



## TERCER PUNTO DEL ORDEN DEL DIA

**Informe de la cuarta 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 septiembre – 4 de octubre de 2002)**

1. En su 282.<sup>a</sup> reunión (noviembre 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 de Trabajo)<sup>1</sup>. El Consejo de Administración aprobó la celebración de una cuarta reunión del Grupo de Trabajo, 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 OIT, a mediados de 2002.
2. A tenor de la decisión mencionada, el Grupo de Trabajo celebró una cuarta reunión del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002, en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), en Londres (véase el informe que se adjunta al presente documento).
3. En esa cuarta reunión, el Grupo de Trabajo acordó que:
  - a) debería mantenerse el mecanismo de supervisión de la aplicación de las resoluciones y directrices sobre provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de la gente de mar, así como:
    - recabar información de los gobiernos y de las organizaciones pertinentes mediante cuestionarios aprobados por el Grupo de Trabajo sobre cuestiones relativas al abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar, para supervisar el efecto de las resoluciones y directrices;
    - instar a los gobiernos a que apliquen las directrices e informen sobre su aplicación;

<sup>1</sup> Documento GB.283/STM/5.

- establecer procedimientos de seguimiento para revisar la situación aproximadamente dentro de un año, basándose también en la evolución en otros foros internacionales;
  - creación y mantenimiento de una base de datos conjunta OMI/OIT que contenga la información más destacada sobre ejemplos de abandono y del grado de cumplimiento o incumplimiento de los instrumentos internacionales pertinentes por las partes interesadas con el fin de supervisar el problema de los casos de abandono de una manera informativa y exhaustiva;
- b) debería estudiarse la posibilidad de elaborar un instrumento obligatorio para tratar las cuestiones de responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar para el caso de que la eficacia en la aplicación de las resoluciones y directrices anteriormente mencionadas y el proceso de consolidación de los instrumentos marítimos del trabajo no proporcionen suficientes alternativas;
- c) no se consideró necesario introducir ninguna enmienda esencial al presente mandato, salvo en lo que se refiere al texto relativo a la supervisión de la aplicación de las resoluciones y directrices mencionadas *supra* y para realizar recomendaciones adecuadas al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT para lograr una mejor aplicación y encontrar soluciones sostenibles a largo plazo.
4. El Grupo de Trabajo invitó al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a que:
- a) tomaran nota del informe presentado por el Grupo de Trabajo en su cuarta reunión, que figura anexo al presente documento;
  - b) aprobaran el mandato revisado por el Grupo de Trabajo, tal como está incluido en el anexo 6 del informe;
  - c) aprobaran la comunicación a los Estados Miembros de los cuestionarios que figuran en los anexos 2 y 3 del informe, como parte del proceso de seguimiento de las resoluciones y de las directrices conexas;
  - d) aprobaran la comunicación de la circular a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales, relativa a la notificación de los casos de abandono;
  - e) estudiaran la posibilidad de crear una base de datos sobre los casos de abandono de la gente de mar.
5. ***Se invita a la Comisión de Reuniones Sectoriales y Técnicas y Cuestiones Afines a que tome nota del 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, y tal vez estime oportuno recomendar al Consejo de Administración que apruebe las recomendaciones del Grupo de Trabajo, tal y como figuran en el párrafo 4 supra.***

Ginebra, 29 de enero de 2003.

*Punto que requiere decisión:* párrafo 5.



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  
4º periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día

IMO/ILO/WGLCCS 4/3  
4 octubre 2002  
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 4ª reunión del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI). En el anexo 8 del presente documento figura la lista de participantes. En el anexo 1 figura una lista de documentos presentados para su examen en esta reunión del Grupo mixto de trabajo.

1.2 En su alocución de bienvenida a los participantes, en nombre del Secretario General, la Sra. Rosalie P. Balkin, Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (OMI), recordó que al principio se había previsto celebrar la reunión del 28 de enero al 1 de febrero de 2002. Luego se pospuso la fecha de la reunión del 16 al 20 de septiembre de 2002 para permitir un plazo suficiente para que se elaborasen la resolución y las directrices conexas sobre provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y la resolución y las directrices conexas sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de la gente de mar, que fueron ambas adoptadas en noviembre de 2001 con el fin de implantarlas en el ámbito nacional. Por lo tanto se desplazó ligeramente la fecha de la reunión para evitar que interfiriese con otra reunión.

1.3 La Sra. Rosalie P. Balkin recordó los logros del Grupo mixto de trabajo bajo la diestra presidencia del Sr. Jean-Marc Schindler (Francia). En primera instancia el Grupo de trabajo examinó y debatió cuestiones relativas a la provisión de una garantía financiera para los tripulantes y sus dependientes en relación con el pago de una indemnización en casos de muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar, todo esto conforme con los instrumentos pertinentes de la OMI y de la OIT incluyendo los elaborados de manera conjunta a instancias de las Naciones Unidas y la OMI.

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.

1.4 La Sra. Balkin recordó que el examen de esta cuestión le había sido atribuida al Grupo por el Comité Jurídico de la OMI, el que había estado trabajando en una revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974. El Comité estimó que la provisión de garantía financiera para la gente de mar debería ser examinada independiente de la garantía correspondiente a los pasajeros. Para poder tratar a la brevedad el hecho de que ninguno de los instrumentos internacionales existentes aborda de manera adecuada y exhaustiva los problemas relativos a las lesiones corporales, la muerte o el abandono de la gente de mar, el Grupo preparó el proyecto de las resoluciones de la Asamblea y sus directrices conexas.

1.5 La Sra. Balkin declaró que la importancia de las resoluciones y sus directrices conexas se basan en el hecho de que por primera vez un instrumento internacional intenta definir en lo que respecta a la garantía financiera, los derechos de la gente de mar y los deberes inherentes a esto, no sólo para las compañías de transporte marítimo en su condición de empleadores, sino que también define los deberes de los Estados de abanderamiento y en algunos casos de los Estados que corresponden a la nacionalidad de la gente de mar. El propósito era de brindar a la gente de mar y a su familias un nivel de protección en relación con la garantía financiera que hasta ahora no han gozado en relación con dos aspectos muy fundamentales de los derechos y prestaciones sociales de la gente de mar.

1.6 Durante su 83º periodo de sesiones celebrado en octubre de 2001, el Comité Jurídico de la OMI aprobó los proyectos de resoluciones y de directrices conexas presentados. Éstos fueron posteriormente adoptados por la Asamblea de la OMI durante su 22º periodo de sesiones celebrado en noviembre de 2001 por las resoluciones A.930(22) y A.931(22), respectivamente, ambas adoptadas el 29 de noviembre de 2001. Las resoluciones y directrices también fueron adoptadas por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) en su 282ª reunión, (16 de noviembre de 2001) (documentos GB.282/10 y GB.282/STM/5). Ambas resoluciones y directrices entraron en vigor el 1 de enero de 2002. Se comunicó el resto de las resoluciones y las directrices conexas a los Estados Miembros de la OMI y a los miembros de los armadores y de la gente de mar designados por la OIT.

1.7 El Comité Jurídico de la OMI y la Asamblea de la OMI lo mismo que el Consejo de Administración de la OIT, expresaron su beneplácito por los resultados de las labores de este Grupo y por el espíritu de cooperación entre lo participantes. Sin embargo, el Grupo aún no había completado su labor y se le encargó ahora la tarea de supervisar la implantación de las resoluciones y de las directrices conexas. Como parte de esta tarea, la Sra. Balkin observó que el Grupo tendrá que realizar también una evaluación de la situación general y podría querer realizar algunas observaciones sobre la necesidad de emprender cualquier labor en el futuro, por lo tanto expresó que se podría realizar una recomendación al respecto a las instancias rectoras de la OMI y de la OIT.

1.8 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, haciendo hincapié en la manera positiva como se había comenzado a abordar la cuestión de la garantía financiera, la que no había sido abordada en los instrumentos internacionales previamente adoptados.

1.9 También recordó que la OIT estaba elaborando un único instrumento "marco" que consolidaría el cuerpo jurídico existente de los convenios y recomendaciones marítimas de la OIT. El nuevo tratado brindará un tercer sustento eficaz, una base social, que completará los pilares de seguridad y ambientales. Concluyó observando que la actividad del Grupo de Trabajo estaba perfectamente integrada en el ámbito de las actividades actuales de la OIT.

1.10 El Presidente del Grupo mixto de trabajo, el Sr. Jean-Marc Schindler (Gobierno Miembro–Francia) comenzó su alocución agradeciendo a los representantes de las Secretarías de la OMI y de la OIT y declaró que el Grupo mixto de trabajo ha culminado exitosamente la primera fase de un enfoque compuesto por dos fases correspondientes a su mandato, preparando resoluciones y directrices conexas sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y sobre la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de la gente de mar. El grupo debe ahora abordar la segunda fase, que consiste en supervisar su implantación y evaluar la situación general para determinar la necesidad y orientación de cualquier acción futura, incluida la posible elaboración de una base de datos. El Grupo podrá entonces iniciar el examen de soluciones obligatorias a largo plazo sobre la cuestión del abandono y la reducción y/o demora en el pago de las reclamaciones por lesiones corporales o muerte de la gente de mar.

## **2 APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**

2.1 El Grupo de trabajo aprobó el orden del día provisional presentado en el documento IMO/ILO/WGLCCS 4/1.

## **3 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**

### **A Observaciones generales**

3.1 El Grupo de trabajo recibió un documento presentado por la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL/ITF) (IMO/ILO/WGLCCS 4/2) en el que se realizan observaciones sobre los puntos 3, 4, 5 y 6 del orden del día. Este documento fue presentado por el representante de la CIOSL/ITF.

3.2 El representante de los armadores manifestó que, a pesar de la postergación de la reunión, todavía era demasiado prematuro realizar el seguimiento de la implantación de la resolución y de 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 y de las resoluciones y las directrices conexas sobre provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar. Recordó que se habían adoptado importantes decisiones durante el año previo relativas a la revisión y consolidación propuesta por la OIT de todos los convenios marítimos de la OIT y que esto podría decididamente afectar a la situación de la gente de mar, debido a que la consolidación propuesta tomaría en cuenta muchas de las cuestiones abordadas por las resoluciones y las directrices. Por último, afirmó que, a pesar de su posición, los armadores estaban dispuestos a debatir todas las diferentes cuestiones planteadas en el orden del día una vez que se hubiese realizado una evaluación adecuada de la situación.

3.3 El representante de la gente de mar señaló su reconocimiento tanto por la OIT como por la OMI por la importante labor que está realizando el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT. La OMI ha hecho acertadamente hincapié en la importancia del factor humano y en los últimos años desarrolló temas relativos al factor humano en ocasión del Día Marítimo Mundial. Un ejemplo adecuado es el tema actual que expresa que una navegación más segura exige una cultura de seguridad. El factor humano es también un aspecto medular en la labor de la OIT y durante una reciente reunión marítima de la OIT se adoptó una declaración consensual que establece que:

"Urge reducir de manera eficaz el déficit de trabajo decente en el sector de transporte marítimo".

Observó que la reunión de expertos ha solicitado que se adopten las medidas más energéticas en el ámbito nacional e internacional contra las prácticas que socaven las condiciones de vida y de trabajo decentes para la gente de mar. Para establecer una cultura de seguridad eficaz y bien ejecutada a bordo de los buques, se consideró esencial reducir el déficit de trabajo decente y la reunión brindó la oportunidad para que esto fuese realizado en un cierto número de zonas fundamentales. La considerable cantidad de tiempo y de esfuerzos destinados por la OIT al sector marítimo a lo largo de los años indica que la gente de mar era considerada como trabajadores vulnerables que necesitaban una protección especial. Esto no pudo ser obtenido desde el punto de vista práctico y los cambios que se introdujeron en el sector y la manera con que este estuvo dirigido convirtieron a la inseguridad laboral en la norma y gran parte de la gente de mar se encuentra ahora fundamentalmente en la misma posición que los trabajadores migrantes. La comunidad internacional ha acertadamente hecho hincapié en la necesidad de que las organizaciones intergubernamentales cooperen y el trabajo de la reunión y el trabajo previo se reflejó de manera muy favorable tanto en la OMI como en la OIT porque brindó un buen ejemplo de cómo la cooperación y la reunión de las sinergias resultantes de competencias compartidas y superpuestas tienen la capacidad de aportar considerables mejoras a las oportunidades y condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. Esto permitirá que ambas Organizaciones satisfagan sus objetivos principales que eran, respectivamente, alcanzar una navegación más segura y un mar más limpio y el logro de condiciones de trabajo decentes para la gente de mar. Se deberán abordar los problemas reales y las injusticias afines para convertir al transporte marítimo en un sector sostenible y racional, bien considerado por la sociedad civil y que atraiga a postulantes adecuadamente calificados. El trabajo que está siendo realizado por el Grupo mixto de trabajo es fundamental y complementario para la labor de mayor alcance realizada por ambas organizaciones y la gente de mar espera participar de pleno derecho en la labor de la reunión. Se espera que la reunión adopte algunas decisiones importantes y fundamentales que permitan iniciar un proceso que una vez culminado garantice una solución permanente y duradera para los problemas que fueron discutidos exhaustivamente durante las reuniones previas.

3.4 La delegación de Francia informó que desde la última reunión del Grupo se han notificado 20 casos de abandono o de inicio de abandono en diferentes puertos del país, los que estuvieron caracterizados por las malas condiciones de vida de la tripulación.

3.5 La delegación de Chipre solicitó información sobre los trabajos en curso relativos a la revisión y consolidación de los convenios marítimos de la OIT. La delegación también observó que el Grupo debería llegar a un acuerdo sobre los puntos que deberá recomendar al Comité Jurídico antes de que se celebre la Asamblea en el último trimestre de 2003.

3.6 La delegación de los Estados Unidos señaló que era extremadamente importante que los países hubiesen promulgado una legislación nacional que abordara las cuestiones planteadas en las resoluciones y las directrices. Para supervisar ese proceso era de fundamental importancia garantizar el cumplimiento del mandato del Grupo de trabajo. Existe una necesidad bien definida de supervisar tanto las legislaciones y las reglas nacionales como las repercusiones que tengan estos actos gubernamentales en la gente de mar.

**B El seguimiento de la implantación de la resolución A.930(22) y de las directrices conexas**

3.7 Los representantes de la gente de mar se remitieron a la sección pertinente del documento IMO/ILO/WGLCCS 4/2. El anexo 1 del documento contiene una lista de instancias registradas por la ITF durante el periodo que va del 1 de julio de 1999 al 31 de diciembre de 2001, en el cual se abandonaron tripulaciones, y en el anexo 2 una lista de casos registrados de abandono de tripulaciones durante el periodo de seis meses que va del 1 de enero de 2002 al 30 de junio de 2002. Sólo durante ese periodo se produjeron 89 casos en los cuales se vieron abandonados un total de 1780 miembros de tripulaciones. En los casos registrados, el sistema de garantía financiera existente no era adecuado para tratar el abandono producido. La única asistencia que recibió la gente de mar provino de los sindicatos y de las organizaciones de beneficencia. A pesar de la resolución, fue obvio que el problema no ha sido resuelto y que por lo tanto es necesario llegar a una solución que tenga efecto obligatorio.

3.8 Los representantes de los armadores manifestaron su sorpresa ante el número de casos de abandono notificados en los anexos 1 y 2 del documento y por la delegación de Francia. Éstos propusieron que se debía recordar específicamente las directrices a los Estados de abanderamiento de los buques interesados. También propusieron que se debería dar un carácter oficial y normalizado a los casos de abandono notificados dado que hasta el presente, esta información estaba solamente disponible para la CIOSL/ITF.

3.9 El representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) observó que la CIOSL/ITF no era el único depositario de esta información.

3.10 El Presidente observó que era importante conocer cómo habían sido tratados estos casos por los Gobiernos y en el caso de que se hubieran abordado medidas para implementar la resolución, cuáles habían sido éstas.

3.11 La delegación de Francia informó que se había creado en Francia un fondo público que brinda medios de subsistencia a las tripulaciones abandonadas y en particular sirve para un adelanto parcial del pago de sus salarios. En muchos casos también se cubrió el coste de la repatriación. Posteriormente, las autoridades francesas intentarán ser reembolsadas por el armador o recuperar el coste por la venta del buque. También se organizó una oficina encargada de la repatriación internacional. Este sistema ha sido creado para que el Gobierno de Francia pueda cumplir con sus responsabilidades como Estado rector del puerto que actúa de conformidad con las directrices.

3.12 La delegación de Chipre, observó que acorde con el documento presentado por la gente de mar, era obvio que el problema planteado por los casos de abandono sigue existiendo. También observó que estos datos deben ser considerados en el marco de la implantación de la resolución. La delegación propuso que se enviase un cuestionario sobre la implantación de la resolución a las Administraciones nacionales. Este cuestionario deberá, entre otras cosas, solicitar información sobre la manera que han sido tratados los casos de abandono.

3.13 La delegación de Noruega informó al Grupo que Noruega se ha visto enfrentada a dificultades prácticas para implantar las directrices debido a que, mientras que la legislación nacional dispone que el armador debe tener una garantía bancaria que cubra ocho semanas de salarios, las directrices no establecen un límite similar para el periodo de garantía. La delegación manifestó la necesidad de crear una base de datos.

3.14 Las delegaciones de Ghana y de los Estados Unidos observaron que el problema del abandono de la gente de mar era un problema universal y que era necesario continuar con el seguimiento de la situación.

3.15 Luego de un debate, el Grupo decidió preparar un cuestionario que será enviado a las Administraciones nacionales competentes. La información deberá incluir:

- las medidas adoptadas por los Gobiernos relativas a la implantación de las directrices;
- las dificultades con las cuales se han enfrentado los Gobiernos para la implantación de las directrices; y
- las medidas que han adoptado para resolver los casos de abandono, particularmente si están relacionados con la implantación de la resolución.

Se decidió confiar la tarea de determinar los elementos que se deberán incluir en el cuestionario a un grupo de redacción dirigido por la delegación de los Estados Unidos y compuesto por dos representantes de la gente de mar, dos por los armadores y dos representantes gubernamentales. En el anexo 2 se adjunta el cuestionario aprobado por el Grupo.

#### **4 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**

4.1 Cuando introdujo las partes pertinentes de su presentación, el representante de la gente de mar hizo hincapié en la resistencia que se había manifestado ante la aplicación de los principios contenidos en la resolución y las directrices desde su adopción, indicando que la gente de mar y sus familias seguían sufriendo dificultades inaceptables debido a las demoras excesivas para resolver sus reclamaciones y que no se habían adoptado suficientes medidas para resolver los problemas y que no se había encontrado aún un modo adecuado para implantar las directrices.

4.2 El representante de los armadores declaró que existían dos cuestiones particulares para examinar. En primer lugar, que parecería ser que existiría un desacuerdo fundamental entre los representantes de la gente de mar y los representantes del Grupo internacional de Clubes de protección e indemnización (Clubes P e I) en relación con la situación jurídica que existe en algunos países, tales como Filipinas. Tres de los cuatro casos citados por el documento de la CIOSL/ITF corresponden a esta diferencia fundamental de opinión y a menos que esto sea resuelto, no existiría mayor interés en establecer un mecanismo para resolver las disputas. En segundo lugar, los armadores consideraron con pesar que no se hubieran realizado esfuerzos para seguir examinando cómo podría ser posible crear un mecanismo para resolver las disputas sobre las reclamaciones pendientes tal como había sido propuesto por los Clubes P e I. Por lo tanto, se propuso que se debería seguir debatiendo esta cuestión.

4.3 El representante de la gente de mar declaró que no se había aceptado la oferta de los armadores porque este mecanismo era incoherente y la transmisión de documentos o argumentos a lo largo de una cadena de organizaciones dispares no era ni eficaz ni realista. Antes de solicitar a otro representante de la gente de mar que hiciera uso de la palabra para examinar la legislación nacional de Filipinas, hizo hincapié sobre la primacía de la legislación del Estado de abanderamiento en estas cuestiones, tal como lo prescribe la Convención de las Naciones Unidas

sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y otros instrumentos internacionales. Observó la complejidad legal de esta cuestión que superaban los recursos de la mayoría de la gente de mar y sus familiares y el hecho de que la comunidad internacional haya reconocido la vulnerabilidad de la gente de mar y la necesidad de brindarles una protección suplementaria en estas cuestiones. Citó el *Standard Employment Contract (SEC)* (Contrato de Empleo Normalizado) de la Administración para el empleo en el extranjero de Filipinas. A pesar de que el nuevo contrato ha sufrido cambios, la interpretación de sus nuevas disposiciones sigue siendo la misma, en particular para las reclamaciones ajenas a las obligaciones contractuales. En lo relativo a la cuestión del formulario para renunciar a la reclamación elaborada por la *National Labour Relations Commission (NLRC)* (Comisión Nacional para las Relaciones Laborales), el organismo responsable de examinar los casos relativos a los medios laborales, era un hecho que el formulario contiene elementos que garantizan que el acuerdo no será perjudicial para la gente de mar. Además, no existe ningún impedimento para que la gente de mar presente una reclamación en el tribunal adecuado en el marco de la jurisdicción filipina, para obtener una resolución judicial más favorable. Se parte del supuesto de que cuando la gente de mar firma una renuncia a la reclamación, todas las reclamaciones han sido examinadas. Por lo tanto, las reclamaciones que todavía no han sido examinadas pueden ser objeto de otra reclamación. De la misma manera, el SEC no puede impedir o limitar la capacidad de las cortes filipinas pertinentes de examinar casos de esa naturaleza.

4.4 El Presidente solicitó a los representantes gubernamentales que manifiesten su punto de vista sobre esta cuestión y en particular si los sistemas jurídicos brindan una alternativa y soluciones adicionales además de las provistas en el contrato.

4.5 La delegación de Ghana observó que en la relación entre los armadores y la gente de mar, la gente de mar estará en desventaja si está sujeta a la ley relativa a la libertad de contratación. Esta relación tendrá que estar regida por instrumentos obligatorios que contengan directrices para la legislación nacional. En Ghana se estaba revisando la legislación pertinente y sus directivas conexas para que puedan ser tomadas en cuenta en las resoluciones A.930(22) y A.931(22).

4.6 En nuevo debate, el Grupo decidió que debería también preparar un cuestionario sobre la implantación de la resolución y de las directrices sobre responsabilidades de los propietarios de buques con respecto de las reclamaciones por lesión corporal o muerte de la gente de mar. Se confió la determinación de las cuestiones principales que deberían ser abarcadas en el cuestionario al Grupo de redacción dirigido por la delegación de Estados Unidos, que estaba elaborando un cuestionario sobre la supervisión de la implantación de la resolución y de las directrices relativas a los casos de abandono. En el anexo 3 se adjunta el cuestionario relativo a las directrices por lesión corporal o muerte.

### **Debate sobre los casos difíciles**

4.7 Posteriormente, el Grupo centró su atención en el examen de un mecanismo que facilite la resolución de casos difíciles sobre las reclamaciones por lesión corporal y muerte.

4.8 El representante del Grupo internacional recordó que durante las reuniones oficiosas entre la gente de mar, la Federación Naviera Internacional (ISF) y el Grupo internacional, éste propuso un acuerdo oficioso que fue incluido en el párrafo 17 del documento presentado por el Grupo internacional durante el tercer periodo de sesiones del Grupo de trabajo de expertos (IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3), en el cual, en el caso que se alegara que se estaban empleando técnicas para las reclamaciones que eran manifiestamente injustas en relación con una reclamación por muerte o lesión corporal, la reclamación debe ser remitida por el marino o su

representante a la ISF. En ese caso, la ISF presentará la reclamación al armador o al asegurador interesado. Si la reclamación atañe a un Club de protección e indemnización del Grupo, el Grupo internacional la remitirá al Club interesado. Tanto la ISF como el Grupo internacional opinaron que este acuerdo oficioso sería eficaz para garantizar que no se produzcan abusos, el acuerdo sería flexible y eficaz y que podría ser implantado sin demora. En tres o cuatro ocasiones se utilizó un acuerdo oficioso (una vez con la OIT y dos o tres veces por el *Seamen's Church Institute*) con resultados satisfactorios. La gente de mar no aceptó la oferta. El representante del Grupo internacional afirmó que sería imposible aplicar un acuerdo oficial.

4.9 La gente de mar reiteró su opinión de que no podrían aceptar la propuesta de P e I, dado que el procedimiento previsto no era diáfano y hasta excluía la comunicación directa. Si bien no se oponían a un procedimiento oficioso, esperaban participar en cualquier mecanismo en que estuviesen implicados la ISF y el Grupo internacional para garantizar que se le prestase la debida atención a todos los hechos y derechos pertinentes.

4.10 El representante de los armadores señaló que durante el 1º periodo de sesiones del Grupo de trabajo no se había debatido de manera adecuada la propuesta debido a su rechazo por parte de la gente de mar. En su opinión, el procedimiento oficioso no era bien conocido y por lo tanto no había sido comprendido. Observó que debido a las diferentes situaciones jurídicas imperantes en diferentes países en relación con el pago de las reclamaciones conceptuales, en particular en Filipinas, sería útil tener un procedimiento que pudiera ser aplicado en casos difíciles. Este procedimiento no necesita ser reservado.

4.11 El representante del Grupo internacional declaró que el Grupo no le imponía a los Clubes o a los armadores cómo debían tratar las reclamaciones. El acuerdo oficioso había sido usado exitosamente en varias ocasiones, incluidas las reclamaciones relativas al **Manila Spirit** y otras no vinculadas con el contrato establecido por la Administración filipina para el empleo internacional.

4.12 El representante de la gente de mar notificó que en el caso del **Manila Spirit** los familiares de éstos se comunicaron con la OMI y la OIT y que sus trámites fueron remitidos a la ITF. Los hechos referentes a este caso tenían tal magnitud que la ITF ha planteado formalmente esta cuestión al punto de contacto del Gobierno de Noruega, debido que la sede del Club P e I estaba en este país, utilizando el mecanismo de reclamación previsto por las Directrices de la OCDE para las empresas multinacionales.

4.13 El representante de los Estados Unidos declaró que el seguimiento de las legislaciones y reglamentaciones nacionales tiene una importancia crítica para garantizar que se cumplan los objetivos del Grupo de trabajo. Si no se realiza un seguimiento eficaz no se podrán alcanzar estos objetivos. Según lo especificado por la delegación de los Estados Unidos, el acuerdo oficioso propuesto por el Grupo internacional podría ser útil para establecer un marco para resolver las reclamaciones, sin que por esto se vean lesionados los derechos de cualquiera de las partes.

4.14 El observador de la delegación de Noruega expresó su preocupación por la importancia otorgada por el Grupo de trabajo a la legislación del país de residencia de la gente de mar. Para resolver de manera exitosa los problemas que el Grupo tiene que abordar, éste debe centrarse en la legislación de los Estados de abanderamiento. El Grupo no puede examinar todas las diferentes legislaciones en los países de residencia de la gente de mar. A título informativo, el observador mencionó que cualquier marino embarcado a bordo de un buque noruego tiene el derecho de presentar un caso ante una corte noruega de conformidad con la legislación noruega.

También expresó que el mecanismo oficioso podría ofrecer ventajas para resolver las reclamaciones, pero que debía ser estructurado adecuadamente.

4.15 La delegación de Ghana explicó que de conformidad con la legislación de Ghana, un litigante tiene la opción de firmar un acuerdo por el cual renuncia a sus derechos o de presentar su caso ante una corte en Ghana, cuyo fallo será obligatorio. Agregó también que se tendrán en cuenta algunos aspectos de las cuestiones que se están considerando cuando se prepare un mecanismo para resolver las disputas, el cual será incluido en el nuevo Código marítimo.

4.16 El Grupo decidió solicitar al Grupo de redacción que siga debatiendo el mecanismo oficioso para resolver las reclamaciones y el vínculo existente entre la legislación del Estado de abanderamiento y la legislación nacional de la gente de mar. En el anexo 4 se presentan los resultados de la labor del Grupo de redacción.

4.17 El representante del Grupo internacional notificó que no tiene mandato o autoridad del Grupo internacional para debatir cualquier propuesta sobre un acuerdo oficioso, tal como ha sido propuesto previamente y establecido en el párrafo 17 del documento IMO/ILO/WGLCC 3/4/3, pero que, si el Grupo de trabajo lo deseara, estaba dispuesto a participar en los debates como observador.

4.18 Tras debatir estas cuestiones, la delegación de Filipinas presentó una declaración separada, la cual se incluye en el anexo 7. Sin embargo, no se reinició el debate.

## **5 EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN GENERAL CON VISTAS A DETERMINAR MEDIDAS FUTURAS, INCLUIDA LA POSIBLE CREACIÓN DE UNA BASE DE DATOS**

5.1 El representante de la gente de mar recordó que éstos ya habían planteado la cuestión de la creación de una base de datos para supervisar el problema de los casos de abandono de manera más exhaustiva. Propuso que la base de datos debería ser mantenida por la Secretaría conjunta y que debería estar ubicada en la OMI, conteniendo la información más destacada, tal como se indica en el párrafo 5.2 de su propuesta sobre instancias de abandono y cumplimiento, o de otro tipo, en relación con los instrumentos internacionales pertinentes.

5.2 El representante de los armadores apoyó la propuesta de crear una base de datos.

5.3 El delegado de Chipre efectuó un cierto número de proposiciones prácticas sobre qué tipo de información debería de contener la base de datos. Luego observó que la organización de la base de datos exigirá la autorización de los órganos rectores tanto de la OMI como de la OIT. Entonces ambas Secretarías serían capaces de decidir de común acuerdo quién asumiría la responsabilidad de mantener la base de datos.

5.4 La Secretaría de la OMI indicó que, en la actualidad, no tiene recursos adecuados para crear y mantener la base de datos propuesta, siendo ésta la misma situación en la que se encuentra la OIT.

5.5 El Presidente solicitó a los Gobiernos que brindasen detalles más pormenorizados sobre cómo querían que fuese organizada la base de datos.

5.6 Francia ofreció asistencia técnica para elaborar la base de datos en su departamento técnico ubicado en Sant-Malo.

5.7 Existió consenso en el Grupo sobre la importancia de la base de datos, habiéndose decidido que para el registro de la información podría adoptarse el modelo utilizado para los casos de piratería y robo a mano armada, lo que tenía más similitud con una lista de datos que una base de datos en lo que respecta a la complejidad de la información registrada. El Grupo observó que el párrafo 8 operativo de la resolución A.930(22) ya invitaba a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo, 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 y a la OIT. El Grupo decidió que por el momento, se usará solamente la base de datos para la preparación de circulares que informen sobre la situación, la que deberá ser actualizada de manera regular y decidió que eran los órganos rectores de ambas organizaciones los que deberían decidir sobre la financiación de la base de datos. Se invitará a las organizaciones no gubernamentales a que contribuyan con información sobre los casos de abandono. Tras esto, la Secretaría conjunta verificará la información recibida transmitiéndola a los Estados de abanderamiento, al Estado rector del puerto y a cualquier otra autoridad competente y posteriormente se registrará la información en la base de datos.

5.8 Tal como ha sido propuesto por el Grupo de trabajo, en el anexo 5 se incluye una circular y un formulario para brindar las informaciones.

5.9 El representante de los Estados Unidos declaró que la creación de una base de datos permitirá que el Grupo de trabajo pueda evaluar el éxito de las resoluciones y de sus directrices. Los Estados Unidos declararon que la OMI/OIT tienen las competencias necesarias para crear y mantener esa base de datos o lista de datos. Ningún Gobierno en particular o grupos de Gobiernos deberán asumir esta responsabilidad.

## **6 EXAMEN DE LAS SOLUCIONES A LARGO PLAZO A LOS PROBLEMAS DEL ABANDONO, LESIONES CORPORALES Y MUERTE DE LA GENTE DE MAR, INCLUIDA LA EVALUACIÓN DE LA NECESIDAD DE UN INSTRUMENTO OBLIGATORIO**

6.1 A invitación del Presidente, la Sra. Balkin resumió las actuales actividades jurídicas de la OMI. En particular, una conferencia diplomática que se celebrará del 21 de octubre al 1º de noviembre de 2002, examinará un protocolo para enmendar el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974. El Protocolo tiene como objetivo, entre otros, extender los límites de la responsabilidad por muerte y lesiones corporales a los pasajeros e introducir un sistema de seguro obligatorio y una responsabilidad estricta para ciertas reclamaciones. La Sra. Balkin observó que durante el mismo periodo de dos semanas el Comité Jurídico celebrará su 85º periodo de sesiones. Los puntos principales del orden del día son un proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio y el examen del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 y de su Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Convenio y Protocolo SUA).

6.2 El Presidente, en su calidad de Presidente del Grupo de trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, informó sobre la situación de las labores relativas a la revisión y consolidación de los convenios marítimos de la OIT en un instrumento único. Explicó que el proyecto de texto estaría en cierta medida estructurado inspirándose en los tratados de la OMI, en el sentido de que contendría un procedimiento tácito de enmienda. Parte del texto abordaría las condiciones de empleo, las condiciones de trabajo y de vida y la seguridad social. Por ejemplo, en algunas partes debería incluir disposiciones sobre la repatriación y en

otras se podría dar carácter obligatorio a las Directrices sobre provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar. También contendrán disposiciones relativas a la responsabilidad de los armadores por la atención médica a bordo y en tierra y por los accidentes laborales y las lesiones corporales. Se ha previsto que se ultimaría el proyecto para mediados de 2003, y que luego de su aprobación por el Consejo de Administración de la OIT se le presentaría en una conferencia diplomática que ha sido prevista para el 2005. Concluyó proponiendo que sería juicioso esperar los resultados de esta conferencia antes de seguir estudiando otras soluciones a largo plazo.

6.3 El representante de la gente de mar hizo alusión al párrafo 4 de su presentación, que establece las razones por las cuales los casos de abandono deben ser tratados con instrumentos obligatorios. Declaró que no solamente el abandono era un escándalo, sino también una violación de los derechos humanos fundamentales. Observó que los debates en el ámbito de la OIT han comenzado hace más de 20 años y que mientras tanto el problema sigue existiendo, por lo tanto, es necesario elaborar una red de seguridad obligatoria basada en las Directrices.

6.4 Otro representante de la gente de mar, recordó que durante su primera reunión, el Grupo concluyó que a pesar de que existía un número de instrumentos obligatorios, ninguno abarcaba de manera adecuada la cuestión de los casos de abandono. Afirmó que sería complicado introducir cuestiones relativas a la garantía financiera en la revisión de la OIT. El nuevo elemento agregado por el proceso mixto OMI/OIT era la provisión de un sistema de garantía financiera y la OIT no tiene experiencia en la provisión de este tipo de sistema en las normas de la OIT.

6.5 El representante de los armadores expresó que, cuando el Grupo inició su labor, no se había decidido el plan de la OIT para revisar sus instrumentos sobre las normas relativas al trabajo marítimo. Esta elaboración era nueva. Recordó que en 1986, los interlocutores sociales decidieron estudiar la responsabilidad de los Estados de abanderamiento y de los Estados rectores del puerto en relación con los casos de abandono. Por lo tanto, concluyó que los temas relativos a las dos resoluciones y directrices, incluyendo los elementos sobre el seguimiento, pueden ser incluidos en la revisión que está realizando la OIT. Observó que existen por lo menos tres instrumentos de la OIT que abordan diferentes aspectos del problema.

6.6 El delegado de los Estados Unidos opinó que una vez que fuese adoptada la legislación nacional que implanta las directrices, esto brindaría a la gente de mar la protección que necesita. Previno que si se elabora en esta etapa una solución obligatoria, esto podría hacer peligrar la implantación de las resoluciones en el ámbito nacional y que era prematura. Se le deberá dar tiempo suficiente a las resoluciones para que sean eficaces y el debate sobre un instrumento obligatorio no guarda necesariamente relación con la cuarta reunión. Los debates sobre un instrumento obligatorio deberán ser llevados a cabo en la próxima reunión si se puede constatar de manera fehaciente que las resoluciones no logran cumplir con los objetivos del Grupo de trabajo.

6.7 El observador de la delegación de Noruega opinó que se podría necesitar un instrumento obligatorio y que en sus futuras labores el Grupo de trabajo debería estar preparado para abordar esa tarea. Esto estaba demostrado por los antecedentes del Convenio N° 166 de la OIT que sólo había sido ratificado por tres países. En el proceso de elaboración de un instrumento obligatorio será importante tomar en cuenta las dificultades que enfrentaban los Estados de abanderamiento en el proceso de seguimiento.

6.8 La delegación de Francia opinó que no se puede esperar que únicamente las resoluciones resuelvan los problemas y que era necesario elaborar un instrumento obligatorio y ejecutorio.

6.9 El Presidente invitó a la Sra. Balkin a que resumiese cuál sería el proceso de elaboración de un instrumento de tratado internacional de naturaleza obligatoria para ser adoptado a través de la OMI. Para que las directrices tengan un carácter obligatorio no alcanzaría con una decisión del Consejo o de la Asamblea. Éste tendría que ser aprobado bajo la forma de tratado o incorporado en un instrumento bajo forma de tratado existente. Para comenzar, a iniciativa de uno o más Estados Miembros, el órgano competente de la OMI tendría que establecer si existe una necesidad imperiosa para elaborar un nuevo tratado o una enmienda a un tratado existente. El proyecto tendría entonces que ser discutido en el Comité Jurídico con un grupo de trabajo de ese Comité y elaborado por un país líder. Una vez que el Comité haya decidido que el proyecto de texto reúne las condiciones para ser presentado a una conferencia diplomática y que tiene buenas perspectivas de ser adoptado y de entrar en vigor, se presentará el proyecto al Consejo recomendándole que convoque una conferencia diplomática.

6.10 El representante de la gente de mar observó que mientras existía acuerdo en torno a que la elaboración de un instrumento obligatorio podría ser necesario si las directrices no tienen las repercusiones deseadas en el terreno, tenía el sentimiento que era necesario recaudar más experiencia. La gente de mar podría aceptar este punto de vista si se implantase la solución en dos etapas, previamente decidido de elaborar un instrumento obligatorio, una vez que se haya confirmado que la situación no ha cambiado, transcurrido el periodo limitado de supervisión.

### **El camino a seguir**

6.11 El Grupo decidió mantener en su orden del día el punto sobre el seguimiento de la implantación de las dos resoluciones. Además decidió instar a los Gobiernos a que implementen las Directrices y que informasen sobre su implantación. Finalmente el Grupo decidió establecer procedimientos de seguimiento y revisar la situación aproximadamente dentro de un año, basándose también en la experiencia de las elaboraciones de otros foros internacionales. En relación con la supervisión de la implantación de las Directrices sobre los casos de abandono, el Grupo decidió que simplemente el número de quiebras de la compañía de transporte marítimo no sería tomado como indicador del progreso o de la falta de éste, sino que más bien, en esos casos, las resoluciones y las directrices han brindado un remedio eficaz en relación con los miembros de las tripulaciones abandonadas sin ningún recurso.

6.12 El Grupo de trabajo adoptó los cuestionarios elaborados por el Grupo de redacción y solicitó a las Secretarías que los distribuyesen, por los medios adecuados, a los Gobiernos y a las organizaciones pertinentes. Se solicitó a la Secretaría mixta que informase al Grupo durante su próxima reunión sobre las respuestas recibidas. El informe relativo a los anexos 2 y 3 cubrirá el periodo que va hasta el 31 de diciembre de 2002. Pasado ese periodo, el Grupo continuará recibiendo información sobre cualquier nuevo caso que haya sido notificado en respuesta a otro cuestionario (anexo 5) también preparado por el Grupo de redacción.

## **7 POSIBLE REVISIÓN DEL MANDATO**

7.1 El Grupo decidió que no era necesario introducir ninguna enmienda esencial al presente mandato contenido en el anexo 7 del documento IMO/ILO/WGLCCS 3/11. Sin embargo, se solicitó a la Secretaría que desarrollase el mandato especialmente en relación con el seguimiento y el progreso de las labores. En el anexo 6 se encuentra el mandato revisado.

**8 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ JURÍDICO DE LA OMI Y AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO**

8.1 Se invita al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a que:

- tomen nota del informe presentado por el Grupo de trabajo en su 4ª reunión;
- aprueben el mandato revisado por el Grupo de trabajo, tal como está incluido en el anexo 6 del presente documento;
- aprueben la comunicación a los Estados Miembros de los cuestionarios, en los anexos 2 y 3 del presente documento, como parte del proceso de seguimiento de las resoluciones y de las directrices conexas;
- aprueben la comunicación de la circular a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales relativa a la notificación de los casos de abandono; y
- consideren la creación de una base de datos sobre los casos de abandono de la gente de mar.

\*\*\*

**ANEXO 1**

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

<b>Signatura del documento</b>	<b>Título del documento</b>
IMO/ILO/WGLCC 4/1	<i>Provisional Agenda</i> (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGLCC 4/2	<i>Financial security for crew members and their dependants with regard to the payment of compensation in cases of death and personal injury and abandonment (ICFTU/ITF)</i> (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGLCC 4/3	Informe del Grupo de trabajo

\*\*\*

## ANEXO 2

**CUESTIONARIO SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN Y  
DIRECTRICES SOBRE PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA  
EN CASO DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR<sup>1</sup>**

**I Cuestiones relativas a la situación de la legislación y reglas nacionales**

1 "Abandono" ha sido definido en el párrafo 2.1.3 de las Directrices incluidas en el anexo de la Res. 930(22), entendiéndose:

"Por abandono, la situación que se caracteriza por la ruptura de los 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 y a la cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, alojamiento y atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque."

a) ¿contienen sus leyes y reglas una definición de abandono?

Sí  No

En caso afirmativo, sírvase brindar una copia de las disposiciones pertinentes.

b) En caso de respuesta afirmativa a a), ¿abarca ésta la situación de abandono tanto a bordo del buque como en tierra?

- ¿abarca sólo la situación de abandono a bordo?
- ¿abarca sólo la situación de abandono en tierra?
- ¿abarca ambas situaciones de abandono mencionadas *supra*?

c) En caso de respuesta afirmativa a a) *supra*, ¿en qué medida su definición es coherente con la Res. 930(22)?

d) En caso de respuesta negativa a a) *supra*, ¿cuál es la definición práctica tal como ha sido elaborada por los tribunales u otras autoridades?

e) ¿Quiénes están contemplados en la definición incluida en sus leyes o reglas nacionales?

- sus nacionales a bordo de los buques que tienen derecho de ostentar su pabellón
- sus nacionales a bordo de buques que ostentan un pabellón extranjero
- gente de mar extranjera a bordo de buques autorizados a enarbolar su pabellón

---

<sup>1</sup> Se adjunta un ejemplar de la resolución y de las Directrices.

- gente de mar extranjera a bordo de buques que ostentan en sus puertos un pabellón extranjero

2 Contienen sus leyes y reglas existentes o propuestas protección para la gente de mar que otorgan efecto o son fundamentalmente equivalentes a las disposiciones de las Directrices en relación con:

a) la repatriación

- Sí  No

b) el pago de los sueldos

- Sí  No

En caso afirmativo, indique el periodo durante los cuales se pagan los sueldos.

c) alimentación y alojamiento

- Sí  No

d) asistencia médica

- Sí  No

3 En el marco de la pregunta 2 formulada *supra*, qué sistemas o mecanismos relativos a la seguridad de la garantía financiera que atañen a la pregunta 2 formulada *supra* tiene Ud. en vigor para que pueda otorgar efecto a las leyes y reglas en relación con:

a) sus nacionales a bordo de buques autorizados para enarbolar su pabellón

b) sus nacionales a bordo de buques que enarbolan un pabellón extranjero

c) gente de mar extranjera a bordo de buques autorizados a enarbolar su pabellón

d) gente de mar extranjera a bordo de buques que enarbolan un pabellón extranjero en sus puertos

Sírvase especificar el sistema o mecanismo de garantía financiera.

4 ¿Se ha introducido cualquier cambio en sus leyes, reglas o prácticas desde la adopción de la resolución mencionada *supra* y de su entrada en vigor el 1 de enero de 2002?

- Sí  No

En caso afirmativo, sírvase indicar los pormenores.

5 ¿Tienen algún plan para cambiar sus leyes, reglas o prácticas a corto plazo de manera tal que éstas estén de conformidad con las prescripciones de la resolución mencionada *supra*?

- Sí  No

En caso afirmativo, sírvase indicar los pormenores.

6 ¿Tiene alguna dificultad para implantar la resolución y las directrices mencionadas *supra*?

- Sí  No

En caso afirmativo, sírvase describir estas dificultades.

## II Cuestiones relativas a los sucesos de abandono

7 En relación con los casos de abandono para los años 2000, 2001 y 2002, sírvase suministrar la información adecuada utilizando el modelo adjunto en:

- nombre del buque
- pabellón del buque
- número IMO del buque
- número de gente de mar afectada
- nacionalidad de la gente de mar
- nombre del puerto
- circunstancias de abandono<sup>2</sup>
- fecha en la que se produjo el abandono
- acción(es) adoptada(s) por su autoridad u otra organización
- situación de la repatriación<sup>3</sup>

8 ¿Cuáles son las mayores dificultades que tuvo que enfrentar cuando se tuvo que ocupar de la gente de mar extranjera abandonada en sus puertos?

- contacto con el Estado de abanderamiento o autoridades consulares
- contacto con el Estado de la nacionalidad de la gente de mar
- contacto con otras organizaciones
- ausencia de acuerdos nacionales para tratar con el abandono
- otros, sírvase indicar los pormenores

---

<sup>2</sup> Las circunstancias de abandono pueden ser las siguientes: embargo del buque; buque retenido; naufragio; armador que ha quebrado o cesado sus actividades; cambio de propietario del buque; buque en el astillero.

<sup>3</sup> En el caso de que esté disponible se debe incluir la información sobre la fecha del pago de la remuneración u otros derechos contractuales.

9 Tal como se ha previsto en el párrafo 7 de la resolución, ¿ha designado usted un punto(s) de contacto para tratar los casos de abandono?

Sí

No

En caso afirmativo sírvase suministrar los detalles pertinentes; nombre, título, dirección, correo electrónico, facsímil, etc.

ANEXO

**Formulario para brindar información sobre la implantación de las resoluciones y Directrices sobre abandonos**

En caso de abandono de sus nacionales a bordo de buques autorizados para enarbolar su pabellón

Nombre del buque	Nº IMO	Número de gente de mar	Nombre del puerto	Circunstancias del abandono	Fecha del suceso	Medidas adoptadas	Estado de la repatriación	Si es conocido, estado del pago de la remuneración

En caso de abandono de sus nacionales a bordo de buques que enarbolan un pabellón extranjero

Nombre del buque	Pabellón	Nº IMO	Número de gente de mar	Nombre del puerto	Circunstancias del abandono	Fecha del suceso	Medidas adoptadas	Estado de la repatriación	Si es conocido, estado del pago de la remuneración

En caso de abandono de gente de mar extranjera a bordo de buques autorizados para enarbolar su pabellón

Nombre del buque	Nº IMO	Número de gente de mar	Nacionalidad de la gente de mar	Nombre del puerto	Circunstancias del abandono	Fecha del suceso	Medidas adoptadas	Estado de la repatriación	Si es conocido, estado del pago de la remuneración

En caso de abandono de gente de mar extranjera a bordo de buques que enarbolan un pabellón extranjero en sus puertos

Nombre del buque	Pabellón	Nº IMO	Número de gente de mar	Nacionalidad de la gente de mar	Nombre del puerto	Circunstancias del abandono	Fecha del suceso	Medidas adoptadas	Estado de la repatriación	Si es conocido, estado del pago de la remuneración

\*\*\*

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

1 Conforme con el párrafo 2 de las disposiciones operativas de la resolución A.931(22), ¿ha señalado su Gobierno la resolución y las directrices o ha previsto señalarlo a la atención de:

- a) los propietarios de buques y sus organizaciones representativas; y
- b) la gente de mar y sus organizaciones representativas?

Sírvase brindar los detalles pertinentes, incluidos los nombres de las organizaciones interesadas.

- 2
- a) Conforme con el párrafo 3 de las disposiciones operativas de la resolución, ¿ha tomado su Gobierno iniciativas que aseguren que los propietarios de buques dan cumplimiento a las Directrices o intentan adoptar medidas al respecto?
  - b) En particular, ¿se encarga usted de garantizar que los propietarios de buques cuyos buques están autorizados para enarbolar su pabellón tienen a bordo un certificado de seguro emitido por el asegurador que está visible en una posición prominente en la zona de alojamiento de la tripulación?
  - c) ¿Ha adoptado usted medidas para instar a los propietarios de los buques y por medio de esto a sus aseguradores a que utilicen el modelo de finiquito y el recibo liberatorio, tal como se recomienda en las Directrices, para acelerar el pago de las reclamaciones contractuales?
  - d) Sírvase brindar los pormenores de cualquier mecanismo de seguimiento que usted haya aplicado o intenta aplicar.

3 ¿Satisfacen o exceden sus leyes y reglas nacionales las prescripciones de las Directrices y está la gente de mar empleada o contratada en los buques autorizados para enarbolar su pabellón protegida y en caso de reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte están protegidas por una provisión de garantía financiera equivalente o similar a la prevista en las Directrices? En caso afirmativo, sírvase explicar.

4 Si su legislación y reglas nacionales no satisfacen las prescripciones de las Directrices, sírvase indicar:

- a) tipo de protección brindada a la gente de mar en relación con la garantía financiera ante reclamaciones por muerte y lesiones corporales; y
- b) ¿qué medidas piensa usted adoptar para garantizar que se satisfagan las prescripciones de las Directrices?

5 ¿Considera usted que es necesario enmendar cualquier parte de las Directrices? En caso afirmativo sírvase indicar la parte de las Directrices que necesita ser enmendada, las razones y proponga el texto de las enmiendas.

6 ¿Considera usted necesario agregar explicaciones a las Directrices? En caso afirmativo, sírvase identificar la parte de las Directrices que necesitan ser explicadas y las razones de esas explicaciones.

\*\*\*

**ANEXO 4****UN ACUERDO INFORMAL PARA EL EXAMEN DE LAS ALEGACIONES DE USO DE TÉCNICAS MANIFIESTAMENTE INJUSTAS EN RELACIÓN CON LAS RECLAMACIONES POR MUERTE Y LESIONES CORPORALES**

1 Se debe recordar que durante la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo, el Grupo internacional de Clubes P e I presentó un documento (IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3). En el párrafo 17 del citado documento se hace referencia a una propuesta realizada por la ISF y el Grupo internacional durante las reuniones informales celebradas con la gente de mar, expresando:

"Con el objetivo de satisfacer las preocupaciones manifestadas por la gente de mar, la ISF y el Grupo internacional propusieron un acuerdo informal por el cual si se producen alegaciones de que se hace uso de técnicas manifiestamente injustas con respecto a las reclamaciones por muerte o lesiones corporales, la reclamación debe ser remitida por la gente de mar o su representante a la ISF. En ese caso, la ISF examinará la reclamación con el propietario o el asegurador interesado. Si la reclamación involucra un Club del Grupo, el Grupo internacional la remitirá al Club interesado. Tanto la ISF como el Grupo internacional opinaron que este acuerdo simple y directo, que puede ser implantado sin demora sería muy eficaz para impedir los abusos y tratar de manera adecuada las alegaciones al respecto".

2 Durante la cuarta reunión del Grupo mixto de trabajo, se examinó la propuesta mencionada *supra*. Tanto la gente de mar como los armadores estimaron que el acuerdo propuesto presentaba ciertas dificultades.

3 Sin embargo, el Grupo mixto de trabajo decidió que la ISF y la ITF deberían reunirse y debatir las reglas prácticas para elaborar este acuerdo informal. Se invitará a esta reunión al Grupo internacional de Clubes P e I. Durante la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo, la ISF y la ITF informarán sobre los progresos realizados.

\*\*\*

## ANEXO 5

Circular N° ...  
(Fecha ...)

Ref.: ...

A: Estados Miembros de la OMI y de la OIT  
Organizaciones no gubernamentales reconocidas por la OMI o la OIT como  
entidades con carácter consultivo o de observadoras

**Asunto: INFORME SOBRE SUCESOS DE ABANDONO**

1 El Secretario General de la OMI y el Director General de la OIT tienen el honor de remitirse a la resolución A.930(22) y Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, adoptada por la Asamblea de la OMI y el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, respectivamente el 11 de diciembre de 2001 y el 16 de noviembre de 2001.

2 En el párrafo 8 del preámbulo de la resolución se invita 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, 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.

3 Con el fin de hacer entrar en vigor esta disposición, el Comité (Jurídico), en su ... periodo de sesiones celebrado en ... 2002/2003 y el Consejo de Administración de la Oficina Internacional de Trabajo en su 286ª reunión celebrada en marzo de 2003, solicitó a las Secretarías de las dos Organizaciones que redactasen seis informes mensuales sobre todos los sucesos de abandono<sup>1</sup> notificados a las organizaciones y además redacten informes anuales acompañados por un análisis de la situación e indicaciones sobre si el aumento de la frecuencia de estos sucesos está aumentando o disminuyendo e informando sobre cualquier nueva característica o pauta significativa.

---

<sup>1</sup> En las Directrices sobre provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, se entenderá:

"Por abandono, la situación que se caracteriza por la ruptura de los 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 y a la cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, alojamiento y atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque".

4 Se solicita a los Estados Miembros y organizaciones que completen el formulario adjunto en el anexo a esta circular cuando se produzca un suceso o caso y cuando el suceso o caso haya sido resuelto. Se debe enviar el formulario completo a las siguientes direcciones, de preferencia por correo electrónico:

- IMO, 4 Albert Embankment, Londres, SE1 7SR, Reino Unido. [inf@imo.org](mailto:inf@imo.org)
- ILO, 4 Rte des Morillons, 1211 Ginebra 4, Suiza, [marit@ilo.org](mailto:marit@ilo.org)

Se inicia la recopilación de esta información a partir del 1 de enero de 2003.

### Formulario para brindar información sobre los sucesos de abandono

#### I Instrucciones

- 1 Se debe presentar un formulario cuando se haya producido un suceso o caso de abandono.
- 2 Se debe presentar otro formulario una vez que haya terminado el suceso o caso.

En todos los casos de abandono de gente de mar, sin tomar en cuenta que esos casos hayan sido resueltos o no.

Nombre del buque	Pabellón	Nº IMO	Número de gente de mar	Nacionalidad de la gente de mar	Nombre del puerto	Circunstancias de abandono <sup>2</sup>	Fecha del suceso	Fecha de notificación al Estado de abanderamiento	Otras medidas adoptadas	Si corresponde, fecha en la cual el suceso ha sido resuelto (sírvase indicar los pormenores <sup>3</sup> )	Estado que notifica u organización internacional

\* ¿Es éste un seguimiento a un formulario completado previamente?  Sí  No

\*\*\*

<sup>2</sup> Las circunstancias de abandono pueden ser las siguientes: embargo del buque; buque retenido; naufragio; armador que ha quebrado o cesado sus actividades; cambio de propietario del buque; buque en el astillero.

<sup>3</sup> Cuando corresponda, los pormenores deben incluir:

- a) fecha de repatriación
- b) fecha de pago de la remuneración acordada
- c) otras soluciones alternativas

**ANEXO 6****MANDATO REVISADO PARA LAS FUTURAS LABORES DEL GRUPO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE LA RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN RESPECTO DE RECLAMACIONES POR MUERTE, LESIONES PERSONALES Y ABANDONO DE LA GENTE DE MAR**

1 El Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT deberá seguir examinando la cuestión de la provisión de garantía financiera para los miembros de la tripulación y la gente de mar y sus dependientes en relación con la compensación en casos de lesiones corporales, muerte y abandono, tomando en cuenta en particular las directrices adoptadas con arreglo a la resolución A.930(22) y a la resolución A.931(22).

2 En su labor, el Grupo mixto de trabajo deberá tomar en cuenta los instrumentos pertinentes de la OMI y de la OIT, incluidos los que están siendo revisados o que podrían ser adoptados próximamente.

3 Deberá supervisar y evaluar la envergadura del problema planteado por el abandono de los miembros de la tripulación y la gente de mar y la compensación en caso de muerte o lesiones corporales, tomando en cuenta todas las informaciones pertinentes, incluidas las comunicadas por el Secretario General de la OMI o el Director General de la OIT con arreglo a las resoluciones mencionadas *supra*.

4 Deberá realizar recomendaciones apropiadas al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en relación con las medidas adecuadas que se deben tomar para una mejor implantación y una aceptación más amplia de las resoluciones y para encontrar soluciones sostenibles a largo plazo para tratar los problemas cubiertos por las resoluciones y las directrices conexas, conforme con la solución en dos etapas previamente decidida.

\*\*\*

## ANEXO 7

**DECLARACIÓN DE FILIPINAS SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE  
LA 4ª 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**

**Punto 3 del orden del día - 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**

Filipinas ya cuenta con un sistema nacional para proveer garantía financiera para la gente de mar, tal como se presenta a continuación:

- a) La sección 15 de la Ley de la República (RA) N° 8042 (Ley sobre los trabajadores migrantes y los filipinos en el extranjero de 1995), a saber:

*"La repatriación del trabajador y el transporte de sus pertenencias personales deben ser la responsabilidad fundamental de la organización que contrató o envió al trabajador al extranjero. Todos los costos inherentes a la repatriación deberán ser asumidos o puestos a cargo de la organización interesada y/o su director. De la misma manera, la repatriación de los restos y el transporte de las pertenencias personales de un trabajador que ha fallecido y todos los costos inherentes estarán a cargo del director y/o de la organización local. Sin embargo, en los casos en que el cese del empleo sea debido a la responsabilidad del trabajador, el director/empleador u organización no será responsable de ninguna manera de repatriación de éste y/o de sus pertenencias."*

Acorde con los procedimientos en el marco de la ley, las secciones 54 y 55 de las reglas y reglamentaciones generales que implementan la Ley de la República 8042 disponen que si el director no suministra los costos de la repatriación, la *Philippine Overseas Employment Administration* (POEA) (Administración filipina para el empleo en el extranjero) lo notificará a la agencia de contratación de personal que envió al trabajador filipino al extranjero y si la agencia no le brinda un pasaje aéreo dentro de las 48 horas en que ha sido notificada, la POEA impondrá a esta agencia una suspensión preventiva. La *Overseas Workers Welfare Administration* (OWWA) (Administración para el bienestar de los trabajadores en el extranjero) avanzará los costos de la repatriación recurriendo luego al director.

- b) La fuente de financiación para el mecanismo de garantía financiera es el Fondo para el bienestar de la gente de mar recabado por la OWWA de las contribuciones de los directores extranjeros y gente de mar. La Presidenta Gloria Macapagal-Arroyo ordenó en junio de este año a la OWWA separar el Fondo de bienestar de la gente de mar de la contribución al Fondo del personal que trabaja en tierra para racionalizar la asignación de fondos de los múltiples programas de asistencia social para la gente de mar y sus familias.

- c) La regla II, sección 4 de las reglas y reglamentos de la POEA prescribe que las agencias de contratación de personal:
- i) presenten un acuerdo de garantía bloqueada por una suma de un millón de pesos (1 000 000 P), y
  - ii) una caución de cien mil pesos (100 000 P)

La caución y la garantía bloqueada servirán de respaldo para todas las reclamaciones válidas y legales presentadas ante violaciones de la condición para la asignación y uso de la licencia y/o contrato de empleo. Además, se ha aumentado la capitalización de las agencias de contratación de personal de un millón (1 000 000 P) a dos millones de pesos (2 000 000 P). Todas estas prescripciones financieras tienen como objetivo proteger a la gente de mar de Filipinas.

- d) La Ley de la República 8042 y las reglas y reglamentaciones de la POEA disponen que la responsabilidad del director/empleador y de la agencia de contratación de personal por cualquiera de estas reclamaciones y todas ellas serán **solidarias**.
- e) Filipinas ha ratificado el Convenio N° 23 de la OIT (Convenio relativo a la repatriación de la gente de mar) en noviembre de 1960. Filipinas aplica el Convenio basándose en la sección 19 (repatriación), puntos B y C del Contrato de Empleo Normalizado de la POEA, a saber:

*"Punto B - Si el buque llega a un puerto adecuado antes de que expire el contrato, el capitán/empleador podrá repatriar a la gente de mar desde ese puerto, siempre que la parte del contrato que falte cumplir no supere un (1) mes. La gente de mar tendrá derechos solamente a los sueldos que han ganado y a la licencia correspondiente y a los sueldos básicos correspondientes a la parte no cumplida del contrato, a menos que dentro de los 60 días en que hayan sido desembarcados se vuelva a contratar a la gente de mar con el mismo sueldo y categoría, en cuyo caso, éstos solamente tendrán derecho a los sueldos y a los periodos de licencia ganados."*

*"Punto C - Si el buque llega a un puerto adecuado dentro de un periodo de tres (3) meses antes del vencimiento del contrato, el capitán/empleador podrá repatriar a la gente de mar de este puerto siempre y cuando les pague todos los sueldos que han ganado. Además, se pagará a la gente de mar la licencia correspondiente al periodo entero del contrato, más una paga de cese de contrato equivalente a un (1) mes de la paga básica, sin embargo, el capitán/empleador sólo podrá aplicar este modo de cese si el periodo original del contrato de la gente de mar es de por lo menos diez (10) meses y si además las condiciones del modo de cese no corresponden a un despido por causal."*

**Punto 4 del orden del día - El seguimiento de la implantación de la resolución y de las directrices sobre responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar**

- a) Con arreglo al Contrato de Empleo Normalizado de la POEA, la definición de lesión corporal concuerda con la definición de lesión corporal de las Directrices. El Contrato de Empleo Normalizado de la POEA expresa:

*"Lesiones corporales vinculadas al trabajo: son lesiones que provocan discapacidad o muerte a causa del empleo o del cumplimiento de las funciones de éste."*

En la sección 20 del contrato denominada Compensaciones y Beneficios, se utiliza el término "lesiones corporales vinculadas al trabajo".

- b) En relación con el formulario del modelo de finiquito, el formulario de renuncia a la reclamación de la Comisión Nacional de Relaciones Laborales (NLRC) contiene elementos para garantizar que el acuerdo no es perjudicial para la gente de mar. El monto de la reclamación tiene un límite razonable. La gente de mar está ampliamente protegida cuando firma la renuncia a la reclamación, la que está redactada de la siguiente manera:

*"Por la presente certifico que (nombre de la gente de mar) se ha presentado personalmente ante mí y expresado su acuerdo voluntario para la satisfacción de sus reclamaciones contra \_\_\_\_\_ basándose en su actual recibo del monto de \_\_\_\_\_ en pago del acuerdo, arreglo y/o exención, y de conformidad con la legislación y jurisprudencia, a saber:*

- .1 ninguna de las partes ha cometido fraude o engaño;*
- .2 el pago es sustancial y razonablemente aceptable para el reclamante; y*
- .3 el contrato del acuerdo no es contrario a la ley, la moral, las buenas costumbres, el orden público y el bien común.*

- c) El marco legal para este acuerdo o arreglo se basa en las disposiciones para los contratos del Código Civil de Filipinas y su jurisprudencia. Además, no existe un impedimento para que la gente de mar presente una reclamación ante una corte o cualquier tribunal adecuado en el marco de la jurisdicción filipina. Esta medida es conforme con la Declaración de derechos de la constitución filipina que garantiza que: no se le negará a ninguna persona, en virtud de su pobreza, el libre acceso a los tribunales y a los órganos cuasijudiciales, lo mismo que una asistencia legal adecuada. Cuando la gente de mar firma una renuncia a la reclamación, se presume que han sido examinadas todas las reclamaciones ante un tribunal adecuado. La legislación filipina no aprueba la búsqueda de un tribunal en aras de obtener una respuesta más positiva, debido a que las leyes presentan amplias posibilidades para resolver los litigios. Por lo tanto se debe respetar la jurisdicción de los tribunales o de los órganos cuasijudiciales.

- d) Tal como lo dispone la sección 10 de la Ley de la República 8042, la Comisión nacional de relaciones laborales **tiene la jurisdicción original y exclusiva** de examinar y decidir las reclamaciones por daños morales, ejemplares y otras formas de daños.
- e) Los acuerdos bilaterales de Filipinas con otros Estados de abanderamiento tales como Noruega y Chipre contienen disposiciones sobre las reclamaciones ilícitas:

*El artículo 10, sección 2 del acuerdo entre Chipre y Filipinas sobre la marina mercante establece que los litigios que emanen del contrato respectivo de empleo entre un armador de Chipre y un marino filipino deberán ser presentados únicamente a la jurisdicción exclusiva de los tribunales o autoridades competentes, tal como corresponda en el país de la nacionalidad del marino.*

*El artículo XI del acuerdo entre Filipinas y Noruega dispone que cualquier litigio o reclamación, incluidas las reclamaciones ilícitas provenientes del contrato de empleo o relativas a éste o las relaciones entre el armador noruego y el miembro de la tripulación filipino, pero no limitadas a las reclamaciones sobre los sueldos y reclamaciones por daños resultantes por enfermedad, lesiones corporales o muerte de un miembro de la tripulación, serán remitidas para su examen y resolución únicamente a la jurisdicción exclusiva de las cortes, tribunales o autoridades competentes, tal como corresponda, de la Parte Contratante en donde el buque esté registrado o de la otra Parte Contratante en donde el reclamante sea nacional. Las Partes Contratantes brindarán los mecanismos apropiados para que estos casos puedan ser examinados cuando se produzcan.*

**Punto 5 del orden del día - Seguimiento y evaluación de la situación general con vistas a determinar medidas futuras, incluida la posible creación de una base de datos**

El Gobierno filipino acoge con beneplácito la iniciativa de crear una base de datos conjunta. La información de esta base de datos será útil para el sistema de la POEA sobre la acreditación de los directores y la puesta en la lista de observación o en la lista negra de los directores en falta y la imposición de una suspensión preventiva a las agencias de contratación del personal en falta.

**Punto 6 del orden del día - Examen de las soluciones a largo plazo de los problemas de abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar, incluida la evaluación de la necesidad de un instrumento obligatorio**

Filipinas tiene un sistema bien estructurado de apoyo social y económico para su gente de mar embarcada en buques con pabellón filipino, lo mismo que buques con pabellón extranjero. Ha ratificado el Convenio relativo a la repatriación de la gente de mar de la OIT. Además, el Contrato de Empleo Normalizado de la POEA para la gente de mar contiene disposiciones específicas sobre la garantía financiera en caso de muerte, lesiones corporales o abandono, conforme con las prescripciones de la Ley de la República 8042.

Se debe notar que el acuerdo 2001-2002 AMOSUP/ITF TCCC brinda una amplia garantía financiera para la gente de mar filipina y sus familias para las reclamaciones relativas a los tres casos mencionados *supra*. Por lo tanto, Filipinas tiene una "red de seguridad" adecuada para la gente de mar filipina que le permitirá responder de manera suficiente a las disposiciones de las Directrices. Pero, como cualquier otro sistema de asistencia social, el sistema filipino no es perfecto y por lo tanto todavía existen casos en los cuales las reclamaciones de la gente de mar filipina han provocado litigios o no han sido pagadas, tal como indica la ITF en su documento IMO/ILO/WGLCCS 4/2.

Si bien toma nota de la proposición de elaborar un instrumento obligatorio, Filipinas piensa que en primera instancia debe centrar sus esfuerzos en mejorar el actual sistema de asistencia social y económica para poder abarcar los casos citados en el documento de la ITF y para ampliar su función como Estado de abanderamiento y como proveedor principal de mano de obra en el sector naviero.

\*\*\*

**ANEXO 8****LISTA DE PARTICIPANTES**

Presidente:	Sr. J.-M. Schindler (Gobierno Miembro - Francia)
Vicepresidente:	Sr. K. Akatsuka (Representante de los armadores)

**PARTICIPANTES DE LA OIT****MIEMBROS DEL GRUPO  
DE ARMADORES**

Sr. K. Akatsuka (Japón)

Sr. D. Lindemann (Alemania)

Sra. L. Howlett (ICS)

Sr. R. Guy (ISF)

**- DIRECCIONES DE CORREO  
ELECTRÓNICO**

- [office@jsaldn.org.uk](mailto:office@jsaldn.org.uk) (Inglés)
- [senkyo@jsaldn.org.uk](mailto:senkyo@jsaldn.org.uk) (Japonés)
- [Lindemann@Reederverband.de](mailto:Lindemann@Reederverband.de)
- [linda.howlett@marisec.org](mailto:linda.howlett@marisec.org)
- [richard.guy@marisec.org](mailto:richard.guy@marisec.org)

**Asesores**

Sr. D. Dearsley (Federación Naviera  
Internacional) (punto de contacto  
para el grupo de armadores, con  
copia al Sr. J. Lusted)

Sr. W. McKnight (Japón)

- [david.dearsley@marisec.org](mailto:david.dearsley@marisec.org)
- [office@jsaldn.org.uk](mailto:office@jsaldn.org.uk)

**MIEMBROS DEL GRUPO DE LA GENTE DE MAR**

Sr. A. Tselentis (Grecia)

Sr. S. Buckman (Ghana)

Sr. A. Serang (India)

Sr. J.R.V. Lamug (Filipinas)

- [nusi@vsnl.com](mailto:nusi@vsnl.com)
- [amosup@info.com.ph](mailto:amosup@info.com.ph)

**Asesores**

Sr. J. Whitlow (Federación Internacional  
de los Trabajadores del Transporte) (punto  
de contacto para la gente de mar, con copia  
al Sr. B. Orrell)

Sra. D. Fitzpatrick (Federación Internacional  
de los Trabajadores del Transporte)

Sr. M. del Olmo (ITF)

Sr. J. Smith (Francia)

- [whitlow\\_jon@itf.org.uk](mailto:whitlow_jon@itf.org.uk)
- [mail@itf.org.uk](mailto:mail@itf.org.uk)

## PARTICIPANTES DE LA OMI

### GOBIERNOS MIEMBROS

### DIRECCIONES DE CORREO ELECTRÓNICO

#### CHIPRE

Sr. N. Charalambous - dmslo@ukgateway.net

#### FRANCE

Sr. J-M. Schindler - jean-marc.schindler@diplomatie.fr  
Sr. X. Marill - xavier.marill@equipement.gouv.fr  
Sr. F. Joret - fabien.joret@equipement.gouv.fr  
Sr. A. Moussat - alain.moussat@equipement.gouv.fr

#### GHANA

Sr. S. Quaye - samquaye@mailbox.as  
Sr. K.A. Bonna - abonna@ghanaports.net  
Sr. G.Y. Amoah - agyamoah@talk21.com

#### GRECIA

Sr. (HCG) S. Zeibekis

#### FILIPINAS

Sr. G. Asuque - multilateral@philemb.co.uk

#### REINO UNIDO

Sr. C. Ellis - chris.ellis@dft.gsi.gov.uk

#### ESTADOS UNIDOS

Sr. Cdr. C. Dahill  
Sr. W. Eglinton  
Sr. E.A. Cohen  
Sr. P.J. Bonner

## GOBIERNOS OBSERVADORES

### DIRECCIONES DE CORREO ELECTRÓNICO

#### BANGLADESH

Sr. A. Moin Uddin

#### ISLAS MARSHALL

Sr. J. Ramage  
Sr. D.J.F. Bruce

#### MÉXICO

Sr. J.A. Suárez Valleso

#### NORUEGA

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

#### PANAMÁ

Sr. O. Allard - oallard@panamauk.org

#### VENEZUELA

J.C. Oti

## ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

#### FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)

Sr. D. Lindemann - Lindemann@Reederverband.de  
Sr. D. Dearsley - david.dearsley@marisec.org  
Sra. L. Howlett  
Sr. R.E.C. Guy - richard.guy@marisec.org.uk  
Sr. W. McKnight - office@jsaldn.org.uk  
Sr. K. Akatsuka - office@jsaldn.org.uk (Inglés)  
- senkyo@jsaldn.org.uk (Japonés)

**CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)**

Sr. J. Smith - itf\_france@club-internet.fr

**ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)**

Sr. K. Peters - justice@missiontoseafarers.org

**ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)**

Sr. P. Albury - pfa@pfa-consultants.co.uk

**SECRETARÍA CONJUNTA**

**OIT**

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

Sr. Heui-Jin Ji, Experto Marítimo,  
Departamento de Actividades Sectoriales, OIT, - **ji@ilo.org**

Sr. B. Subramaniam, Asesor Marítimo Superior, OIT

**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 - **glibrando@imo.org**