buques deficientes y de mejorar la protección social de la gente de mar,

RECONOCIENDO también que en la presente resolución no se pide la adopción de mecanismos adicionales cuando las legislaciones nacionales ya otorguen el mismo nivel de protección de las Directrices, o bien lo excedan,

CONSIDERANDO que la resolución A.898(21) de la Asamblea de la OMI, relativa a las Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo, no se ocupa directamente de las reclamaciones contractuales por lesión corporal y muerte de la gente de mar, sino que trata de garantizar que los propietarios de buques dispongan de una cobertura de seguro efectiva u otra forma efectiva de garantía financiera para las reclamaciones de derecho marítimo,

EN EL CONVENCIMIENTO de que mediante la adopción de las Directrices se alcanza una solución provisional adecuada para garantizar el pago de las indemnizaciones por lesiones corporales y muerte de la gente de mar,

1. ADOPTAN las Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. PIDEN a los Gobiernos Miembros que señalen la presente resolución y las Directrices a la atención de los propietarios de buques y de la gente de mar y de sus respectivas organizaciones;
3. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que se aseguren de que los propietarios de buques dan cumplimiento a las Directrices;
4. INVITAN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a que examinen otras medidas apropiadas que constituyan soluciones sostenibles a largo plazo para hacer frente a los problemas a los que se hace referencia en las presentes Directrices;
5. SOLICITAN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometidas a revisión las presentes Directrices y que las enmienden según sea necesario;
6. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de que las presentes Directrices entrarán en vigor el 1 de enero de 2002.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES CON RESPECTO A LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES POR LESIÓN CORPORAL O MUERTE DE LA GENTE DE MAR

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El objetivo de las presentes Directrices es servir de orientación a los Estados para que cuando aprueben sus normas nacionales puedan determinar cuáles son los aspectos más importantes que se han de tener en cuenta en relación con los pagos que se haya de hacer a la gente de mar por reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte.

1.2 En las Directrices se recomiendan medidas que han de ser implantadas por los propietarios de buques a fin de asegurar que existe una cobertura de seguro eficaz, u otro tipo de garantía financiera, mediante la que facilite el pago rápido y en su totalidad de tales reclamaciones. Las Directrices también incluyen recomendaciones con respecto a la certificación y un modelo de finiquito para tales recomendaciones.

1.3 Las presentes Directrices también podrían aplicarse a los buques pesqueros.

2 DEFINICIONES

2.1 A los efectos de las presentes Directrices, y salvo disposición expresa en otro sentido, se entenderá:

- .1 por *propietario de buque*, el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor o el agente naval o el fletador a casco desnudo, que asume del propietario del buque la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades correspondientes;[?]
- .2 por *gente de mar*, toda persona que esté empleada o contratada para cualquier puesto a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima;
- .3 por *lesión corporal*, toda enfermedad, o deficiencia en las condiciones físicas o mentales, resultante del trabajo que desarrolla a bordo la gente de mar, o relacionada con el mismo;
- .4 por *reclamaciones*, las reclamaciones contractuales válidas de indemnizaciones por lesiones corporales o muerte a los niveles que se dispongan en los términos y condiciones fijados para el empleo de la gente de mar;
- .5 por *seguro*, un seguro efectivo u otras formas de garantía financiera para responder por las reclamaciones interpuestas contra los propietarios de buques, que se ajusta a los criterios orgánicos dispuestos en las presentes Directrices; y

[?] Artículo 1 c) del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (Nº 179) y regla IX/2 del SOLAS 1974, enmendado.

- .6 por *asegurador*, toda persona o entidad que facilite una cobertura de seguro a un propietario de buque.

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 Se insta a los propietarios de buques al dar cumplimiento a estas Directrices con respecto a todos los buques de navegación marítima.

3.2 Las presentes Directrices no son de aplicación a los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que están destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que dicho Estado decida lo contrario.

4 OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

4.1 Los propietarios de buques al dar cumplimiento a su obligación de proveer unas condiciones laborales seguras y decentes, deben adoptar las medidas necesarias para hacer frente a los pagos de las indemnizaciones que puedan surgir por casos de muerte o lesiones corporales. Los propietarios de buques deben disponer que sus buques tengan una cobertura de seguro eficaz acorde con las presentes Directrices.

4.2 Los propietarios de buques tomarán las medidas adecuadas para la liquidación pronta de las reclamaciones que puedan surgir. Los propietarios de buques también se asegurarán de que todas las reclamaciones válidas de origen contractual sean satisfechas en su totalidad. Sus representantes, o los representantes de los aseguradores, no ejercerán presión para que los pagos sean inferiores a los que deben de ser de conformidad con los contratos o para que se efectúen pagos que de alguna manera vayan en contra de lo dispuesto en las presentes Directrices.

4.3 Cuando por la naturaleza de una lesión corporal sea difícil para el propietario del buque liquidar la reclamación en su totalidad, se harán pagos adelantados de carácter provisional a fin de evitar que la gente de mar tenga que pasar privaciones indebidas.

4.4 Los propietarios de buques emplazarán a bordo carteles en los que se den a conocer las señas para ponerse en contacto con las personas o entidades que tramitarán las reclamaciones cubiertas por estas Directrices.

5 PAGO DE LAS RECLAMACIONES

5.1 Independientemente de lo que disponga la legislación nacional, se recomienda a las partes involucradas en el pago de una reclamación contractual que utilicen el modelo de finiquito que figura en el apéndice del presente anexo.

6 COBERTURA DE SEGURO

6.1 Los criterios funcionales relativos a la cobertura de seguro del pago de las reclamaciones incluirán, entre otras cosas:

- .1 la indemnización contractual, tal como se estipule en el contrato de empleo y sin perjuicio de lo que se indica seguidamente (2), la cual ha de pagarse en su totalidad y sin demoras;

- .2 la gente de mar recibirá el pago sin perjuicio de lo que le pueda corresponder de conformidad con los demás derechos que marca la ley, si bien este pago podrá compensarse con cualquier indemnización acordada en virtud de una demanda civil planteada con respecto al mismo incidente;
- .3 el propietario del buque se asegurará de que se facilita un certificado en el que se indique el periodo de validez de la cobertura de seguro;
- .4 a la gente de mar se la notificará con antelación si se va a cancelar el seguro, y de manera inmediata si no se va a renovar; y
- .5 la póliza de seguro ha de prever el pago de todas las reclamaciones que puedan surgir durante el periodo durante el que el certificado es válido.

7 CERTIFICADOS

7.1 Los propietarios de buques se asegurarán de que sus buques llevan a bordo un certificado expedido por el asegurador. Dicho certificado se colocará en un lugar bien visible de los alojamientos de la tripulación.

7.1.1 En el caso de que más de un asegurador cubra las reclamaciones, se necesitará un certificado de cada asegurador.

7.2 Como mínimo, el certificado debe incluir:

- .1 el nombre del buque;
- .2 el puerto de matrícula del buque;
- .3 el distintivo de llamada del buque;
- .4 el N° IMO del buque;
- .5 el nombre del proveedor de la garantía financiera;
- .6 el domicilio social del proveedor de la garantía financiera;
- .7 nombre del propietario del buque;
- .8 periodo de validez de la garantía financiera; y
- .9 una atestación de que la garantía financiera cumple las normas recomendadas en las presentes Directrices.

APÉNDICE

MODELO DE FINIQUITO

PARA LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES

Buque:

Suceso:

Marino/Herederó legítímo/persona a cargo del marino:

Propietario del buque:

El abajo firmante, [marino] [herederó legítímo y/o persona a cargo del marino]*, reconoce por la presente haber recibido la suma de [moneda y cuantía] en concepto de satisfacción de la obligación del propietario del buque de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de los términos y condiciones del contrato de trabajo del marino, y libera por la presente al propietario del buque de sus obligaciones en virtud de dichos términos y condiciones del contrato de trabajo.

El pago se efectúa sin admisión de responsabilidad ante cualquier reclamación y se acepta sin perjuicio del derecho del [marino/herederó legítímo y/o persona a cargo del marino] a presentar una reclamación ante los tribunales por negligencia o culpa extracontractual o a pretender cualquier otra reparación legal disponible como resultado del suceso arriba mencionado.

Fecha:

Marino/Herederó legítímo/persona a cargo del marino:

Firmado:

Aceptación:

Propietario del buque/Representante del Propietario: Firmado

Asegurador/Representante del Asegurador: Firmado

* Táchese según proceda.

ANEXO 4

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

**Cuarta reunión
Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad
e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte,
lesiones corporales y abandono de la gente de mar**

que se celebrará en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR,
del 28 de enero al 1 de febrero 2002

- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Examen de las soluciones a largo plazo a los problemas del abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar, incluidos:
 - el seguimiento de la implantación de la resolución y de las directrices sobre provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar;
 - el seguimiento de la implantación de la resolución y de las directrices sobre responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar;
 - el seguimiento y evaluación de la situación general con vistas a determinar medidas futuras, incluida la posible creación de una base de datos; y
 - la evaluación de la necesidad de un instrumento obligatorio.
- 3 Posible revisión del mandato del Grupo de trabajo
- 4 Otros asuntos
- 5 Aprobación del proyecto de informe

ANEXO 5

LISTA DE PARTICIPANTES

- Presidente:** Sr. J.-M. Schindler
(Gobierno Miembro - Francia)
- Vicepresidentes:** Sr. K. Akatsuka
(Representante de los Armadores)
- Sr. B. Orrell
(Representante de la Gente de Mar)

PARTICIPANTES DE LA OIT

MIEMBROS DEL GRUPO DE LOS
ARMADORES

Sr. K. Akatsuka (Japón)

Sr. G. Koltsidopoulos (Grecia)

Sr. D. Lindemann (Alemania)

Sr. J. Lusted (Reino Unido)

- DIRECCIONES DE CORREO
ELECTRÓNICO

- office@jsaldn.org.uk (inglés)

- senkyo@jsaldn.org.uk (japonés)

- Lindemann@Reederverband.de

- john.lusted@british-shipping.org

Asesores

Sra. E. Midelfart (Noruega)

Sr. D. Dearsley (Federación Naviera

Internacional) (punto de contacto para
el Grupo de los Armadores, con copia
al Sr. J. Lusted)- edith.midelfart@rederi.no

MIEMBROS DEL GRUPO DE LA GENTE DE MAR

Sr. S. Buckman (Ghana)

Sr. G. Oca (Filipinas)

Sr. B. Orrell (Reino Unido)

Sr. A. Tselentis (Grecia)

- amosup@mnl.sequel.net

- borrel@numast.org

Asesores

Sra. D. Fitzpatrick (Federación
Internacional de los Trabajadores del
Transporte) - mail@itf.org.uk

Sr. J. Whitlow (Federación Internacional
de los Trabajadores del Transporte)
(punto de contacto para el Grupo de la
Gente de Mar, con copia al Sr. B. Orrell) - whitlow_jon@itf.org.uk

Sr. P. Newdick

PARTICIPANTES DE LA OMI

GOBIERNOS MIEMBROS

- DIRECCIONES DE CORREO ELECTRÓNICO

CHIPRE

Sr. N. Charalambous
Sr. A. Chrysostomou

- dmslo@ukgateway.net

ESTADOS UNIDOS

Sr. W. Chaney
Sr. D.B. Stevenson

- wchaney@comdt.uscg.mil
- csr@seamenschurch.org

FRANCIA

Sr. J-M. Schindler
Sr. G. Gasc
Sr. F. Joret
Sr. A Moussat

- Jean-Marc.schindler@diplomatie.fr
- infofrance.maritime@mailambafrance.org.uk
- fabien.joret@equipement.gouv.fr
- alain.moussat@equipement.gouv.fr

FILIPINAS

Sr. G. Asuque
Sr. V. Manzano
Sra. B. Pimentel

- gbad@philemb.demon.co.uk
-
- bvp@marina.gov.ph

GRECIA

Sr. A. Chondronasios
Sr. G. Boumpopoulos

- ikar@yen.gr

REINO UNIDO

Sr. B. West
Sr. D. Cooke
Sr. C. Ellis

- david_cooke@detr.gsi.gov.uk
- chris_ellis@detr.gsi.gov.uk

REPÚBLICA DE COREA

Sr. Yeong- Woo Jeon

- ywjeon@post.webkimft.or.kr

OBSERVADORES

GOBIERNOS

DIRECCIONES DE CORREO ELECTRÓNICO

BAHAMAS

Sr. A Colebrook - acolebrook@bahamasmaritime.com

NORUEGA

Sr. A. Østre - anders.ostre@sjofartsdir.dep.no

PAÍSES BAJOS

Sr. Jan de Boer - jan.dboer@dgg.minvenw.nl

PANAMÁ

Sr. O. Allard - oallard@panamauk.org
Sr. A. Orlando

ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)

Sr. D. Dearsley - david.dearsley@marisec.org
Sra. L. Howlett
Sr. R.E.C. Guy - richard.guy@marisec.org.uk

CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)

Sr. J. Smith - itf france@club/internet.fr
Sr. T. Holmer - holmer_tom@itf.org.uk
Sr. J. Lamug - amosup@mnl.sequel.net

GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Sr. H. Hurst - heh.hurst@btinternet.co.uk
Sr. C. Hume
Sr. P. Massey - MASSEYTP@MUTUAL.CO.UK

ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)

Sr. K. Peters

**COMITÉ INTERNACIONAL PARA EL BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR
(PCSW)**

Sr. A. Elliot

SECRETARÍA CONJUNTA

OIT

Sra. C. Doumbia-Henry, Directora Adjunta, Departamento de Actividades Sectoriales
doumbia@ilo.org

Sr. B. Wagner, Experto marítimo, Departamento de Actividades Sectoriales

Sr. K. Schindler, Jurista, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo

OMI

Sra. R. P. Balkin, Directora, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores

Sr. A. Blanco-Bazán, Director Adjunto Superior/Jefe de la Oficina Jurídica, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores

Sr. G. Librando, Oficial Jurídico Superior, Oficina Jurídica, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores - **gibrando@imo.org**

Sr. C. Young, Oficial Jurídico, Oficina Jurídica, División de Asunto Jurídicos y Relaciones Exteriores - **cyoung@imo.org**
