

**PARA DECISION**

QUINTO PUNTO DEL ORDEN DEL DIA

Informe del Director General**Primer informe:****Informe del Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo**

1. En su 290.^a reunión (junio de 2004), el Consejo de Administración aprobó la creación de un Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (Grupo de Trabajo mixto), compuesto por ocho expertos gubernamentales nombrados por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como por cuatro expertos armadores y cuatro expertos de la gente de mar nombrados por la OIT previa consulta con las secretarías de sus respectivos grupos. El Comité Jurídico de la OMI designó a ocho Estados Miembros (China, Egipto, Estados Unidos, Filipinas, Grecia, Nigeria, Panamá y Turquía), con la salvedad de que cualquier otro gobierno podría asistir a las reuniones como observador. El mandato del Grupo de Trabajo mixto se sometió al Consejo de Administración en su 291.^a reunión (noviembre de 2004) y al Comité Jurídico de la OMI en su 89.º período de sesiones (25-29 de octubre de 2004), y ambos lo aprobaron.
2. La primera reunión del Grupo de Trabajo mixto tuvo lugar del 17 al 19 de enero de 2005. El Grupo de Trabajo mixto estimó prematuro considerar la elaboración de directrices válidas en su primera reunión. Sin embargo, acordó adoptar una resolución en la que se hiciese hincapié en la preocupación de la totalidad del sector marítimo respecto de esta cuestión. El Consejo de Administración de la OIT aprobó esta resolución en su 292.^a reunión (marzo de 2005). El Comité Jurídico de la OMI también aprobó dicha resolución.
3. La segunda reunión del Grupo de Trabajo mixto tuvo lugar en la OMI, en Londres, del 13 al 17 de marzo de 2006. El Grupo de Trabajo mixto redactó directrices detalladas, y un proyecto de resolución (véase el documento de la OMI LEG 91/5, anexo I). El informe de la reunión (documento de la OMI LEG 91/5/1) se adjunta al presente documento como anexo II.
4. Teniendo en cuenta el aumento constante del número de casos de criminalización de la gente de mar, el Grupo de Trabajo mixto propuso que, de adoptarse, las directrices deberían ser promulgadas por la OIT y la OMI con efecto a partir del 1.º de julio de 2006.
5. El Comité Jurídico de la OMI aprobó la resolución y las directrices en su 91.º período de sesiones, celebrado en Londres del 24 al 28 de abril de 2006. Asimismo, decidió aplazar a

su siguiente período de sesiones (16-20 de octubre de 2006) la consideración del proyecto de mandato para la continuación de la labor del Grupo de Trabajo mixto.

6. *El Consejo de Administración tal vez estime oportuno:*

- i) tomar nota de la información suministrada;*
- ii) aprobar el proyecto de directrices y autorizar su divulgación por la OIT con efecto a partir del 1.º de julio de 2006;*
- iii) aprobar el texto del proyecto de resolución propuesto en la segunda reunión del Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, y*
- iv) aplazar la aprobación del mandato revisado del Grupo de Trabajo mixto, que figura en el anexo 5 del informe de la reunión (LEG 91/5/1), a su 297.ª reunión (noviembre de 2006).*

Ginebra, 9 de junio de 2006.

Punto que requiere decisión: párrafo 6.

Anexo I

Documento LEG 91/5



COMITÉ JURÍDICO
91º periodo de sesiones
Punto 5 del orden del día

LEG 91/5
22 marzo 2006
Original: INGLÉS

**TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR: INFORME SOBRE LA MARCHA
DE LA LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO MIXTO ESPECIAL
DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE EL TRATO JUSTO DE
LA GENTE DE MAR (13 A 17 DE MARZO DE 2006)**

Nota de la Secretaría de la OMI

RESUMEN

Sinopsis:

En la segunda reunión del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, que se celebró del 13 al 17 de marzo de 2006, se aprobó un proyecto de resolución para someterlo a la adopción del Comité con objeto de difundir unas directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. En el presente documento se recoge el texto del proyecto de resolución y de directrices a fin de que lo examine el Comité.

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 3.

Documentos conexos:

LEG 91/5/1 (al que se adjunta el documento IMO/ILO/WGFTS 2/6), resolución A.987(24) de la Asamblea, LEG 90/15 (párrafos 366 a 383 y anexo 7), LEG 89/16 (párrafos 193 a 200 y anexo 6) y LEG 88/13 (párrafo 192).

1 El Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar celebró su segunda reunión del 13 al 17 de marzo de 2006 y preparó un proyecto de resolución y de directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, a fin de someterlo al examen del Comité. El informe completo de la reunión (documento IMO/ILO/WGFTS 2/6) se prestará al Comité en un documento separado (LEG 91/5/1). Dada la importancia de las directrices y debido al breve intervalo de tiempo que media entre la clausura de la reunión del Grupo de trabajo mixto y el periodo de sesiones actual del Comité, la Secretaría ha tenido a bien distribuir el texto del proyecto de resolución y de directrices con anterioridad a la distribución del informe completo.

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 Se invita al Comité a que recuerde que en la resolución A.987(24) se autoriza al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a difundir dichas directrices, una vez finalizadas, por los medios adecuados, solicitándoles que informen al respecto en el vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea de la OMI y en la 295ª reunión del Consejo de Administración de la OIT.

Medidas cuya adopción se pide al Comité Jurídico

3 El Grupo de trabajo mixto invitó al Comité a que adoptara el proyecto de resolución y de directrices recogido en el anexo. Se invitará también al Consejo de Administración de la OIT a que lo adopte.

ANEXO

Proyecto de resolución y de directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, preparado por el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar

Resolución LEG.3(91)
Adoptada el [...]

**ADOPCIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA
GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO**

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

RECORDANDO la resolución A.987(24), aprobada por la Asamblea de la OMI en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario y por el Consejo de Administración de la OIT en su 292ª reunión, por la cual la Asamblea de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT convinieron, entre otras cosas, en adoptar las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo como cuestión prioritaria y autorizaron al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a difundir dichas Directrices, una vez finalizadas, por los medios adecuados;

HABIENDO EXAMINADO las Directrices preparadas por el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo;

CONSCIENTES de la necesidad de mantener las Directrices sometidas a examen,

RECORDANDO la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, en particular el artículo 36, relativo a la comunicación con los nacionales,

TOMANDO NOTA de la circular MSC-MEPC.4/Circ.1, Retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques, de 26 de septiembre de 2005,

TENIENDO PRESENTE la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, en particular sus artículos 97, 228, 230, 232 y 292, y del derecho internacional consuetudinario del mar,

CONSIDERANDO que las Directrices constituyen un código de mejores prácticas,

CONSCIENTES de la necesidad de supervisar la aplicación e implantación de las Directrices, y

TENIENDO PRESENTE TAMBIÉN la adopción, el 23 de febrero de 2006, del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo; por la presente,

1. ADOPTAN las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, recogidas en el anexo de la presente resolución;

2. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que implanten las Directrices a partir del 1 de julio de 2006;
3. INVITAN TAMBIÉN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI y la OIT a que den la máxima publicidad a las Directrices con objeto de garantizar que gozan de una amplia difusión e implantación;
4. INVITAN, según proceda, a los Gobiernos Miembros a que examinen la posibilidad de enmendar su legislación nacional a fin de dar plena y total efectividad a las Directrices;
5. INVITAN ADEMÁS a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de los principios recogidos en dichas Directrices cuando examinen el trato justo de la gente de mar en otras circunstancias en las que pueda detenerse a gente de mar inocente; y
6. CONVIENEN en la necesidad de mantener las Directrices sometidas a examen.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE
MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO**I INTRODUCCIÓN**

1 Se recomienda observar las presentes Directrices siempre que autoridades públicas detengan a gente de mar en caso de accidente marítimo.

2 Se reconoce que la gente de mar constituye una categoría especial de trabajadores, y que dada la naturaleza mundial del sector del transporte marítimo y la diversidad de jurisdicciones con las que es posible que entre en contacto, necesita de una protección especial, en concreto por lo que respecta a los contactos con las autoridades públicas. El objetivo de las presentes Directrices es velar por que a la gente de mar se les otorgue un trato justo tras un accidente marítimo, así como durante toda investigación y detención por parte de autoridades públicas, además de que la detención no se prolongue más allá de lo necesario.

3 Las presentes Directrices se han elaborado de conformidad con la resolución A.987(24)*, "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", adoptada el 1 de diciembre de 2005 por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional. La antedicha resolución se adjunta como anexo de las presentes Directrices.

4 El objetivo de las presentes Directrices no es interferir con las normas procesales internas, penales civiles, de ningún Estado ni con el disfrute pleno de los derechos fundamentales de la gente de mar, incluidos los dispuestos en los instrumentos internacionales sobre derechos humanos, ni con el derecho de la gente de mar a recibir un trato humanitario en todo momento.

5 La gente de mar tiene derecho a que se la proteja contra posibles coerciones o intimidaciones, de quienquiera que vengan, durante o después de cualquier investigación sobre un accidente marítimo.

6 La investigación de un accidente marítimo no debe ir en detrimento de la gente de mar por lo que se refiere a su repatriación, hospedaje, subsistencia, pago de salarios y otros beneficios, además de la asistencia médica. Todo esto ha de ser facilitado sin costo alguno para la gente de mar por el propietario del buque, el Estado que haya procedido a la detención o el Estado que corresponda.

7 Las presentes Directrices no son de aplicación ni a los buques de guerra ni a las naves auxiliares.

* No incluida en este documento.

II DEFINICIONES

8 A los efectos de las presentes Directrices, por:

"gente de mar" o "marino" se entenderá toda persona que está empleada o contratada o que trabaja en cualquier puesto a bordo de un buque;

"propietario del buque" se entenderá el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval, el agente o el fletador a casco desnudo, que haya recibido del propietario del buque la responsabilidad por la explotación del mismo y que, al asumir tal responsabilidad, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades que le incumben al propietario del buque, independientemente de que cualquier otra organización o personas hayan asumido determinadas obligaciones o responsabilidades en nombre del propietario del buque;

"accidente marítimo" se entenderá cualquier acaecimiento o suceso físico imprevisto relacionado con la navegación, operaciones, maniobras o manejo de un buque o con la maquinaria, equipo, material o carga a bordo del mismo, que pueda tener como resultado la detención de la gente de mar;

"investigación" se entenderá una investigación sobre un accidente marítimo;

"detención" se entenderá toda restricción de los movimientos de la gente de mar impuesta por las autoridades públicas como resultado de un accidente marítimo, incluido el impedir que abandonen el territorio de un Estado que no sea ni su país de residencia ni el del que son nacionales.

III Directrices para el Estado rector del puerto o ribereño

9 El Estado rector del puerto o ribereño deberá:

- .1 tomar medidas a fin de que toda investigación que realice para determinar las causas de un accidente marítimo acaecido dentro de su ámbito jurisdiccional se lleve a cabo de forma justa y rápida;
- .2 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir que las organizaciones que representen a la gente de mar en el Estado rector del puerto o ribereño tengan acceso a la gente de mar;
- .3 tomar medidas para garantizar que se adoptan las disposiciones adecuadas para garantizar en todo momento el respeto de los derechos humanos y económicos de la gente de mar detenida;
- .4 garantizar que el trato que se dispensa a la gente de mar sea tal que se respete en todo momento su dignidad humana fundamental;
- .5 tomar medidas para garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos detenidos medios de

- subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica;
- .6 garantizar que a la gente de mar se le brindan todas las garantías procesales sin discriminación alguna;
 - .7 garantizar que se facilita a la gente de mar, cuando así sea necesario, servicios de interpretación, y se la informa de su derecho a disponer de asesoramiento jurídico independiente y se le facilita el acceso a éste, se la informa de su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración y, en el caso de la gente de mar que haya sido arrestada, garantizar que se le facilita asesoramiento jurídico independiente;
 - .8 garantizar que a la gente de mar afectada se la informa de los fundamentos de la investigación que se esté realizando (esto es, si se realiza de conformidad con el Código de la OMI para la investigación de siniestros marítimos (resolución A.849(20) enmendada por la resolución A.884(21), o tal como pueda enmendarse en el futuro), o de conformidad con otros procedimientos jurídicos nacionales);
 - .9 garantizar que se cumplen sin dilación las obligaciones recogidas en la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, incluidas las relativas al acceso, y que el Estado o Estados de los que sean nacionales todos los marinos afectados son informados de la situación de éstos, según sea necesario, y que se permite el acceso a la gente de mar de los funcionarios consulares del Estado de abanderamiento;
 - .10 garantizar que toda la gente de mar detenida dispone de medios para comunicarse privadamente con todas las partes que seguidamente se enumeran:
 - miembros de su familia;
 - organizaciones de asistencia social;
 - el propietario del buque;
 - sindicatos;
 - la embajada o consulado del Estado de abanderamiento y de su país de residencia o nacionalidad; y
 - representantes legales;
 - .11 utilizar todos los medios posibles para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar;
 - .12 asegurarse de que las decisiones que se adoptan de conformidad con el Protocolo relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 73/78), son coherentes con la regla 11 del Anexo I (Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos);

- .13 realizar prontamente entrevistas con la gente de mar, cuando sea para los fines de una investigación por parte de un Estado ribereño tras un accidente marítimo, tomando en consideración sus condiciones físicas y mentales después del accidente;
- .14 tomar medidas para garantizar que la gente de mar que ya haya sido entrevistada, o cuya presencia no sea necesaria para la investigación que realice un Estado ribereño tras un accidente marítimo, pueda volver a embarcarse o ser repatriada sin demoras indebidas;
- .15 tomar en consideración alternativas, que no supongan la privación de libertad, a la detención a la espera de juicio (incluida la detención en calidad de testigo), especialmente cuando sea evidente que la gente de mar en cuestión está contratada por una compañía que presta servicios marítimos regulares al Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención;
- .16 concluir con prontitud su investigación y, de ser necesario, imputar a la gente de mar sospechosa de conductas delictivas y garantizar que toda la gente de mar imputada goza de las debidas garantías procesales;
- .17 contar con procedimientos para indemnizar con prontitud y plenamente por cualquier daño, perjuicio o pérdida sufrida por la gente de mar detenida o por el propietario del buque, en relación con la detención de ese marino en particular, atribuibles a actos u omisiones indebidos, inaceptables o injustificados del Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención;
- .18 en la medida en que lo permita la legislación nacional, garantizar que se dispone de un procedimiento para constituir una fianza razonable u otra garantía financiera que permita la puesta en libertad y repatriación de la gente de mar detenida, a la espera de que se resuelva cualquier investigación o proceso judicial;
- .19 tomar medidas, en el caso de que la gente de mar esté detenida, para que toda vista judicial se desarrolle lo más rápidamente posible.
- .20 tomar medidas para garantizar que las decisiones que se adoptan son coherentes con las disposiciones generalmente aplicables del derecho del mar;
- .21 tomar medidas a fin de respetar las disposiciones generalmente aceptadas del derecho marítimo internacional con respecto a los principios de jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento en cuestiones relativas a abordajes u otros sucesos propios de la navegación; y
- .22 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

IV Directrices para el Estado de abanderamiento

10 El Estado de abanderamiento deberá:

- .1 tomar medidas para garantizar que toda investigación destinada a determinar las causas de un accidente marítimo se lleva a cabo de forma justa y rápida;
- .2 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
- .3 cuando sea oportuno, participar directamente, de conformidad con lo dispuesto en el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución de la Asamblea de la OMI A.849(20) enmendada por la resolución A.884(21), o tal como pueda enmendarse en el futuro), en la investigación de todo siniestro marítimo;
- .4 contribuir a garantizar que los armadores cumplen sus obligaciones con respecto a la gente de mar afectada por un accidente marítimo o que participe en cualquier investigación;
- .5 garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos detenidos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica;
- .6 garantizar que los propietarios de los buques cumplen con sus obligaciones de cooperar en cualquier investigación que realicen el Estado de abanderamiento, el Estado ribereño o el Estado rector del puerto, tras un accidente marítimo;
- .7 ayudar a la gente de mar a obtener un trato justo y prestar asistencia a los propietarios de los buques en caso de investigación por parte de un Estado rector de puerto o ribereño;
- .8 financiar la repatriación de la gente de mar, cuando sea necesario, tras un accidente marítimo en los casos en que el propietario del buque no cumpla con su responsabilidad de repatriar;
- .9 prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de procedimientos y en la devolución a un Estado rector de puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;
- .10 tomar medidas para garantizar que se permite el acceso de sus funcionarios consulares a la gente de mar afectada, independientemente de su nacionalidad;
- .11 tomar todas las medidas necesarias para garantizar el trato justo de la gente de mar empleada o contratada en un buque que enarbole su pabellón. Esto podría llegar a incluir la utilización de mecanismos internacionales de resolución de controversias, mediante los que se pueda garantizar la pronta liberación de los

buques y las tripulaciones tras haber constituido una fianza o garantía financiera razonable; y

- .12 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

V Directrices para el Estado de la gente de mar

11 El Estado de la gente de mar deberá:

- .1 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
- .2 vigilar el bienestar físico y mental de la gente de mar de su nacionalidad afectada por un accidente marítimo, incluida toda investigación conexas, y el trato que se le dispensa;
- .3 financiar la repatriación de su gente de mar, cuando sea necesario, tras un accidente marítimo, en los casos en que los propietarios de los buques y el Estado de abanderamiento no cumplan con su responsabilidad de repatriar;
- .4 prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de los procedimientos y en la devolución a un Estado rector del puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;
- .5 tomar medidas para garantizar que se permite el acceso de sus funcionarios consulares a la gente de mar afectada;
- .6 tomar medidas para prestar apoyo y asistencia y facilitar el trato justo de su gente de mar y el rápido desarrollo de la investigación;
- .7 tomar medidas para garantizar que todos los fondos enviados por los propietarios de los buques, el Estado que ha procedido a la detención o cualquier otro Estado, destinados a la gente de mar detenida, o a prestar apoyo a las familias de esa gente de mar, se entregan para los fines previstos; y
- .8 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

VI Directrices para los propietarios de los buques

12 Por lo que respecta a las investigaciones, los propietarios de los buques tienen la obligación fundamental de proteger los derechos de la gente de mar que empleen o contraten, incluido el derecho a no autoinculparse, y de adoptar medidas para garantizar que a dicha gente de mar se le dispensa un trato justo, y deberán:

- .1 tomar todas las medidas posibles para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones y para garantizar que no se tolera ese comportamiento por parte de otras entidades;
- .2 cooperar y entrar en comunicación, según proceda, con todos los Estados, otros propietarios de buques, según proceda, y la gente de mar que tengan un interés sustancial, y tomar medidas para facilitar el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
- .3 tomar medidas para agilizar la investigación por parte de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento;
- .4 tomar medidas, prestando el debido respeto a los derechos que sean del caso, para propiciar que la gente de mar y a las demás personas de las que sean empleadores colaboren en cualquier investigación;
- .5 hacer uso de todos los medios razonables para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar;
- .6 cumplir sus obligaciones con respecto a la repatriación de la gente de mar, o tomar medidas para reembarcarla;
- .7 garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica.

VII Directrices para la gente de mar

13 La gente de mar deberá:

- .1 tomar medidas para disponer, si es necesario, de servicios de interpretación adecuados;
- .2 tomar medidas para asegurarse de que comprenden plenamente su derecho a no autoinculparse y que entienden plenamente que cuando se presta declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento, esas declaraciones podrían usarse en un futuro proceso penal;
- .3 tomar medidas para asegurarse, si lo consideran necesario, de que disponen de los medios necesarios para tener acceso a asesoramiento jurídico antes de decidir si se va a prestar declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento; y
- .4 participar, en la medida posible, y teniendo presente su derecho a no autoinculparse, en la investigación que realicen investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento, facilitando información que, a su leal saber y entender, sea verídica.

Anexo II

Documento LEG 91/5



COMITÉ JURÍDICO
91º periodo de sesiones
Punto 5 del orden del día

LEG 91/5/1
24 marzo 2006
Original: INGLÉS

**TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR: INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA
LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS
OMI/OIT SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR**

Nota de la Secretaría de la OMI

RESUMEN

Sinopsis:

Adjunto en el anexo del presente documento se encuentra el informe del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, que se reunió del 13 al 17 de marzo de 2006 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 3.

Documentos conexos:

LEG 91/5, resolución A.987(24) de la Asamblea, LEG 90/15 (párrafos 366 a 383 y anexo 7), LEG 89/16 (párrafos 193 a 200 y anexo 6) y LEG 88/13 (párrafo 192).

1 En el presente documento se señalan a la atención del Comité los resultados de la 2ª reunión del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, que se reunió del 13 al 17 de marzo de 2006. El informe de la reunión (documento IMO/ILO/WGFTS 2/6) se adjunta en el anexo.

2 El Grupo de trabajo adoptó un proyecto de resolución con directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, con miras a su presentación al Comité para su examen y adopción, y para su adopción por el Consejo de Administración de la OIT (documento IMO/ILO/WGFTS 2/6, párrafo 5.1). El texto de la resolución y las directrices figuran en los anexos 2 y 3 del informe. La resolución y las directrices también se han distribuido al Comité mediante el documento LEG 91/5.

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.

3 Se invita al Comité a que recuerde que la resolución A.987(24) autoriza al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a difundir dichas directrices, una vez finalizadas, por los medios adecuados, solicitándoles que informen al respecto en el vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea de la OMI y en la 295ª reunión del Consejo de Administración de la OIT.

Medidas cuya adopción se pide al Comité Jurídico

4 Se pide al Comité que tenga a bien:

- .1 tomar nota del informe del Grupo de trabajo mixto;
- .2 adoptar el proyecto de resolución y las directrices (anexos 2 y 3 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/6, también distribuidos mediante el documento LEG 91/5);
- .3 aprobar el proyecto de mandato revisado (anexo 5 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/6) para la continuación de la labor del Grupo de trabajo mixto, el cual se convocará según sea necesario; y
- .4 pedir a la Secretaría que señale las directrices adoptadas a la atención del órgano que realice el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con la decisión adoptada por el Consejo en su 89º periodo de sesiones (documento C 89/D, párrafo 12.1 v)).

ANEXO

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL



S

GRUPO DE TRABAJO MIXTO ESPECIAL
DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE EL
TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR
2ª reunión
Punto 6 del orden del día

IMO/ILO/WGFTS 2/6
24 marzo 2006
Original: INGLÉS

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

1 APERTURA DE LA REUNIÓN

1.1 El Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo celebró su 2ª reunión del 13 al 17 de marzo de 2006 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI).

1.2 Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General de la OMI, la Sra. Rosalie Balkin, Directora de la División del Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (OMI), hizo extensiva de manera especial su bienvenida a quienes asistían por primera vez a una reunión en la OMI.

1.3 Ésta era la primera reunión OMI/OIT que se convocaba desde que la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo hubiera llegado a feliz término y, por lo tanto, la Directora observó que era una ocasión perfecta para transmitir de nuevo, en nombre del Secretario General, las felicitaciones de la OMI a la OIT y a los Gobiernos, la gente de mar y los propietarios de buques que habían trabajado tan diligentemente para garantizar la adopción del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006, en la sede de la OIT el mes de febrero pasado.

1.4 El Director General de la OIT había calificado el nuevo Convenio de "hoja de ruta para las relaciones laborales de 1,2 millones de personas que trabajan como gente de mar". Además, se había hecho referencia en varias ocasiones al nuevo Convenio como el "cuarto pilar" del régimen regulatorio internacional para el transporte marítimo de calidad, junto con tres de los convenios más importantes de la OMI, a saber, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973. Al dirigirse a la Conferencia de la OIT, el Secretario General de la OMI había previsto que el nuevo Convenio de la OIT complementaría a la perfección esos convenios técnicos fundamentales de la OMI, ya que introducía los componentes sociales necesarios para garantizar a la gente de mar condiciones de trabajo decentes y abordaba cuestiones tales como la prevención de accidentes, la protección de la salud y la atención médica, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, y la repatriación de

la gente de mar. La OMI estaba dispuesta a ayudar de cualquier forma posible a hacer realidad los objetivos del nuevo Convenio de la OIT.

1.5 Esos objetivos, continuó la Sra. Balkin, no estaban desligados de la labor que el Grupo de trabajo mixto especial de expertos llevaría a cabo en la reunión actual: tanto la OMI como la OIT habían manifestado repetidamente sus serias preocupaciones con respecto a la necesidad de salvaguardar los derechos de la gente de mar atrapada en procedimientos penales después de un accidente marítimo, sobre todo en casos en los que podría verse sujeta a periodos injustificados y prolongados de detención a la espera de juicio. A tal fin, ambas organizaciones habían acordado que la cuestión se incorporara en el orden del día del Comité Jurídico de la OMI y que se constituyera el Grupo de trabajo con el mandato de elaborar una propuesta de conjunto de directrices sobre el trato justo de la gente de mar para que los adoptaran tanto la OMI como la OIT.

1.6 La Sra. Balkin observó que el compromiso de llevar a cabo dicha labor se había visto reforzado mediante la adopción, el 1 de diciembre de 2005, de la resolución A.987(24), por la cual la Asamblea de la OMI instaba a todos los Estados a que respetaran los derechos humanos de la gente de mar que se viera afectada por un accidente marítimo, a que investigaran rápidamente los accidentes marítimos a fin de evitar el trato injusto de la gente de mar y a que adoptaran las directrices como cuestión prioritaria. Teniendo presentes dichos objetivos, en la resolución se pedía también al Grupo de trabajo que finalizara su labor lo antes posible y se autorizaba al Comité jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a difundir las directrices, una vez finalizadas, a fin de permitir su pronta implantación.

1.7 Si el Grupo de trabajo finalizaba esa tarea en la reunión actual, continuó la Sra. Balkin, el Comité jurídico de la OMI podría difundir las directrices en su próximo periodo de sesiones, el 91º, que estaba previsto que se celebrara del 24 al 28 de abril de 2006, y el Consejo de Administración de la OIT podría, posteriormente, difundirlas en su reunión, que se celebraría del 22 al 23 de junio de 2006.

1.8 Teniendo presentes dichas fechas y en nombre del Secretario General de la OMI, la Sra. Balkin instó al Grupo de trabajo a que hiciera todo lo posible por finalizar su labor en la reunión actual, a fin de que pudieran ponerse en marcha lo antes posible medidas prácticas para respaldar los derechos de la gente de mar atrapada en tales situaciones. Sería, observó la Sra. Balkin, muy buen año para la protección de los derechos de la gente de mar si, antes del verano, a la adopción del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo siguiera la difusión de las directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

1.9 La tarea que el Grupo de trabajo tenía ante sí no sería fácil. Las cuestiones que se debatirían eran complejas y delicadas y se entendía la necesidad de respetar plenamente la independencia de la judicatura en los países que habían sufrido daños en el medio ambiente y en la economía como consecuencia de un accidente marítimo. Ahora bien, a la vez había una preocupación colectiva con respecto al trato que recibía la gente de mar inocente, que podía ser detenida después de un suceso de tal naturaleza. Debe tratarse a la gente de mar, en todo momento, con el respeto y la dignidad que merece, y debe reconocerse plenamente su esencial contribución, a menudo en condiciones difíciles, al comercio marítimo y a la economía mundial. Sus derechos fundamentales, así como la protección contra la injerencia arbitraria en su derecho a la libertad, deben respetarse, a lo cual contribuirán las directrices que se están preparando en estos momentos.

1.10 Para terminar, la Sra. Balkin deseó al Grupo de trabajo que sus deliberaciones llegaran a buen fin.

1.11 El Sr. Jean-Yves Legouas, Especialista Marítimo Superior del Departamento de Actividades Sectoriales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), dio la bienvenida a los participantes en la reunión en nombre del Director General de la OIT, Sr. Juan Somavía, y la Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo y Actividades Marítimas.

1.12 El Sr. Legouas recordó al Grupo de trabajo que hacía poco más de un año, en la apertura de la primera reunión, había informado a los participantes de que la OIT y sus mandantes era conscientes desde hacía tiempo de la penosa situación originada por los arrestos o detenciones de gente de mar y de la necesidad de coordinar los esfuerzos de la OIT con los de los demás organismos de las Naciones Unidas, a fin de encontrar una solución apropiada a la cuestión. Le complacía ver que un número tan considerable de participantes hubiera tomado parte activa en el Grupo de trabajo por correspondencia, presidido por la representante de la República de Panamá, lo cual demostraba que tenían una idea clara de la importancia de la tarea que les habían asignado los respectivos órganos de la OMI y la OIT de los que dependían.

1.13 Asimismo, le complacía informar de que el Consejo de Administración de la OIT en su 292ª reunión, celebrada en marzo de 2005, había tomado nota de la información facilitada sobre la reunión y había aprobado el texto del proyecto de resolución propuesto en la primera reunión del Grupo de trabajo.

1.14 Como ya sabía el Grupo de trabajo, continuó el Sr. Legouas, la OIT había adoptado un nuevo Convenio sobre el trabajo marítimo hacía menos de tres semanas. Ello tendría repercusiones fundamentales para el transporte marítimo y la vida cotidiana de la gente de mar en un futuro próximo. La Conferencia celebrada en Ginebra había contado con la presencia de numerosos participantes, entre ellos el Secretario General de la OMI. El Convenio resultante sobre el trabajo marítimo era de gran importancia para el sector y seguiría siéndolo durante décadas. Dos partes, como mínimo, del nuevo Convenio eran pertinentes para el Grupo de trabajo: la regla 2.5 (Repatriación) y la pauta B.4.4.6 (Gente de mar en un puerto extranjero).

1.15 Se habían recibido varios documentos, que se presentarían y examinarían durante el transcurso de la segunda reunión. La Secretaría conjunta había preparado un documento en el que se resumía la labor del Grupo de trabajo por correspondencia. Correspondía al Grupo de trabajo señalar rápidamente toda la documentación que fuera pertinente para el problema y, al hacerlo, se esperaba que encontrara la manera de combinar las interesantes ideas que habían aportado los diversos autores.

1.16 Para concluir, el Sr. Legouas deseó al Grupo de trabajo buena suerte en sus deliberaciones y manifestó la firme esperanza de que se alcanzara una conclusión constructiva y realista.

2 APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

2.1 El Grupo de trabajo adoptó el orden del día provisional contenido en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3. El orden del día de la reunión se recoge en el anexo 1. La lista de los documentos publicados para la reunión figura en el anexo 6 y la lista de participantes en el anexo 7.

3 OPINIONES PRELIMINARES DE LOS PARTICIPANTES DE LA OMI Y DE LA OIT

3.1 En su discurso de apertura, el portavoz de los Armadores observó que su grupo tenía la esperanza de que la cuestión se finalizara en la presente reunión. Se corría el riesgo de ampliar demasiado el ámbito del Grupo de trabajo y, por lo tanto, era necesario ajustarse al mandato acordado. El portavoz de los Armadores observó también que en general se reconocía la necesidad de impedir el maltrato de la gente de mar en todo el mundo.

3.2 En su discurso de apertura, el portavoz de la Gente de mar subrayó la importancia de la cuestión para su grupo. Observó que en la resolución A.947(23) de la Asamblea de la OMI, en la que se establecen la idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano, se estipulaba que "la Organización, al elaborar reglas, debía mostrar respeto por la gente de mar pidiendo su opinión a quienes trabajan en la mar y teniéndola en cuenta". Durante muchos años, la OMI había recalcado la función decisiva del factor humano y había empezado a darse cuenta de la importancia de los derechos humanos y los derechos y libertades fundamentales de la gente de mar al respecto.

3.3 Desde la última reunión se había producido un aumento en la penalización de la gente de mar y en la adopción de leyes y reglas, lo cual apuntaba a que dicha penalización seguiría aumentando. En la última reunión del Grupo de trabajo, la Gente de mar había manifestado su profunda preocupación por el caso del **Katerina**. Muy a su pesar, desde esa reunión se habían dado otros casos destacados. El del granelero **Celine** se había complicado con el suicidio del jefe de máquinas, tras una intervención del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y la detención del capitán durante un prolongado periodo de tiempo, a pesar de la grave enfermedad de su padre. En el caso del **Selendang Ayu**, se había procesado al capitán por engañar a la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos con respecto a la hora exacta a la que se habían apagado los motores, a pesar de que tal información no era importante para lo sucedido.

3.4 En opinión de la Gente de mar, cuando las declaraciones dadas a investigadores de siniestros podían desembocar en un enjuiciamiento penal, se estaba atravesando una línea muy peligrosa. Era necesario que la OMI examinara con carácter urgente el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos con objeto de garantizar que los derechos humanos de la gente de mar están protegidos. En caso contrario, se aconsejaría a la gente de mar que no participara en dichas investigaciones hasta que recibiera las oportunas dispensas jurídicamente vinculantes por las que se le garantizaba que no perjudicaba su posición ni se enfrentaba a un posterior enjuiciamiento penal.

3.5 La Gente de mar señaló que los avances que realice el Grupo de trabajo serían fundamentales para garantizar que la gente de mar trabaja en condiciones decentes y tenía la esperanza de que se establecería la protección necesaria. La OMI y la OIT habían acordado que la gente de mar requería una protección especial, por lo que la presente reunión ofrecía la oportunidad perfecta para establecerla.

3.6 La Gente de mar se complacía en haber podido redactar junto con los armadores un documento que debería constituir la base de los debates. Debían respetarse los principios del tripartismo, con lo cual debía evitarse la constitución de un grupo de redacción. Esperaba que la reunión fuera constructiva y que en ella se finalizaran las directrices y se acordara la labor adicional que debería realizar el Grupo de trabajo.

3.7 La delegación de los Estados Unidos señaló la importancia del asunto para la comunidad marítima y la economía mundial y esperaba producir un conjunto de directrices que fueran viables, de aplicación general y que pudieran mejorar las vidas de la gente de mar en todo el mundo.

3.8 La delegación declaró que cualesquiera directrices que el Grupo de trabajo redactara durante la semana solamente prosperarían si un buen número de Gobiernos las adoptaban e implantaban y si una amplia sección de nuestras sociedades las acataba. Además, la delegación manifestó que le preocupaba que el Grupo de trabajo dedicara su tiempo a elaborar unas directrices que podrían ser incompatibles con la legislación interna o que eran inaceptables para un alto porcentaje del gran número de Gobiernos e intereses afectados que no estaban en la reunión esa semana. El Grupo de trabajo representaba a muchos más grupos interesados, hecho que convendría tener presente.

3.9 En las directrices debería tenerse en cuenta la declaración de la Gente de mar sobre la necesidad de garantizar un trabajo seguro y decente. Esa declaración subrayaba la importancia de las miles de investigaciones sobre siniestros marítimos que se llevaban a cabo cada año. En 2005, solamente en los Estados Unidos se habían llevado a cabo más de 3 718 investigaciones de tal naturaleza. Era fundamental contar con un sistema robusto y eficaz que permitiera garantizar un lugar de trabajo seguro para la gente de mar y propiciar unas condiciones igualitarias para la gran mayoría de propietarios de buques que querían actuar correctamente, pero también querían cerciorarse de que se daban las condiciones igualitarias y de que no les pisoteaban los propietarios de buques que no cumplen las reglas ni las responsabilidades que tienen contraídas con la gente de mar a la que emplean.

3.10 La delegación señaló también que no era especialmente conveniente que el Grupo de trabajo se centrara en los casos concretos planteados por la Gente de mar, y respondió a las observaciones formuladas con respecto a un suceso en particular. En cualquier debate como el presente, los hechos eran muy importantes y la delegación señaló algunos de esos hechos, dado que eran de dominio público. En el caso del **Selendang Ayu** no se procesó al capitán simplemente por mentir a la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos. De hecho, el capitán admitió que había reunido a su tripulación en dos ocasiones y que les había ordenado que mintieran a los investigadores del accidente, quienes trataban de determinar las causas del suceso. Debería protegerse a la gente de mar contra ese tipo de coacciones. No se enjuició a ninguno de los tripulantes que obedecieron la orden de mentir, porque los Estados Unidos entendían que no debería ponerse a ningún tripulante en la absurda situación de tener que mentir por orden del capitán. La gente de mar merece recibir un trato más justo.

3.11 La delegación propuso que, a fin de que el Grupo de trabajo completara su labor de manera satisfactoria, éste debía ajustarse al ámbito del mandato que le impusieron el Comité Jurídico de la OMI, el Consejo de Administración de la OIT y la Asamblea de la OMI. Si no se adhería a las instrucciones recibidas, le resultaría difícil completar su labor durante esa semana. Además, ello significaría que cualesquiera directrices resultantes de su labor sufrirían el fuerte escepticismo de los Gobiernos y de otras partes y podrían, en última instancia, resultar fallidas.

3.12 En ese sentido, el Grupo de trabajo debería recordar que se le convocó en virtud del sistema tripartito porque, tal como se reconoce en la resolución de la Asamblea, tanto los interlocutores sociales como los Gobiernos tienen la importante responsabilidad de garantizar el trato justo de la gente de mar.

3.13 La delegación había presentado una propuesta de conjunto de directrices que podría servir como punto de partida para los debates y contribuiría a guiar al Grupo de trabajo hacia una resolución satisfactoria. La delegación declaró que se guardaría cualesquiera otras observaciones sobre su documento hasta el momento adecuado. Señaló, además, que había presentado también una versión anotada de esas directrices con objeto de explicar el origen o el razonamiento de algunos términos concretos.

3.14 La delegación de Turquía manifestó su agradecimiento a la Organización Internacional del Trabajo y la felicitó por la adopción del nuevo Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo. La delegación observó que ese prometedor Convenio contribuiría en gran manera a lograr un trato justo para la gente de mar, aparte de otras ventajas importantes, debido al progreso de ratificación entre los Países Miembros. Asimismo, la delegación manifestó su agradecimiento a la Secretaría de la OMI por facilitar y organizar la labor del Grupo de trabajo por correspondencia.

3.15 Por lo que respecta al mandato del Grupo de trabajo y los principios y estructura del proyecto de directrices, la delegación estaba convencida de que, para poder mejorar el trato justo de la gente de mar, las directrices debían estar redactadas de una forma realista y práctica, a fin de que pudieran aplicarse en el mayor número posible de Estados Miembros de la OMI, en lugar de ser un mero documento idealista que no funcionaría en la práctica. En última instancia, las directrices irían dirigidas no solamente a los oficiales marítimos, que, en su gran mayoría, son conscientes de los problemas de la gente de mar, sino también, lo que es más importante, irían dirigidas a funcionarios encargados de su cumplimiento y a jueces de tribunales de justicia, quienes posiblemente no tengan conocimiento de las dificultades de la vida de la gente de mar. Por lo tanto, era esencial poner a su disposición directrices claras y aplicables.

3.16 La delegación de Grecia señaló que su país se encontraba entre los que habían tomado la iniciativa de abordar la cuestión del trato justo de la gente de mar y, al igual que los interlocutores sociales, tenía sumo interés en finalizar las directrices pertinentes.

3.17 A pesar de que el resultado de la reunión sería un instrumento no vinculante, como todas las directrices, la delegación estaba plenamente convencida de que sería prueba de que las directrices habían prosperado si se aceptaban y ejecutaban en el mayor número de países posible, lo cual dependía de que tuvieran un contenido realista y de que los agentes pertinentes del sector marítimo hicieran aportaciones importantes.

3.18 La delegación propuso que la resolución A.987(24), junto con el mandato del Grupo de trabajo, debería considerarse la "hoja de ruta" para la labor del Grupo a lo largo de la semana.

3.19 En ese marco, la delegación estimaba que las directrices que se estaban elaborando deberían abordar las obligaciones y las responsabilidades de los Estados rectores de puertos o ribereños, los Estados de abanderamiento, el Estado del que la gente de mar sea nacional, los propietarios de buques y la gente de mar; que no deberían interponerse en la legislación penal o civil interna de los Estados; que en ellas debería reconocerse que el trato justo está directamente relacionado con los derechos humanos, políticos, sociales y económicos en virtud de las disposiciones internacionales aplicables; que deberían basarse en el principio de la presunción de inocencia; que deberían estar relacionadas con la implantación uniforme de los instrumentos marítimos adoptados por las organizaciones internacionales pertinentes (la OMI y la OIT); que deberían centrarse en el principio de que el trabajo no es una mercancía y de que en ninguna circunstancia los marinos, como categoría especial de trabajadores que son, deberían ser utilizados como rehenes en espera de la resolución de un conflicto de carácter económico; y que

en las directrices debería reconocerse la función de la OMI y la OIT por lo que respecta a la solución de conflictos en relación con la aplicación y el cumplimiento de las directrices sobre el trato justo.

3.20 Además, la delegación felicitó a la ISF, la ICS, la CIOSL, la IFSMA y a los Estados Unidos por la difícil labor realizada sobre el asunto y señaló que, a su juicio, los documentos que había presentado facilitarían la labor del Grupo y marcarían el camino para que los debates fueran fructíferos y la 2ª reunión fuera productiva.

3.21 La delegación de Filipinas declaró que el suyo era uno de los países que más gente de mar aportaba a los buques de navegación marítima y que simplemente por estadística era muy probable que en un accidente marítimo cualquiera, se viera afectado un marino filipino.

3.22 Los accidentes marítimos habían sido un motivo de preocupación importante para Filipinas debido a que varios sucesos recientes habían desembocado en la detención injustificada de marinos filipinos durante un largo periodo de tiempo sin el beneficio del proceso debido. La detención injustificada de dichos marinos, a los que se retuvo como testigos de cargo en la investigación de un accidente marítimo, constituía igualmente un motivo de preocupación.

3.23 En concreto, dos casos de accidentes marítimos acaecidos en los últimos años, el **Tasman Spirit** y el **Katerina**, en los que se detuvo injustificadamente a varios marinos filipinos, serían siempre un recordatorio de la creciente necesidad de disponer de un instrumento en el que se abordara la cuestión del trato justo de la gente de mar en un accidente marítimo.

3.24 La delegación de Filipinas declaró, además, que había examinado los informes y las diferentes versiones del proyecto de directrices presentadas a la 2ª reunión del Grupo de trabajo y tenía plena confianza en que la 2ª reunión sería productiva y que de ella se derivarían unas directrices aceptables para los órganos rectores de la OMI y de la OIT.

3.25 La delegación tenía el convencimiento de que, en cualquier accidente marítimo, el objetivo principal era determinar su causa. La delegación estaba de acuerdo en que la gente de mar tenía una responsabilidad mientras se llevaba a cabo la investigación. Ahora bien, durante el transcurso de la misma debía brindarse en todo momento a la gente de mar, independientemente de su nacionalidad, el debido proceso sin discriminación alguna.

3.26 Filipinas estaba dispuesta a colaborar y a asumir la responsabilidad de un Estado de la gente de mar, en concreto por lo que respecta a la pronta repatriación de la gente de mar. La delegación indicó que en su legislación nacional se contemplaba la asunción plena de la responsabilidad por parte del Gobierno para repatriar a la gente de mar cuando fuera necesario. No obstante, estaba convencida de que era necesario llegar a un acuerdo con respecto a los plazos para la realización y finalización de la investigación de un accidente marítimo. Las propuestas al respecto planteadas hasta la fecha en los proyectos habían sido, en su opinión, vagas y tendrían que cuantificarse si se deseaba contar con un conjunto de directrices eficaz y viable.

3.27 La delegación dio las gracias a la OMI y a la OIT por coordinar la labor del Grupo de trabajo. Igualmente, manifestó su agradecimiento a los interlocutores sociales y a otras partes interesadas que habían colaborado para presentar un proyecto de directrices sobre el que trabajar durante la reunión.

3.28 La delegación de Panamá manifestó también su agradecimiento a la OMI y a la OIT por coordinar la labor del Grupo de trabajo y señaló que tenía la esperanza de ver unas directrices claras y equilibradas.

4 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

4.1 La Presidenta recordó que el Grupo de trabajo, en su 1ª reunión, no había tenido tiempo para finalizar la labor de elaboración de las directrices. En consecuencia, el Grupo había decidido postergar la labor hasta la reunión actual a fin de poder examinarla con más detenimiento. Al respecto, y con objeto de estructurar el debate, la Presidenta invitó a las delegaciones a que presentaran de forma general sus documentos.

4.2 La Secretaría de la OMI presentó el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3, preparado por la Secretaría conjunta, en el que se recoge la labor realizada por el Grupo de trabajo por correspondencia. En realidad, en dicho documento se ofrecía una cronología de todas las comunicaciones que se habían intercambiado entre junio de 2005 y enero de 2006. Con objeto de facilitar la consulta, todas las observaciones y propuestas que se sometieron al examen del Grupo de trabajo por correspondencia se incluían en el informe o se adjuntaban al mismo. En el anexo 1 se recogía un proyecto de conjunto de directrices presentado por la IFSMA en agosto de 2005, que quedó sustituido por el proyecto recogido en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/2, presentado por la IFSMA ante la reunión actual. En el anexo 4 figuraba un cuadro presentado por la IFSMA ante el Grupo de trabajo por correspondencia en el que se señalaba el vínculo o conexión entre las secciones de su propuesta de directrices y las palabras clave utilizadas en la resolución A.987(24). Además, la IFSMA invitó al Grupo de trabajo por correspondencia a que respondiera a varias preguntas específicas en relación con su propuesta de directrices. Las preguntas de la IFSMA se presentaban en el párrafo 11 del cuerpo del informe. En el anexo 6 se facilitaban las respuestas presentadas por Australia a dichas preguntas.

4.3 En el anexo 2 se recogía un documento presentado ante el Grupo de trabajo por correspondencia en nombre del Grupo internacional de trabajo del CMI sobre el trato justo de la gente de mar. El anexo contenía un cuestionario que el Grupo de trabajo del CMI había distribuido entre sus asociaciones miembros. El Grupo de trabajo del CMI había continuado su labor y la cuestión del trato justo de la gente de mar se había debatido en el Coloquio del CMI celebrado en Ciudad del Cabo en febrero de 2006. El anexo 3 contenía la circular MSC-MEPC sobre la retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques. En tal circular se facilitan orientaciones básicas con respecto a las circunstancias en las que las autoridades del Estado ribereño o del Estado rector del puerto pueden retirar de un buque los registros y documentos originales cuando éstos son necesarios como prueba de que el buque cumple las reglas y normas nacionales e internacionales. El Comité de Seguridad Marítima había pedido a la Secretaría que pusiera la circular en conocimiento del Grupo de trabajo.

4.4 El anexo 5 contenía un proyecto de conjunto de directrices presentado ante el Grupo de trabajo por correspondencia conjuntamente por la ISF, la ICS y la CIOSL. El proyecto era una versión enmendada de las directrices que el Grupo de trabajo había iniciado en su 1ª reunión. Tal propuesta se había presentado también por separado ante el Grupo de trabajo en su reunión actual mediante el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.5 El portavoz de los Armadores presentó el documento conjunto de la ISF, la ICS y la CIOSL (IMO/ILO/WGFTS 2/3/1) e hizo hincapié en los aspectos relacionados con la penalización y las sanciones penales, que, en su opinión, eran cada vez más frecuentes en todo el mundo. Observó que dichas medidas no deberían existir hasta que se demostrara que había habido una actividad delictiva. Desde un prisma más práctico, estaba de acuerdo en que la redacción del documento podía enmendarse, de ser necesario, observó que en el documento se facilitaban definiciones de accidente marítimo y detención y señaló que los autores del documento habían tomado buena nota del documento de la IFSMA a la hora de emprender su tarea.

4.6 El portavoz de la Gente de mar profundizó en lo que el portavoz de los Armadores había dicho. Con respecto a una observación anterior de que los participantes deberían tratar de dejar las emociones a un lado, señaló que, en ocasiones, manifestar las emociones era importante y no se disculpaba por ello. En referencia al caso del **Selendang Ayu**, dijo que quizá el capitán y la tripulación hubieran mentido a los investigadores empujados por un miedo que arrancaba de la reputación de las autoridades que efectuaban la investigación, lo cual llegaba al meollo mismo de la cuestión del trato justo. Al respecto, señaló a la atención de los presentes el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/4 (véase *infra*).

4.7 El portavoz de la Gente de mar observó que el proyecto de directrices enmendado por la ISF, la ICS y la CIOSL, recogido en el anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/4, descansaba también sobre la labor de otros, incluida la encomiable aportación de la IFSMA. En el documento no se incluía todo lo que la Gente de mar hubiera querido, por ejemplo, no se incorporaban las cuestiones siguientes: el acceso gratuito a asesoramiento jurídico, la prevención de la coacción, revisiones médicas gratuitas para la gente de mar detenida, los procedimientos para la presentación de quejas por parte de la gente de mar con respecto al trato recibido, el intercambio de personas y los costos del bienestar y el alojamiento. Si se abordaban, no obstante, cuestiones tales como la definición de "accidentes marítimos" y "detención". Además, era muy importante proteger a la gente de mar y establecer que tenía derechos, pese a lo que se estipulara en la legislación nacional. Por esa razón, en su opinión no servía de nada mencionar la legislación interna y era preferible hacer referencia a las obligaciones internacionales. Finalmente, el portavoz observó que habían mantenido una actitud abierta con respecto a la adición de nuevas disposiciones en el proyecto de directrices.

4.8 El portavoz de la Gente de mar presentó el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/4, en el que se recogía la opinión de varios expertos sobre los aspectos jurídicos del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo y, en particular, sobre los aspectos del derecho a no prestar declaración y a no autoinculparse. En el documento se señalaba a la atención la aplicación general del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, así como de la Convención de salvaguardia de los derechos del hombre y de las libertades fundamentales. En su conclusión, los expertos informaron de que, en su opinión, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y la Convención de salvaguardia de los derechos del hombre y de las libertades fundamentales:

- ofrecían protección contra la detención arbitraria sin imputación;
- daban derecho a todo individuo detenido a ser informado con prontitud de los hechos que se le imputan;
- daban derecho a ese individuo a tener pronto acceso a un tribunal para recusar la legitimidad de su detención;

- daban derecho al individuo a un juicio sin una demora indebida;
- daban derecho a un individuo detenido ilegalmente a indemnización; y
- protegían a una persona acusada de un delito de tener que autoinculparse y protegían su derecho a no prestar declaración (sin bien, tal como se había manifestado en los debates, el derecho a no prestar declaración no es absoluto).

4.9 La delegación de los Estados Unidos presentó el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3, en el que se recogía una propuesta de marco a partir del cual el Grupo de trabajo podría elaborar un conjunto completo de directrices. En dicho documento se presentaban varios principios fundamentales, a saber:

- las investigaciones de los accidentes marítimos son esenciales para que la gente de mar pueda gozar de un lugar de trabajo seguro y para garantizar que los propietarios de buques, las entidades gubernamentales de reglamentación, las sociedades de clasificación y otros satisfacen las obligaciones que les corresponden para con la gente de mar cuyas vidas y medios de subsistencia dependen de la seguridad de los buques;
- los Gobiernos deben dar un trato justo a la gente de mar, ofrecerles las mismas garantías procesales de que gozan sus propios marinos y respetar los principios del derecho internacional por los cuales están obligados;
- los accidentes marítimos y las investigaciones resultantes son una consecuencia previsible de las actividades del transporte marítimo y los propietarios de buques deben prepararse para dichas contingencias. Ello implica que el propietario de un buque tiene que seguir atendiendo, después de un accidente, a las necesidades de la gente de mar que tiene contratada;
- la gente de mar no debe adoptar medidas que multipliquen las cargas y dificultades que recaen sobre otros marinos, tales como obstaculizar y, por lo tanto, retrasar las investigaciones, coaccionar o amenazar a los otros miembros de la tripulación o declarar en falso ante los investigadores; y
- la Asamblea de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT adoptaron la resolución elaborada en la 1ª reunión del presente Grupo de trabajo, en la que se declaraba que "la cuestión del trato justo de la gente de mar es responsabilidad directa de los Estados rectores de puertos o ribereños, los Estados de abanderamiento, el Estado del que la gente de mar sea nacional, los propietarios de buques y la gente de mar". Es importante que la solución que se adopte sea conjunta y que se incluyan las responsabilidades de todas las partes. La conducta de cualquiera de las partes implicadas puede repercutir en las cargas y dificultades que pueda sufrir la gente de mar después de un accidente marítimo.

4.10 La delegación de los Estados Unidos señaló que, en su propuesta, las responsabilidades de la gente de mar y las de los propietarios de buques eran responsabilidades debidas a la gente de mar. En modo alguno se pretendía que fueran obligaciones para con el Estado que efectúa la investigación, ni debían interpretarse como tales. La delegación recalcó que el suyo era un documento sobre el trato justo de la gente de mar, no el trato justo de los Gobiernos. Asimismo,

la delegación señaló que cualquier persona que estuviera familiarizada con esos sucesos sabía que había pocas cosas más injustas para la gente de mar inocente que recibir órdenes o coacciones de un oficial del buque, el propietario del buque u otro individuo para mentir o cometer algún otro acto ilegal durante la investigación de un accidente. Y cualquier persona familiarizada con dichos sucesos sabía también que esa lamentable conducta se daba. La delegación subrayó también los retrasos y dificultades añadidas que tal conducta podía provocar. Por esa razón se incluían en su documento las responsabilidades de la gente de mar.

4.11 La delegación examinó también la importancia de elaborar unas directrices que un gran número de Estados pudieran adoptar e implantar de inmediato. Una de las claves para conseguir tal objetivo era reconocer que la legislación nacional de los Estados sería muy variada. Las directrices debían ser flexibles a fin de permitir a los Estados actuar dentro de esa importante limitación.

4.12 Asimismo, la delegación señaló que su propuesta, además, respetaba y recogía la terminología de los mandatos que había recibido del Comité Jurídico de la OMI, el Consejo de Administración de la OIT y la Asamblea de la OMI. Por ejemplo, otras propuestas englobaban incluso las investigaciones sobre narcóticos en el ámbito de aplicación de las directrices, lo cual no era lo que se pretendía. Así pues, la delegación recalcó la importancia de ajustarse al mandato dado al Grupo de trabajo.

4.13 Para finalizar, la delegación concluyó que, aunque no todas las partes estarían de acuerdo con todo lo que figuraba en su documento, no obstante instaba al Grupo de trabajo a utilizar su propuesta como el punto de partida para las deliberaciones de la semana; el texto siempre podía enmendarse o complementarse, pero tenía que ser un texto que ofreciera un marco para una solución integral. De ese modo, todos tendrían una idea de la dirección que llevaba el Grupo de trabajo y de la vía que estaba siguiendo para llegar a su objetivo. Además, la delegación señaló que, si bien el documento presentado por los interlocutores sociales tenía numerosos elementos positivos, carecía por completo de varias secciones importantes y se desviaba en exceso del ámbito del mandato dado al Grupo de trabajo.

4.14 La IFSMA presentó brevemente el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/2, en el que se recogían los principios con los cuales podrían basarse las directrices. La delegación señaló que la IFSMA representa a más de 10 000 capitanes de buques en activo en todo el mundo y que estaba, como puede bien entenderse, preocupada por el trato que la gente de mar había sufrido en los últimos tiempos tras un suceso o accidente marítimo.

4.15 Por esa razón, la delegación había presentado una propuesta de directrices que permitiera garantizar un trato justo para la gente de mar y había difundido sus ideas en el sitio *Web* de la Federación con objeto de que se enviaran las reacciones a las mismas. No cabía la menor duda de que los que prestan sus servicios en el mar deseaban sobremanera contar con un conjunto de directrices, dado que los marinos temen encontrarse retenidos injustamente como prisioneros, sin tener culpa alguna.

4.16 La delegación observó también que tanto la delegación de los Estados Unidos como los portavoces de la Gente de mar y los Armadores habían presentado sendos conjuntos de directrices. En ambos casos, la IFSMA coincidía en muchos de los puntos y elogió, además, la estructura clara de los dos documentos. Sin embargo, en su opinión, ambos proyectos presentaban ciertas carencias.

4.17 La IFSMA señaló también que su propia propuesta era demasiado compleja y demasiado apasionada, pero su sentido práctico le llevaba a darse cuenta de que, para que los esfuerzos de la semana llegaran a buen fin, el texto del proyecto de directrices que utilizara el Grupo de trabajo para sus deliberaciones debía ser el que éste prefería tener de punto de partida para su labor. Por esa razón, la delegación propuso que las directrices recogidas en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/2 se utilizaran solamente de referencia, si así lo deseaba el Grupo de trabajo.

4.18 La delegación añadió que, cualquiera que fuera el documento seleccionado de los dos restantes, la IFSMA apoyaría plenamente al Grupo de trabajo para llegar a una conclusión satisfactoria.

4.19 Asimismo, la delegación recalcó dos principios fundamentales de importancia para la IFSMA:

- a) la pronta liberación de la gente de mar y la prevención de restricciones injustificadas a su libertad como consecuencia de un suceso o accidente marítimo; y
- b) que los propietarios de buques y los Estados se responsabilicen solidariamente del bienestar de la gente de mar (y sus familias) que participe en interrogaciones, investigaciones o exámenes sobre un accidente marítimo.

4.20 Tras la presentación de los documentos, la Presidenta propuso que el debate se llevara a cabo en el orden siguiente:

- un debate sobre la estructura de las directrices;
- un debate sobre la gente de mar detenida en calidad de testigo;
- un debate sobre la definición de accidente; y
- un debate sobre la circular MSC-MEPC.4/Circ.1, sobre la retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques.

4.21 La Presidenta propuso que, después de dichos debates, se procediera a un examen párrafo por párrafo de las directrices.

a) Estructura de las directrices

4.22 La delegación de los Estados Unidos informó al Grupo de trabajo de que las cinco categorías de responsabilidad recogidas en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 se habían examinado y aprobado en el Pleno durante la 1ª reunión del Grupo. El Grupo de redacción, en la 1ª reunión, detuvo la labor antes de llegar a las secciones relativas al propietario del buque y a la gente de mar. En la resolución de la Asamblea de la OMI redactada por el Grupo de trabajo se reconocía expresamente que deberían incluirse tanto las responsabilidades del propietario del buque como las de la gente de mar. La delegación añadió que sería problemático imponer todas las responsabilidades a través de los Gobiernos, dado que la ejecución de las disposiciones podría crear la posibilidad o la percepción de coacción por parte de los Gobiernos que intentaran imponer esas obligaciones indirectas a los propietarios de buques y a la gente de mar. Por esa

razón, en el documento de los Estados Unidos se vinculaban todas las obligaciones de la gente de mar con los derechos aplicables que le correspondieran.

4.23 La delegación de Grecia hizo suya la opinión de la delegación de los Estados Unidos de que las responsabilidades de los propietarios de buques y de la gente de mar no figuraban en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, presentado por la ISF, la ICS y la CIOSL.

4.24 Los portavoces de los Armadores y de la Gente de mar propusieron que se utilizara como texto básico el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1. Las responsabilidades de los propietarios de buques y de la gente de mar podrían incluirse dentro de las otras tres categorías de responsabilidad. Varias delegaciones apoyaron tal opinión.

4.25 La delegación observadora de Chipre señaló que no era necesario elegir un solo documento como texto básico, dado que se podía trabajar con dos documentos diferentes.

4.26 Tras esos debates, el Grupo decidió utilizar el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, presentado por la ISF, la ICS y la CIOSL, como texto básico susceptible de ser enmendado y ampliado, según procediera, mediante las propuestas recogidas en el documento presentado por los Estados Unidos relativas a las responsabilidades de los propietarios de buques y de la gente de mar.

b) Debate sobre la gente de mar detenida en calidad de testigo

4.27 La Presidenta señaló la falta de claridad en el proyecto actual de directrices con respecto a la conveniencia de que todos los principios se apliquen a todos los marinos detenidos, bien en calidad de posibles testigos o de posibles acusados, e invitó a que se formularan observaciones sobre el particular.

4.28 El portavoz de la Gente de mar dijo que los posibles testigos deberían estar incluidos también.

4.29 La delegación de los Estados Unidos estaba de acuerdo también en que estuvieran incluidos los posibles testigos y señaló que los dos documentos (IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 y 2/3/3) partían de esa premisa.

4.30 El portavoz de los Armadores hizo referencia a su intervención anterior sobre la cuestión de la penalización. No entendía, por lo que respecta a la detención, que un posible testigo y un posible acusado recibieran un trato diferente. En consecuencia, era importante que las directrices incluyeran a toda la gente de mar detenida y que se diera un trato justo tanto a los posibles testigos como a los posibles acusados.

4.31 Al no detectar oposición alguna a las opiniones manifestadas *supra*, la Presidenta concluyó que el Grupo de trabajo convenía en que las directrices se aplicaran a los posibles acusados y a los posibles testigos.

c) Definición de accidente marítimo

4.32 La delegación observadora de Liberia señaló que la palabra "contingencia" de la definición de accidente marítimo presentada en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 quizá no fuera clara. El portavoz de la Gente de mar, la IFSMA y el CMI propusieron enmiendas al texto por las que se añadirían las siguientes palabras al final de la definición, después de la palabra

"mismo": "que pueda tener como resultado la detención de la gente de mar", y se sustituiría la palabra "una" por "cualquier" al principio de la definición.

4.33 La delegación de los Estados Unidos manifestó su inquietud con respecto a la incorporación de cláusulas innecesarias en la definición, tales como las propuestas en las intervenciones anteriores.

4.34 La delegación de Filipinas y las delegaciones observadoras del Brasil y las Bahamas respaldaron las enmiendas propuestas. Las delegaciones observadoras de España y Liberia reiteraron las propuestas relativas a la palabra "sucesos", mientras que la delegación observadora de Indonesia propuso que se definiera "delito marítimo" y que se hiciera alusión a acciones "involuntarias". La delegación observadora de los Países Bajos propuso incluir el concepto de "siniestros marítimos". Añadió que, dado que en el artículo II.1 de CONVEMAR se hacía referencia a sucesos, en el presente texto podía utilizarse un término similar. No obstante, los diferentes intentos de introducir una referencia a "sucesos marítimos" se rechazaron debido a que ello estaba específicamente excluido del mandato dado al Grupo de trabajo.

4.35 La delegación de los Estados Unidos propuso enmendar la última oración de la definición de "accidente marítimo" recogida en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 añadiendo al final de la definición las palabras "que provoque o pueda provocar daños".

4.36 Tras examinar el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1, que recogía las diversas enmiendas que se habían propuesto a la redacción de la definición de "accidente marítimo", se convino en sustituir la palabra "una" por "cualquier" y la palabra "contingencia" por "acaecimiento". La delegación de los Estados Unidos observó que la última parte de la definición, "que pueda tener como resultado la detención de la gente de mar", no era pertinente a los efectos de la definición.

4.37 La delegación de Grecia se mostró conforme con el texto propuesto y propuso incluir ejemplos como los que figuran en el documento presentado por los Estados Unidos, con objeto de aclarar la definición de accidente marítimo.

4.38 El portavoz de los Armadores observó que enumerar ejemplos posiblemente reduciría el alcance de la definición y reiteró que la definición del CMI, que se había utilizado en el documento conjunto, se había adoptado por esa razón, entre otras.

4.39 El portavoz de la Gente de mar se mostró conforme y reiteró su deseo de ver adoptada la redacción propuesta en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1 sin añadir ejemplos que redujeran el alcance de la definición.

4.40 La delegación de los Estados Unidos propuso añadir el texto siguiente al final de la definición: "y que provoque, o tenga posibilidades de provocar, daños al buque, su carga o al medio marino, o lesiones a su tripulación". La enmienda anterior recibió en general el apoyo de la delegación observadora de Chipre, con la condición de que las palabras "a su tripulación" quedaran sustituidas por las palabras "a toda persona que esté a bordo". El representante del CMI propuso una nueva enmienda a la propuesta de los Estados Unidos: sustituir las palabras "al buque" por las palabras "a un buque".

4.41 La delegación de los Estados Unidos señaló que aceptaría que se suprimieran los corchetes de la última parte de la definición recogida en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1 siempre que se incluyera una referencia a "daños causados a los bienes".

4.42 Tras haberse planteado la cuestión de las limitaciones al trato justo, la Presidenta del Grupo de trabajo concluyó, después de un intercambio de opiniones, que el trato justo era aplicable a todos. Tal decisión recibió el elogio del portavoz de la Gente de mar, quien observó que las actividades delictivas a bordo de los buques a menudo tenían lugar sin la participación o incluso el conocimiento de la tripulación. A continuación, reiteró que se adoptara la propuesta de texto contenida en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, en su forma enmendada.

4.43 La delegación observadora de las Bahamas propuso que se adoptara la propuesta de texto como una definición de trabajo. Ello recibió el apoyo de la delegación observadora de Chipre.

4.44 La Presidenta puso fin al debate concluyendo que se adoptaba, en su forma enmendada, el texto de la definición de accidente marítimo recogido en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1, que reza como sigue:

"Cualquier acaecimiento o suceso físico imprevisto relacionado con la navegación, operaciones, maniobras o manejo de un buque o con la maquinaria, equipo, material o carga a bordo del mismo, que pueda tener como resultado la detención de la gente de mar".

d) Circular MSC-MEPC.4/Circ.1, sobre la retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques

4.45 El Grupo de trabajo tomó nota de la circular MSC-MEPC.4/Circ.1, sobre la retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques (véase el anexo 3 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3).

4.46 El portavoz de la Gente de mar preguntó si la frase "todas las partes interesadas" del párrafo 3 de la circular incluía a la gente de mar, a los efectos de que ha de haber acuerdo cuando vayan a retirarse de un buque documentos originales. En respuesta, el representante de la delegación de Filipinas, en calidad de Presidente del Grupo de redacción del periodo de sesiones del MSC en el que se había elaborado la circular, declaró que, si no recordaba mal, la gente de mar estaba incluida en la expresión. Explicó, además, que los documentos originales sólo debían retirarse del buque en circunstancias excepcionales.

4.47 Un representante de la OIT apuntó que las prescripciones del Convenio N° 185 de la OIT sobre los documentos de identidad de la gente de mar descartarían el uso de copias certificadas, puesto que las características biométricas no podían duplicarse. Por esa razón, la gente de mar debería guardar sus documentos originales de identidad, o bien éstos deberían mantenerse a bordo del buque.

4.48 Por lo que respecta a la cuestión de la pertinencia directa de la circular para la labor actual del Grupo de trabajo, el representante de la delegación observadora de los Países Bajos señaló que la circular se aplicaba en otras circunstancias, aparte de los accidentes marítimos.

4.49 La Presidenta del Grupo de trabajo propuso que la decisión de hacer referencia a la circular centro de las nuevas directrices podía adoptarse dentro de una sección adecuada del proyecto de directrices, por ejemplo, la de la responsabilidad del Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención.

Examen y aprobación del proyecto de directrices párrafo por párrafo a partir del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1

a) Responsabilidades del Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención

Encabezamiento

4.50 La delegación observadora de las Bahamas declaró que algunas de las responsabilidades recogidas en las directrices no eran obligatorias. En consecuencia, cabía la posibilidad de que se tuviera que enmendar el encabezamiento y la delegación propuso sustituir la palabra "responsabilidades" por "directrices". Varias delegaciones manifestaron que respaldaban la propuesta.

Párrafo 1

4.51 La delegación observadora de las Bahamas señaló, además, que la realización de la investigación de un accidente marítimo se encontraba dentro del ámbito jurisdiccional del Estado de abanderamiento y propuso que la redacción del párrafo se enmendara en consecuencia.

4.52 La delegación de los Estados Unidos respaldó dicha opinión y propuso sustituir la palabra "garantizar" por la expresión "tomar medidas".

4.53 La delegación observadora de Chipre propuso incluir las palabras "acaecido dentro de su ámbito jurisdiccional" después de las palabras "accidente marítimo".

4.54 Como resultado de dichas deliberaciones, el Grupo de trabajo enmendó la redacción del siguiente modo:

"Tomar medidas a fin de que toda investigación que realice para determinar las causas de un accidente marítimo acaecido en su ámbito jurisdiccional se lleve a cabo tan rápidamente como sea posible."

4.55 El Grupo de trabajo empezó a debatir el párrafo 2, pero decidió que sería difícil examinar el texto principal de las directrices sin haber acordado primero la definición de "detención". En consecuencia, la Presidenta propuso que se acordara la definición de "detención" antes de pasar a examinar el texto principal de las directrices.

Introducción

Detención

4.56 La delegación de los Estados Unidos manifestó su inquietud por el hecho de que la definición de "detención" recogida en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 provocara confusiones, dado que era mucho más amplia que el sentido que se da generalmente al término en instrumentos internacionales, en los que se parte de limitaciones mucho mayores de la libertad. Si bien la delegación deseaba que se pudiera utilizar un término diferente a detención, podía hacer suya la definición de detención, pero propuso que se añadiera lo siguiente: "toda restricción de los movimientos de la gente de mar impuesta por las autoridades públicas, incluido el impedir que abandonen el territorio de un Estado que no sea ni su país de residencia ni el del que son nacionales, como resultado de un accidente marítimo".

4.57 El portavoz de la Gente de mar se mostró conforme con la propuesta, con la condición de que los otros párrafos de la introducción se mantuvieran tal como están.

4.58 La delegación de los Estados Unidos manifestó su preocupación por el hecho de que se mantenga la expresión "y, en particular," en el primer párrafo de la introducción, dado que utilizar tal expresión significaría ampliar el ámbito del mandato dado al Grupo de trabajo. La delegación propuso que se suprimiera la expresión. La delegación de Grecia se mostró partidaria de la propuesta y propuso, además, como solución incluir en los párrafos dispositivos de las directrices todos los casos de detención de la gente de mar.

4.59 El portavoz de la Gente de mar propuso suprimir la expresión "y, en particular, en caso de accidente marítimo" y propuso también una estructura revisada para la introducción.

4.60 La Presidenta resumió los debates y concluyó que, puesto que el Grupo de trabajo no se ponía de acuerdo con respecto a la definición de "detención" y la estructura de los párrafos introductorios, debería volver a debatir esas cuestiones tras examinar el texto principal de las directrices.

4.61 Se debatió también la posibilidad de incluir en la introducción las definiciones de "gente de mar" y "propietarios de buques" propuestas en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3, presentado por los Estados Unidos. El Grupo de trabajo decidió que las definiciones de "gente de mar" y "propietarios de buques" podían incluirse también en la introducción con algunos cambios.

4.62 La delegación de los Estados Unidos señaló, además, sus deseos de incluir en las directrices la introducción que figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. El portavoz de la Gente de mar se opuso a la propuesta y señaló que la razón de utilizar el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 como texto básico era, precisamente, evitar ese tipo de intervención.

4.63 La Presidenta resumió los debates del siguiente modo: el Grupo de trabajo volvería a examinar la introducción, así como la definición de "detención" y algunas de las otras definiciones y, si el Grupo de trabajo así lo acordaba, examinaría también la conveniencia de incluir, posteriormente, en el texto básico de las directrices la introducción recogida en el documento de los Estados Unidos. La Presidenta tomó nota también de que el Grupo había sancionado la definición de "accidente marítimo".

4.64 La delegación de los Estados Unidos declaró que no había acuerdo con respecto a la definición de "accidente marítimo". En consecuencia, la Presidenta concluyó que la definición de "accidente marítimo" se examinaría de nuevo en una fase posterior.

Párrafo 2

4.65 La delegación de los Estados Unidos propuso que se añadieran las palabras "que participan en la investigación" con objeto de aclarar las partes a las que se aplicaría el párrafo. Sin embargo, en opinión del portavoz de la Gente de mar, tales palabras adicionales no serían útiles, dado que podría interpretarse que excluían a la organización del portavoz de la Gente de mar que no participara directamente en una investigación concreta.

4.66 La delegación de Grecia, con el apoyo de la delegación de Turquía y de la delegación observadora de Chipre, propuso que el párrafo se aplicara, por razones prácticas, solamente a organizaciones de gente de mar del Estado rector del puerto o ribereño que hubiera procedido a la detención. Los portavoces de los Armadores y de la Gente de mar hicieron suya tal propuesta. El representante de la OIT observó que en el texto de la sección A 5.2.1 del nuevo Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se hacía referencia a las organizaciones de la gente de mar y de los propietarios de buques "del Miembro en el que se lleve a cabo la inspección", lo cual podría servir de modelo.

4.67 La delegación observadora de Liberia señaló que la expresión "que tengan un interés sustancial" no estaba clara y que podría suprimirse la palabra "sustancial". La delegación de los Estados Unidos observó que esa era la expresión que se utilizaba en los documentos de la OMI relativos a la realización de investigaciones sobre siniestros.

4.68 La delegación de los Estados Unidos propuso que se añadiera texto del tenor siguiente: "Tomar medidas para permitir acceso a las organizaciones de los portavoces de la Gente de mar con objeto de supervisar el bienestar de la gente de mar". Los portavoces de los Armadores y de la Gente de mar apoyaron el concepto de permitir acceso, pero no la inclusión de un objeto que limitara dicho acceso. La delegación observadora de Liberia señaló que la palabra "supervisar" se prestaba a confusión. El representante del CMI propuso que la cuestión del bienestar se abordara en algún otro párrafo de las propuestas para la sección. La delegación observadora de las Bahamas observó que era importante hacer hincapié en la obligación del Estado que hubiera procedido a la detención de iniciar la comunicación con la organización del portavoz de la Gente de mar, lo cual era diferente del derecho del marino a comunicarse con dicha organización.

4.69 El Grupo de trabajo sancionó el texto facilitado en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.2: "Cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir que las organizaciones de los portavoces de la Gente de mar del Estado que haya procedido a la detención tengan acceso a la gente de mar;".

Párrafo 3

4.70 La delegación de los Estados Unidos propuso que el párrafo volviera a redactarse del siguiente modo: "Acatar las obligaciones que le correspondan en virtud del derecho internacional, incluidas las relativas a los derechos humanos.".

4.71 El portavoz de la Gente de mar señaló que con ello parecía que se limitaba la obligación con respecto a los instrumentos que había ratificado el Estado que había procedido a la detención. En su opinión, la gente de mar goza de los derechos humanos internacionales tanto si se encuentra en el puerto de un Estado que no es parte en uno o más de los instrumentos pertinentes como si no. Por ejemplo, dichos derechos podrían ampliarse en virtud de la legislación del Estado de abanderamiento. El portavoz mostró su preocupación por el hecho de que en las directrices pudiera darse a entender que un Estado que no era parte en un instrumento internacional sobre los derechos humanos no tenía obligación de respetar los derechos de la gente de mar.

4.72 El portavoz de los Armadores señaló que tenía dificultades con la palabra "obligación", dado que no se podían imponer obligaciones a los Estados mediante unas directrices, pero propuso que un marino extranjero debería gozar de derechos en la medida en que se aplicaban a los propios ciudadanos del Estado. Lo importante, observó, no era recalcar una obligación

jurídica mínima sino determinar los derechos que son esenciales para el trato justo y razonable de la gente de mar detenida.

4.73 La delegación de Egipto propuso que ese párrafo podía suprimirse si se iniciaba la sección con un párrafo introductorio del tenor siguiente, que se basaba, en parte, en la propuesta contenida en el anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3: "Todo Estado rector del puerto o ribereño, de conformidad con sus obligaciones internas e internacionales, en particular las obligaciones internacionales que le corresponden en relación con los derechos humanos, y con respecto a todos los instrumentos internacionales relativos al trato justo de la gente de mar". Dicha propuesta recibió el apoyo de las delegaciones de los Estados Unidos y de Turquía, la delegación observadora de Liberia y la IFSMA.

4.74 La delegación observadora de Chipre propuso que se añadiera en el párrafo 3 una referencia a la "legislación nacional".

4.75 La delegación de los Estados Unidos dijo que un Estado que hubiera procedido a la detención no podía garantizar que se cumplieran "todas las obligaciones en virtud del derecho internacional", puesto que un Estado ribereño, por ejemplo, no podía garantizar que un Estado de abanderamiento cumpliera sus obligaciones.

4.76 El portavoz de la Gente de mar dijo que ese argumento no le convenía. Si bien las directrices no podían vincular un Estado a instrumentos internacionales en los que no fuera parte, podían, sin embargo, señalar los derechos que cabría que un marino esperara cuando se le detuviera. La palabra "obligación" podía evitarse si el párrafo se redactaba del siguiente modo: "Garantizar que la gente de mar goza de todas las garantías que le corresponden en virtud de los principios articulados en el derecho internacional y, en particular, que se cumplen en todo momento los principios relativos a los derechos humanos que están relacionados con el trato justo y razonable de la gente de mar". La propuesta anterior recibió el apoyo de la delegación de Filipinas, la delegación observadora de Indonesia y la IFSMA.

4.77 La delegación observadora de las Bahamas propuso que el párrafo se dividiera en dos partes con objeto de abordar el derecho nacional y el internacional por separado, del siguiente modo:

"3 Garantizar que [todas] [sus] obligaciones en virtud del derecho internacional, especialmente las relativas a los derechos humanos, se cumplen en todo momento.

3bis Garantizar que todas sus obligaciones en virtud del derecho nacional que se refieren al trato justo de la gente de mar se cumplen en todo momento."

4.78 La propuesta anterior recibió el apoyo de la delegación de Filipinas y las delegaciones observadoras de los Países Bajos, Malasia y Chipre.

4.79 El portavoz de los Armadores propuso que en la resolución a la que se adjuntarían las directrices podía incluirse un párrafo en el que se reconocieran las obligaciones que tienen los Estados en virtud del derecho nacional e internacional aplicable con objeto de garantizar que la gente de mar recibía un trato justo. Era importante que en las directrices mismas se determinara lo que constituye un trato justo según las circunstancias en las que se llevaba a cabo la detención del marino.

4.80 El representante de la OMI propuso que el derecho internacional fuera un sistema consensuado y que la expresión "derecho internacional" no debía entenderse de modo restrictivo, como si se limitara a los instrumentos internacionales, dado que también arrancaba de otras fuentes, por ejemplo el derecho internacional constitutivo.

4.81 La Secretaría conjunta preparó el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.3 con objeto de facilitar el nuevo examen del párrafo por parte del Grupo de trabajo.

4.82 La delegación de los Estados Unidos manifestó su preferencia por las propuestas 1 y 2 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.3, sin los corchetes alrededor de "todas" y "sus". Dicha opinión recibió el apoyo de las delegaciones observadoras de Noruega y los Países Bajos.

4.83 El portavoz de los Armadores dijo que la redacción de las propuestas 1 y 2 con respecto al derecho nacional e internacional debería ser idéntica con objeto de evitar preguntas sobre la razón de la diferencia en la redacción.

4.84 El portavoz de la Gente de mar dijo que podría aceptar las propuestas 1 y 2, siempre que se suprimiera la palabra "sus". Si ese no era el caso, apoyaba la propuesta 3 recogida en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.3, con la supresión de las palabras "la gente de mar recibe". Dicha opinión recibió el apoyo de las delegaciones de China, Filipinas y Egipto y de las delegaciones observadoras del Brasil e Indonesia. La delegación de Turquía también se mostró partidaria de la propuesta 3 si se suprimían las palabras "especialmente los" antes de la palabra "relativos".

4.85 La delegación observadora de Liberia cuestionó la necesidad de utilizar las palabras "en todo momento" en los párrafos propuestos.

4.86 El Grupo no finalizó en ese momento su examen del párrafo.

Párrafo 4

4.87 La delegación de los Estados Unidos propuso que el párrafo empezara con las palabras "Tomar medidas para". Ello era importante porque el Estado rector del puerto o ribereño no podía controlar los derechos económicos en el país de la gente de mar.

4.88 El Grupo de trabajo hizo suya dicha modificación, de modo que el párrafo rezara como sigue: "Tomar medidas para garantizar que se adoptan las disposiciones adecuadas para garantizar en todo momento los derechos humanos y económicos de la gente de mar".

Párrafo 4bis

4.89 La delegación de los Estados Unidos propuso que el párrafo empezara con las palabras "Tomar medidas para", dado que se trataba de una cuestión que estaba en manos del propietario del buque y no en manos del Estado que había procedido a la detención.

4.90 El portavoz de la Gente de mar mostró su desacuerdo diciendo que esto era algo que correspondía hacer al Estado que había procedido a la detención.

4.91 El Grupo de trabajo no sancionó la modificación y adoptó el párrafo en su forma original.

Párrafo 5

4.92 La delegación de Grecia dijo que el Estado que hubiera procedido a la detención no podía ocuparse de facilitar medios de subsistencia a la familia del marino y que el texto debía enmendarse como correspondiera.

4.93 El portavoz de la Gente de mar observó que se había incluido ese texto con objeto de abordar los casos en que la fuente de ingresos del marino se veía interrumpida debido a la detención. Propuso que quizá hubiera varias formas de que el Estado que hubiera procedido a la detención se ocupara de ese problema, por ejemplo, entre otras posibilidades, abordando al propietario del buque o pagando los salarios de la gente de mar. No se podía cerrar los ojos ante la conmoción que suponía para la familia, que debía abordarse en las directrices. Propuso que la cuestión de los medios de subsistencia de las familias podría abordarse en un párrafo separado.

4.94 El portavoz de los Armadores simpatizó con la cuestión planteada por la delegación de Grecia. Sin embargo, convino también en que en las directrices debería registrarse la preocupación por las repercusiones para las familias de la pérdida de ingresos.

4.95 La delegación de Filipinas tomó nota de la preocupación manifestada por la delegación de Grecia, pero señaló que alguna parte, quizá el Estado que hubiera procedido a la detención, tenía que garantizar que dichas familias recibieran ayuda.

4.95 La delegación de los Estados Unidos convino en que era necesario separar la cuestión de la subsistencia de la gente de mar de la subsistencia de sus familias. Se observó que el Estado que hubiera procedido a la detención no podía supervisar todos los aspectos del problema y se propuso que la cuestión del apoyo a las familias se abordara en el párrafo 4.

4.97 La delegación observadora de Noruega se mostró conforme con la postura de la delegación de Grecia, el portavoz de los Armadores y la delegación de los Estados Unidos.

4.98 La delegación observadora de Liberia respaldó que se retuviera el concepto de proporcionar medios de subsistencia a las familias de la gente de mar.

4.99 La Presidenta observó que había acuerdo con respecto al principio general de abordar las inquietudes sobre la cuestión de los medios de subsistencia de las familias de la gente de mar en un párrafo separado y encargó a la Secretaría que preparara la propuesta del texto.

4.100 El Grupo de trabajo sancionó el texto que figura a continuación, en el que el párrafo 5 existente se divide en un nuevo párrafo 5 y un párrafo *5bis*, que rezan como sigue:

Nuevo párrafo 5

"Tomar medidas para garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos medios de subsistencia inmediatos, incluidos, según proceda, alojamiento, alimentos y atención médica."

Nuevo párrafo *5bis*:

"Tomar medidas para garantizar que, especialmente en el caso de una detención prolongada, se adoptan las disposiciones necesarias para atender las necesidades de subsistencia de la familia de la gente de mar."

Párrafo 6

4.101 El párrafo se aprobó en su forma original.

Párrafo 7

4.102 La delegación de los Estados Unidos dijo que, si la intención del párrafo era garantizar que los Estados que habían procedido a la detención facilitaran asesoramiento jurídico independiente a la gente de mar cuando hubiera una investigación de un accidente marítimo, ello no era posible en todas las competencias jurisdiccionales. Parte del problema arrancaba de la definición que se había dado a "accidente marítimo". Solamente en 2005 los Estados Unidos habían realizado 3 718 investigaciones marítimas. Una prescripción como la propuesta podría socavar la provisión de un sistema eficaz para la investigación de accidentes. Se propuso que el Grupo de trabajo examinara la propuesta de los Estados Unidos recogida en el párrafo 3.1.6 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3.

4.103 El portavoz de la Gente de mar entendía el argumento presentado por la delegación de los Estados Unidos. Sin embargo, señaló a la atención del Grupo de trabajo el párrafo de la introducción en el que se estipulaba que se reconocía que la gente de mar constituye una "categoría especial de trabajadores" y su necesidad de "una protección especial, en concreto por lo que respecta a los contactos con las autoridades públicas". Podía darse el caso de que un marino no hablara el idioma, ni entendiera la cultura, ni tuviera conocimientos de la legislación local. Ésta era una cuestión fundamental.

4.104 El portavoz de los Armadores observó que posiblemente no fuera siempre necesario facilitar asesoramiento jurídico independiente. Se trataba, más bien de facilitar *acceso* al asesoramiento. En su país, en caso de arresto, se facilitaba a la persona asesoramiento jurídico independiente, pero solamente después del arresto.

4.105 El CMI observó que en el apartado 13 de su cuestionario se preguntaba, entre otras cosas, lo siguiente: "Independientemente de si en el proceso de investigación de su Estado se utiliza el sistema de justicia penal o cualquier otro sistema, ¿se detendrá a los miembros pertinentes de la tripulación del buque?" y "¿Qué tipo de acceso a asesoramiento jurídico o defensa tendrá a su disposición el personal del buque?" En un número bastante considerable de respuestas, entre ellas las de los Estados Unidos, se había observado que los miembros de la tripulación tendrían acceso a asesoramiento jurídico y que, en caso de que no pudieran pagarlo, el Estado lo facilitaría.

4.106 El portavoz de la Gente de mar observó que un marino podía muy bien autoinculparse en ausencia de asesoramiento jurídico. Si el propietario del buque no pagaba el asesoramiento jurídico, a menudo correspondía a los grupos de asistencia social o a los sindicatos acudir en ayuda del marino. El portavoz de la Gente de mar estimaba que una forma muy directa de ofrecer un trato justo era facilitando el acceso a la información sobre los derechos, y la mejor forma de lograr tal objetivo era proporcionando asesoramiento jurídico.

4.107 La delegación observadora de las Bahamas observó que si se añadía "detenida" después de "gente de mar" se separarían los casos graves de la gran mayoría de investigaciones marítimas, dado que solamente en un número relativamente reducido de investigaciones se registraban detenciones.

4.108 El portavoz de la Gente de mar dijo que podía sancionar el principio de que debería proporcionarse asesoramiento jurídico a la gente de mar detenida y facilitarse el acceso a asesoramiento jurídico a las otras personas que participaran en una investigación.

4.109 La delegación de los Estados Unidos observó que ello dependía de lo amplia que fuera la definición de "detención", es decir, de la duración de la detención.

4.110 En opinión de la Presidenta, había ya acuerdo suficiente en el seno del Grupo de trabajo con respecto a los principios pertinentes y la Secretaría ya podía redactar el texto. En consecuencia, la Secretaría propuso el siguiente texto alternativo:

"Garantizar que la gente de mar sujeta a una investigación, interrogación o examen tiene acceso a asesoramiento jurídico independiente y, cuando así sea necesario, a servicios de interpretación, y se le informa del riesgo de autoinculpación y del derecho a no prestar declaración. En el caso de la gente de mar que haya sido detenida, el Estado que haya procedido a la detención deberá garantizar que se le facilitan tal asesoramiento y servicio."

Párrafo 8

4.111 Este párrafo, que se aprobó tal como se había redactado, deberá rezar como sigue: "Garantizar que a la gente de mar afectada se la informa de los fundamentos de la investigación que se esté realizando (esto es, si se realiza de conformidad con el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos) (resolución A.849(20) enmendada por la resolución A.884(21)), o tal como pueda enmendarse en el futuro, o de conformidad con otros procedimientos jurídicos nacionales);".

Párrafo 9

4.112 La delegación de los Estados Unidos propuso la siguiente redacción: "Implantar sin dilación las obligaciones aplicables en virtud del párrafo 1.b) del artículo 36 de la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, a fin de que la gente de mar sea consciente del derecho a una notificación de consulado y a efectuar una notificación al consulado."

4.113 La delegación de Filipinas señaló que podía apoyar dicha enmienda, pero no quería que se limitara a un artículo concreto. La Presidenta propuso que se volviera al texto original, que rezaba como se indica a continuación, lo cual se aceptó: "Garantizar que se cumplen sin dilación las obligaciones recogidas en la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, incluidas las relativas al acceso, y que el Estado o Estados de los que sean nacionales todos los marinos afectados son informados de la situación de éstos, según sea necesario;"

Párrafo 9bis

4.114 La delegación de los Estados Unidos propuso que se sustituyera "en confianza" por "comunicarse privadamente". Se aprobó el párrafo en su forma enmendada, que reza como sigue: "Garantizar que toda la gente de mar detenida dispone de medios para comunicarse privadamente con todas las partes que seguidamente se enumeran:

- miembros de su familia;
- organizaciones de asistencia social;

- el propietario del buque;
- sindicatos;
- la embajada o consulado del Estado de abanderamiento y de su país de residencia o nacionalidad; y
- representantes legales;".

Párrafo 10

4.115 El párrafo, que reza como se indica a continuación, se aceptó sin modificación alguna: "Utilizar todos los medios disponibles para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar."

Párrafo 11

4.116 La delegación de los Estados Unidos propuso que se introdujera un punto después del paréntesis "(Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos)". La propuesta se aceptó, de modo que el párrafo reza como sigue: "Asegurarse de que las decisiones que se adoptan de conformidad con el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 73/78), son coherentes con la regla 11 del anexo 1 (Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos)."

Párrafo 12

4.117 El párrafo, que reza como se indica a continuación, se aprobó sin modificación alguna: "Realizar prontamente entrevistas con la gente de mar, cuando sea para los fines de una investigación por parte de un Estado ribereño tras un accidente marítimo, tomando en consideración sus condiciones físicas y mentales después del accidente."

Párrafo 13

4.118 El párrafo se adoptó tras la propuesta, presentada por la delegación de los Estados Unidos, de añadir las palabras "Tomar medidas para", de modo que rece como sigue: "Tomar medidas para garantizar que la gente de mar que haya sido entrevistada, o cuya presencia no sea necesaria para la investigación que realice un Estado ribereño tras un accidente marítimo, pueda volver a embarcarse o ser repatriada sin demoras indebidas."

Párrafo 13bis

4.119 El párrafo, que reza como sigue, se adoptó sin modificación alguna: "Tomar en consideración alternativas, que no supongan la privación de libertad, a la detención a la espera de juicio (incluida la detención en calidad de testigo), especialmente cuando sea evidente que la gente de mar en cuestión está contratada por una compañía que presta servicios marítimos regulares al Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención."

Párrafo 14

4.120 La delegación de los Estados Unidos propuso que se añadieran las palabras: "Tomar medidas para" al principio del párrafo. A continuación, el portavoz de los Armadores propuso que se sustituyera la palabra "toda" por la palabra "su" y que no se añadiera el texto propuesto por los Estados Unidos. Esta última propuesta se aprobó y el párrafo se enmendó a fin de que rezara como sigue: "Concluir con prontitud su investigación y, de ser necesario, imputar a la gente de mar sospechosa de conductas delictivas y garantizar que toda la gente de mar imputada goza de las debidas garantías procesales."

Párrafo 14bis

4.121 La delegación de Grecia observó que las autoridades jurídicas tenían sus responsabilidades y propuso añadir las palabras "Contar con procedimientos para". La delegación de los Estados Unidos se mostró conforme con la propuesta y añadió que debería considerarse solamente el daño "inaceptable o injustificado". La delegación añadió que no debería incluirse a los propietarios de buques. La delegación observadora de las Bahamas se mostró conforme, dado que los daños a los propietarios de buques no se incluían en el mandato del Grupo de trabajo. El portavoz de la Gente de mar convino en que los costos "inaceptables o ilícitos" eran los que se señalaban en el párrafo. El Grupo de trabajo acordó el siguiente texto: "Contar con procedimientos para indemnizar plenamente por cualquier daño, perjuicio o pérdida inaceptable o injustificada sufrida por la gente de mar, atribuible a actos u omisiones del Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención."

Párrafo 15

4.122 El párrafo, que reza como se indica a continuación, se aprobó sin modificación alguna: "En la medida en que lo permita la legislación nacional, garantizar que se dispone de un procedimiento para constituir una fianza razonable u otra garantía financiera que permita la puesta en libertad y repatriación de la gente de mar detenida, a la espera de que se resuelva cualquier investigación o proceso judicial."

Párrafo 15bis

4.123 La delegación de los Estados Unidos observó que el Gobierno no tenía potestad sobre el poder judicial. El portavoz de los Armadores propuso que las directrices se señalaran a la atención de la judicatura y que se añadieran las palabras "Tomar medidas para". El portavoz de la Gente de mar señaló que, dado que no se especificaba ningún plazo, la detención podía ser muy larga. Tras un intercambio de opiniones sobre el particular, la delegación de Grecia propuso sustituir la frase "en un plazo razonable de tiempo" por la palabra "rápidamente". Dicha propuesta se aprobó, de modo que el párrafo reza como sigue: "Tomar medidas para que toda vista judicial se desarrolle rápidamente."

Párrafos 16 y 17

4.124 La delegación de Turquía explicó las dificultades de su país con respecto a las alusiones directas y pormenorizadas en relación con CONVEMAR, si bien decidió que podía incluirse el texto de los artículos. A continuación tuvo lugar un debate entre las delegaciones de Grecia y de los Estados Unidos y las delegaciones observadoras de Chipre y de Liberia. La Secretaría de la OMI explicó que determinados Estados tenían dificultades con las referencias directas a determinados tratados. En consecuencia, se acordó que las referencias podían incluirse en el

texto de la resolución adjunta y que la Secretaría volvería a redactar los párrafos 16 y 17, guiada por los principios determinados en el presente informe.

Directrices para el Estado de abanderamiento

Nuevo párrafo 1

4.125 La delegación observadora de Chipre propuso que se introdujera antes del párrafo 1 un nuevo párrafo similar al utilizado en las directrices para el Estado ribereño. Tal propuesta recibió el apoyo de la delegación observadora de las Bahamas, la cual añadió que con ello se reforzaría el concepto de que la obligación de llevar a cabo una investigación correspondía al Estado de abanderamiento. El nuevo párrafo deberá rezar del siguiente modo: "Tomar medidas para garantizar que toda investigación destinada a determinar las causas de un accidente marítimo se lleva a cabo de forma justa y rápida."

Párrafo 1

4.126 El portavoz de los Armadores señaló que el argumento aplicable al párrafo precedente no servía para este párrafo. El portavoz de la Gente de mar propuso que se suprimieran las palabras "cooperar y". La delegación de los Estados Unidos subrayó la importancia de los elementos comunes en la cuestión. La Presidenta propuso que se utilizara el texto del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.2 sin las palabras "en el Estado que haya procedido a la detención". Finalmente, el Grupo de trabajo aprobó la siguiente redacción: "Cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones a las que pertenezcan los portavoces de la Gente de mar."

Párrafo 2

4.127 El párrafo se sancionó con la condición, propuesta por la delegación observadora de las Bahamas, de que se tuviera en cuenta el procedimiento actual de enmienda al Código de la OMI. Se encargó a la Secretaría que volviera a redactar el párrafo.

Párrafo 3

4.128 El párrafo, que reza como se indica a continuación, se aprobó sin modificación alguna: "Contribuir a garantizar que los propietarios de buques cumplen sus obligaciones con respecto a la gente de mar afectada por un accidente marítimo o que participe en cualquier investigación."

Párrafo 4

4.129 La delegación de los Estados Unidos propuso que se añadieran las palabras "Tomar medidas para". El portavoz de la Gente de mar subrayó que el Estado de abanderamiento debía, efectivamente, garantizar que el propietario del buque cumpliera sus obligaciones. Ello recibió el apoyo del portavoz de los Armadores, que propuso que se añadiera la expresión "Estado rector del puerto o ribereño". Las delegaciones de los Estados Unidos y de Panamá y la delegación observadora de Chipre manifestaron su preferencia por la introducción de la expresión "tomar medidas", mientras que la delegación de Grecia, la delegación observadora de España y el CMI optaron por las propuestas de enmienda precedentes. La delegación observadora de los Países Bajos recalcó que se trataba de dos situaciones diferentes. Tras las deliberaciones, se reconoció que la propuesta de texto original era aceptable si se introducían, según proponía la delegación

observadora de las Bahamas, las palabras "investigación que realicen el Estado de abanderamiento, el Estado ribereño o el Estado rector del puerto", con lo cual el párrafo rezaría como sigue: "Garantizar que los propietarios de los buques cumplen con sus obligaciones de cooperar en cualquier investigación que realicen el Estado de abanderamiento, el Estado ribereño o el Estado rector del puerto, tras un accidente marítimo."

Párrafo 5

4.130 La delegación de Grecia, tras observar que en el párrafo se utilizaban expresiones en sentido amplio, cuestionó el tipo de asistencia que prestaría el Estado de abanderamiento.

4.131 El portavoz de los Armadores propuso que, en una investigación dada, el Estado de abanderamiento podría cooperar facilitando los datos que obran en su poder.

4.132 El portavoz de la Gente de mar recalcó que la gente de mar tiene derecho a esperar apoyo de su Estado de abanderamiento. Al respecto, señaló que, en caso de que el Estado ribereño se desentienda de las directrices, la gente de mar debería poder recibir protección del Estado de abanderamiento. Durante la investigación, el Estado de abanderamiento no debería abandonar a la gente de mar, sino prestarle asistencia para conseguir un trato justo y, en caso de ser necesario, abonar los costos de repatriación y darle apoyo financiero.

4.133 La delegación observadora de Chipre observó que las directrices se referían a la gente de mar y propuso que se suprimiera la referencia al "propietario del buque".

4.134 La delegación observadora de Liberia propuso que se suprimiera el párrafo porque era innecesario y coincidía en parte con otras disposiciones.

4.135 La delegación observadora de las Bahamas señaló que había casos en los que el Estado de abanderamiento tenía que ayudar al propietario del buque con objeto de ayudar a la gente de mar. Tal situación podía darse, por ejemplo, cuando el Estado de abanderamiento y el propietario del buque facilitaban información sobre el estado de un buque.

4.136 El portavoz de los Armadores declaró que el Estado de abanderamiento y el propietario del buque debían cooperar y participar en la investigación desde el principio en beneficio de la gente de mar.

4.137 La delegación de los Estados Unidos observó que era importante entender el objetivo de la asistencia que el Estado de abanderamiento prestara al propietario del buque y a la gente de mar. A continuación, señaló que la misma disposición estaba mejor redactada en el párrafo 3.2.7 del proyecto de directrices elaborado por los Estados Unidos y recogido en el anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3.

4.138 La delegación observadora de Chipre insistió en que la referencia al propietario de buque estaba fuera del mandato dado al Grupo de trabajo.

4.139 El portavoz de la Gente de mar convino en que se retuviera la referencia a la prestación de asistencia al propietario del buque, puesto que ello podría ayudar a la gente de mar. A continuación, propuso que se restringiera el ámbito de la asistencia añadiendo la siguiente expresión después de "gente de mar": "a obtener un trato justo y a los propietarios".

4.140 El portavoz de los Armadores hizo suya la respuesta del portavoz de la Gente de mar y reiteró que el Estado de abanderamiento debía prestar asistencia desde el principio de la investigación.

4.141 El Grupo de trabajo aprobó el párrafo enmendado propuesto por el portavoz de la Gente de mar, que reza como sigue:

"5 Ayudar a la gente de mar a obtener un trato justo y prestar asistencia a los propietarios de los buques en caso de investigación por parte de un Estado rector de puerto o ribereño;"

Párrafo 6

4.142 El Grupo de trabajo aprobó el párrafo sin enmendarlo.

Párrafo 7

4.143 La delegación de Grecia observó que sería mejor que la disposición estuviera dentro de las directrices para el Estado de la gente de mar.

4.144 La delegación de los Estados Unidos se mostró conforme con la observación de la delegación de Grecia y señaló que la idea estaba mejor redactada, puesto que se restringía el ámbito de la asistencia prestada por el Estado de abanderamiento, en el párrafo 3.2.6 del proyecto de directrices elaborado por los Estados Unidos y recogido en el anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3.

4.145 Con respecto al párrafo 3.2.6 del proyecto de directrices preparado por los Estados Unidos, el portavoz de los Armadores propuso sustituir "legislación interna" por "legislación nacional".

4.146 El portavoz de la Gente de mar se mostró de acuerdo con el portavoz de los Armadores y propuso que se combinaran los dos textos. A continuación, cuestionó el significado de la expresión "sujeta a su jurisdicción" del párrafo 3.2.6 del proyecto de directrices preparado por los Estados Unidos.

4.147 La delegación observadora de las Bahamas señaló que si el Estado ribereño permitía al marino regresar a su país, el Estado de abanderamiento no estaba obligado a hacerse cargo de su devolución.

4.148 En una intervención sobre el particular, la delegación de los Estados Unidos aclaró que el Estado de abanderamiento no debería financiar los vuelos de la gente de mar, sino que debería prestar asistencia para notificar al marino y facilitar que esté disponible. El Estado requirente es el que deberá financiar el viaje.

4.149 El portavoz de los Armadores añadió que el Estado de abanderamiento debería facilitar la comunicación con el marino, incluso si éste residía en un tercer Estado.

4.150 En respuesta a la pregunta planteada por el portavoz de la Gente de mar, el representante de la OMI observó que podría darse el caso de que un Estado ribereño tuviera jurisdicción para investigar a un marino solamente si éste se encontraba en ese Estado y no en otro.

4.151 El portavoz de la Gente de mar observó que la expresión "sujeta a su jurisdicción" se referiría a todas las nacionalidades. Observó también que las directrices para el Estado de la gente de mar contenían una disposición similar.

4.152 El portavoz de los Armadores propuso que se suprimiera la expresión "que sea nacional de ese país" con objeto de evitar ambigüedades.

4.153 La delegación de Grecia observó que la obligación de prestar asistencia, que recae tanto en el Estado de abanderamiento como en el Estado de la gente de mar, podría llevar a una falta de colaboración.

4.154 La delegación de Filipinas propuso que se suprimiera el párrafo.

4.155 Tras los debates, el Grupo de trabajo aprobó el párrafo enmendado propuesto por el portavoz de los Armadores, que reza como sigue (texto corregido por la Secretaría conjunta):

"7 Prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de procedimientos y en la devolución a un Estado rector de puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;"

Párrafo 8

4.156 La delegación de los Estados Unidos señaló que en el párrafo 3.2.10 del proyecto de directrices presentado por los Estados Unidos y contenido en el anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 se recogía la misma disposición mejor redactada.

4.157 La delegación de Grecia señaló que sancionaba el principio recogido en el párrafo y se preguntó cómo se implantaría en caso de que el Estado ribereño no colaborara.

4.158 La delegación observadora de Chipre propuso que se incorporaran al principio del párrafo las palabras "Tomar medidas para garantizar".

4.159 El portavoz de los Armadores apoyó el principio de que el Estado de abanderamiento y el Estado de la gente de mar tuvieran acceso a la gente de mar afectada, tal como se contemplaba en el proyecto de directrices.

4.160 El portavoz de la Gente de mar observó que debería haber un vínculo entre el Estado de abanderamiento y el Estado de la gente de mar, independientemente de la nacionalidad de ésta. Al respecto, y tras observar que el 51% de los buques matriculados en el Reino Unido no llevan a bordo ni un solo marinero británico, concluyó que ello no implicaba que no debería permitirse a los funcionarios consulares del Reino Unido prestar asistencia.

4.161 La delegación observadora de las Bahamas aclaró que tanto el Estado de abanderamiento como el Estado de la gente de mar deberían estar obligados a garantizar el acceso, en el sentido de que debían facilitar los medios para entrar en comunicación con la gente de mar, mientras que el Estado ribereño o el Estado rector del puerto deberían encargarse de facilitar el acceso a la gente de mar.

4.162 La Presidenta observó que la cuestión se trataba debidamente en la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares. Varias delegaciones se mostraron de acuerdo con su observación.

4.163 La delegación de Grecia observó que deberían notificarse a la Secretaría conjunta los casos de falta de cooperación por parte del Estado ribereño.

4.164 El Grupo de trabajo aprobó el párrafo enmendado propuesta por la delegación observadora de Chipre, que reza como sigue:

"8 **Tomar medidas para** garantizar que se permite el acceso de los funcionarios del Estado de abanderamiento a la gente de mar afectada, independientemente de su nacionalidad;"

Párrafo 9

4.165 La delegación de Turquía dijo que la cuestión de la garantía financiera era esencial y propuso que se incorporara el texto en el apartado 15 de las directrices del Estado de abanderamiento. La delegación señaló que la posición de su país con respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar era la misma en el contexto de las directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

4.166 El portavoz de la Gente mar propuso que se añadieran las palabras "llegar a" y se suprimiera la frase "utilizar las disposiciones recogidas en el artículo 292 de CONVEMAR, en el que se estipula" de la segunda oración.

4.167 El Grupo de trabajo aprobó la enmienda propuesta por el portavoz de la Gente de mar. El texto enmendado reza como sigue:

"Tomar todas las medidas necesarias para garantizar el trato justo de la gente de mar empleada o contratada en un buque que enarbole su pabellón. Esto podría llegar a incluir la pronta liberación de los buques y las tripulaciones tras haber constituido una fianza o garantía financiera razonable;"

4.168 Tras la ultimación del párrafo 9, la delegación de los Estados Unidos señaló que no se había examinado en los debates un importante asunto con respecto a las represalias o la discriminación contra la gente de mar por colaborar en la investigación. Por miedo a que les pongan en alguna lista negra u otras formas de represalia contra sus medios de subsistencia y familias, muchos marinos se veían obligados a ocultar hechos importantes, encubrir condiciones poco seguras o la conducta ilícita de otros, mentir a los investigadores o incluso coaccionar a otros marinos a mentir. Dicho comportamiento retrasa las investigaciones, impone cargas injustas sobre otros marinos y encubre condiciones de trabajo peligrosas que podrían poner en riesgo las vidas de los marinos. En consecuencia, la delegación de los Estados Unidos propuso que se incorporara, separado, el párrafo 3.2.8 del documento IMO/ILO/WGTS 2/3 con el cual podrían impedirse todas las formas de represalia, y que se incorporaran en otras secciones disposiciones similares.

4.169 El portavoz de los Armadores propuso que si se acordaba incorporar dicho párrafo en las directrices para el Estado de abanderamiento, debería incorporarse también en las directrices para el Estado ribereño.

4.170 El portavoz de la Gente de mar propuso que se añadieran las palabras "Tomar medidas para" al principio de la oración y que se suprimieran las palabras "en la medida en que se permita en virtud de su legislación interna".

4.171 El Grupo de trabajo acordó incorporar, separado, el párrafo 3.2.8 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 tanto en las directrices para el Estado rector del puerto o ribereño como en las directrices para el Estado de abanderamiento, con las siguientes enmiendas:

"Tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su colaboración durante las investigaciones;"

Directrices para el Estado de la gente de mar

Párrafo 1

4.172 El Grupo de trabajo decidió enmendar el texto del párrafo 1 como sigue:

"Cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones de los portavoces de ésta;"

Párrafo 2

4.173 El Grupo de trabajo acordó mantener el texto del párrafo 2 sin ningún cambio.

Párrafo 3

4.174 El Grupo de trabajo acordó mantener el texto del párrafo 3 sin ningún cambio.

Párrafo 4

4.175 El portavoz de la Gente de mar propuso suprimir la expresión "su nacionalidad" e incluir la expresión "sujeta a su jurisdicción". El Grupo de trabajo se mostró de acuerdo con dichas enmiendas. El texto enmendado es el siguiente:

"Prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de los procedimientos y en la devolución a un Estado rector del puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;"

Párrafo 5

4.176 La delegación de Grecia propuso añadir la expresión "tomar medidas para" al principio de la frase. También propuso añadir la expresión "bajo su jurisdicción" al final de la frase, ya que los marinos podrían no ser nacionales, como por ejemplo inmigrantes o solicitantes de asilo.

4.177 La delegación observadora de las Bahamas propuso incluir el término "nacionalidad" o "residencia" al final de la frase.

4.178 El Grupo de trabajo decidió no incluir ninguno de los textos propuestos, excepto la expresión "Tomar medidas" al principio de la frase. La frase enmendada es la siguiente:

"Tomar medidas para garantizar que se permite el acceso de sus funcionarios consulares a la gente de mar afectada;"

Párrafo 6

4.179 EL Grupo de trabajo decidió incluir una versión enmendada del párrafo 3.3.5 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 como un nuevo párrafo. El portavoz de la Gente de mar propuso modificar el texto del párrafo y el portavoz de los Armadores propuso suprimir la expresión "según disponga su legislación nacional". La versión enmendada del párrafo es la siguiente:

"Tomar medidas para prestar apoyo y asistencia y facilitar el trato justo de su gente de mar y el rápido desarrollo de la investigación;"

Párrafo 7

4.180 El Grupo de trabajo decidió incorporar una versión enmendada del párrafo 3.3.6 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 en un párrafo nuevo. La versión enmendada es la siguiente:

"Tomar medidas para garantizar que los fondos enviados por los propietarios de los buques como pago de los salarios de la gente de mar afectada, o para prestar apoyo a las familias de esa gente de mar, se entregan para los fines previstos;"

Párrafo 8

4.181 El Grupo de trabajo decidió incorporar una versión enmendada del párrafo 3.3.7 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 en un nuevo párrafo. La versión enmendada es la siguiente:

"Tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su cooperación en las investigaciones;"

Secciones adicionales

4.182 La delegación de los Estados Unidos propuso que en las directrices se dispongan secciones aparte para los propietarios de los buques y para la gente de mar. A este respecto, invitó al Grupo de trabajo a examinar el texto propuesto que figura en las secciones 3.4 y 3.5 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. Tanto el portavoz de los Armadores como el de la Gente de mar señalaron que en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 que presentaron conjuntamente, no se disponían secciones distintas para las directrices para los propietarios de los buques y para las directrices para la gente de mar. En su opinión, las funciones que deben desempeñar el propietario del buque y la gente de mar se abordaban adecuadamente en otras secciones.

Directrices para los propietarios de los buques**Párrafo 1**

4.183 El Grupo de trabajo enmendó el párrafo como se indica a continuación:

"Cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones de los portavoces de ésta;"

Párrafo 2

4.184 El portavoz de los Armadores señaló que el no tomar ninguna medida para facilitar la investigación sería ilegal probablemente. Por consiguiente, propuso o bien modificar dicho párrafo de modo que el texto sea afirmativo, o bien suprimirlo. La delegación de Grecia respaldó esta propuesta.

4.185 Por lo tanto, la delegación de los Estados Unidos propuso suprimir la expresión "demorar o frustrar" y añadir la expresión "agilizar y cooperar en". El portavoz de los Armadores se mostró de acuerdo con la inclusión del término "agilizar" pero no con la del término "cooperar en".

4.186 La delegación observadora de Chipre propuso añadir la expresión "a fin de facilitar el trato justo de la gente de mar" al final de dicha frase. Los portavoces de los Armadores y de la Gente de mar no estuvieron de acuerdo con esta propuesta, ya que dicha frase no estaba incluida dentro de las responsabilidades del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto o ribereño.

4.187 Tras las deliberaciones, el Grupo se mostró de acuerdo con el siguiente texto enmendado:

"Tomar medidas para agilizar la investigación por parte de un Estado rector del puerto, ribereño o de abanderamiento;"

Párrafo 3

4.188 El portavoz de los Armadores señaló que el término "coerción" no era oportuno. Los propietarios de los buques tenían derecho por ley a alentar a la gente de mar a participar en la investigación. La inclusión del término "coerción" podría tener repercusiones negativas. El portavoz de la Gente de mar respaldó también esta opinión y señaló que lo que la gente de mar necesitaba era asesoramiento jurídico en el caso de que hubiese un proceso de coerción. El portavoz de la Gente de mar propuso suprimir dicha frase.

4.189 La delegación de los Estados Unidos señaló que la inclusión del término "coacción" tenía por objeto evitar que los propietarios de los buques obliguen a la gente de mar a renunciar a sus derechos contra la autoinculpación y no debería entenderse en un contexto negativo.

4.190 Tras estas deliberaciones, el Grupo de trabajo decidió suprimir el término "coerción" y propuso el siguiente texto:

"Tomar medidas, prestando el debido respeto a los derechos que sean del caso, para propiciar que la gente de mar y las demás personas de las que sean empleadores colaboren en cualquier investigación;"

4.191 Durante el examen de este párrafo, los portavoces de los armadores y de la gente de mar presentaron conjuntamente una propuesta de inclusión de nuevos párrafos que sustituyan a todos los párrafos propuestos por los Estados Unidos en las secciones 3.4 y 3.5 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. Los párrafos nuevos propuestos se recogieron en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 que se distribuyó al Grupo de trabajo para que los examine.

4.192 La delegación de los Estados Unidos señaló que el Grupo de trabajo ya había decidido proseguir con el examen de las propuestas que figuran en las secciones 3.4 y 3.5 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. Por consiguiente, se oponía a dejar de lado dichas propuestas para centrarse en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5. Al parecer de dicha delegación, las directrices estarían incompletas sin un listado de las obligaciones del propietario del buque y de la gente de mar. Esta opinión recibió el apoyo de varias delegaciones o delegaciones observadoras, entre las cabe mencionar Chipre, Noruega, las Bahamas, Filipinas, Panamá, Turquía, Egipto, los Países Bajos y la IFSMA.

4.193 El portavoz de los Armadores replicó que el Grupo de trabajo había acordado utilizar el anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 como documento de base, y que las propuestas del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 eran aportaciones a dicho documento de base. Señaló que la nueva propuesta tenía por objeto introducir una obligación fundamental de los propietarios de los buques en el contexto de las posibles detenciones de gente de mar. La delegación observadora de Brasil respaldó esta opinión.

4.194 El portavoz de los Armadores dijo además que el Grupo de trabajo debía proceder con cautela ya que algunas de las propuestas eran delicadas y habían sido objeto de negociaciones exhaustivas durante muchos años, o entrañaban arreglos establecidos desde hace mucho tiempo entre los armadores y la gente de mar.

4.195 El portavoz de la Gente de mar se mostró de acuerdo con esta opinión. Recordó al Grupo de trabajo que había manifestado varias reservas en lo que respecta a cualquier sección nueva sobre directrices para los propietarios de los buques o para la gente de mar, y que las propuestas que figuran en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 eran un intento de introducir secciones simplificadas si se consideraba que eran necesarias. Tras nuevas deliberaciones, la Presidenta decidió que el Grupo de trabajo prosiguiese su examen de las propuestas de las secciones 3.4 y 3.5 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 párrafo por párrafo, y que a continuación examinase el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 como una propuesta adicional.

4.196 Antes de que el Grupo de trabajo procediese a examinar el párrafo .4, la delegación observadora de las Bahamas propuso dividir en partes la primera propuesta del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5, e introducir en las nuevas directrices la primera frase, es decir, "Por lo que respecta a las investigaciones, los propietarios de los buques tienen la obligación fundamental de proteger los derechos de la gente de mar que empleen o contraten, incluido el derecho a no autoinculparse, y de adoptar medidas para garantizar que a dicha gente de mar se le dispensa un trato justo".

4.197 En respuesta a una pregunta formulada por la IFSMA sobre el origen de la obligación del propietario del buque a defender los intereses de la gente de mar, el portavoz de la gente de mar señaló que el propietario del buque y la gente de mar estaban vinculados por contratos de trabajo y tenían que cumplir obligaciones recíprocas en caso de accidente en el lugar de trabajo.

4.198 La delegación de los Estados Unidos propuso añadir la siguiente expresión a la nueva frase propuesta: "y facilitar su cooperación en cualquier investigación."

4.199 El portavoz de los Armadores señaló que ya se abordaba la cooperación en el párrafo .1 y que el término "facilitar" podría rebasar cuestiones prácticas tales como la adaptación del horario de trabajo y pasar a cuestiones que fuesen objeto de arreglos establecidos desde hace mucho tiempo en el sector.

4.200 El portavoz de la Gente de mar se mostró de acuerdo en que debería evitarse el término "facilitar".

4.201 La delegación de los Estados Unidos propuso añadir otros términos, tales como "propiciar" o "respaldar".

4.202 El Grupo de trabajo acordó incluir la primera frase del primer párrafo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 en la sección sobre las Directrices para los propietarios de los buques.

Párrafo 4

4.203 El portavoz de los Armadores señaló que en principio estaba de acuerdo con el contenido del párrafo. Propuso asimismo suprimir el resto de la frase después de la expresión "para conservar las pruebas".

4.204 La delegación de los Estados Unidos señaló que la prescripción tenía por objeto complementar la directriz para el Estado rector del puerto o ribereño sobre la necesidad de hacer uso de todos los medios disponibles a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar y que el texto de los propietarios de los buques no la complementaba.

4.205 El portavoz de la Gente de mar señaló que la expresión "medio razonables" podría entenderse de forma distinta en diferentes regímenes jurídicos. A este respecto, el portavoz de los Armadores se mostró de acuerdo en que era necesario mejorar el texto.

4.206 La delegación de los Estados Unidos señaló que podría utilizarse el texto del párrafo.10 de la página 2 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, presentado por los Estados Unidos, para expresar la necesidad de agilizar el viaje de la gente de mar y reducir al mínimo la necesidad de que se requiera una presencia física continua y prolongada a fin de prestar declaración en la investigación.

4.207 El portavoz de la Gente de mar propuso sustituir la expresión "todos los medios razonables" por la expresión "y acordar". Consiguientemente, el párrafo diría lo siguiente:

"Cooperar y acordar conservar las pruebas para agilizar la investigación."

4.208 La delegación de los Estados Unidos reiteró que debía armonizarse la disposición con la obligación correspondiente de los Estados rectores de puertos o ribereños, y que la cooperación por parte de los propietarios de buques es necesaria a menudo a fin de utilizar declaraciones a tal efecto.

4.209 La delegación observadora de las Bahamas respaldó la propuesta de la delegación de los Estados Unidos de sustituir el texto del párrafo que se estaba examinando por el texto que figura en el párrafo 10 de la página 2 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.210 El Grupo de trabajo mixto acordó sustituir el texto del párrafo 4 por el texto que figura en el párrafo 10 de la página 2 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1. Se decidió asimismo sustituir el término "disponibles" por "razonables", de modo que el párrafo diga lo siguiente:

- "4 hacer uso de todos los medios razonables para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar;".

Párrafo 5

4.211 El portavoz de los Armadores señaló que las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT, abordaban adecuadamente la protección de los salarios y la repatriación de la gente de mar y que no era necesario contar con disposiciones concretas que rijan la misma cuestión en las Directrices, y que bastaría con incluir una referencia al Convenio de la OIT.

4.212 El portavoz de la Gente de mar indicó que no se oponía a mantener tales disposiciones en las Directrices, a pesar de que existen otros instrumentos que abordan la cuestión de la repatriación. A continuación preguntó si, según el significado común del texto utilizado en las disposiciones, se repatriaría a un marino que por cualquier razón no cooperase en la investigación.

4.213 Hizo alusión al párrafo 6 y señaló que dicho párrafo recogía los derechos de la gente de mar. Asimismo señaló que, si el marino es inocente [a menos que se demuestre que es culpable], el contrato sigue en pie y el propietario del buque debe correr con los gastos. No obstante, esto no sucede en la práctica.

4.214 El portavoz de los Armadores se refirió de nuevo al párrafo sometido a examen y señaló que debería establecerse en las directrices que el Estado rector del puerto o el Estado ribereño que haya procedido a la detención son los responsables.

4.215 La delegación de los Estados Unidos propuso sustituir el término "cooperación" por el término "participación".

4.216 La delegación observadora de las Bahamas propuso utilizar el texto del párrafo 13 de la página 3 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.217 Con respecto a la repatriación, la IFSMA recordó que el artículo 4 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT preveía la responsabilidad compartida del propietario del buque y del Estado de abanderamiento.

4.218 La delegación de Grecia propuso incluir una referencia oportuna al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT, en el preámbulo de la resolución para la difusión de las Directrices. Como consecuencia, podría simplificarse el texto del párrafo 5 de modo que diga: "cumplir sus obligaciones con respecto a la repatriación de la gente de mar;". A continuación, el Secretario debería proponer el texto oportuno para abordar al reembarco.

4.219 La delegación de los Estados Unidos señaló que el Estado ribereño no podía reembarcar a la gente de mar. Asimismo, se mostró de acuerdo con la inclusión de una referencia al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 de la OIT.

Párrafo 6

4.220 El portavoz de los Armadores señaló que, una vez más, esta disposición no entrañaba responsabilidad por el Estado que haya procedido a la detención. Indicó que los propietarios de los buques querían cumplir con sus obligaciones contractuales a pesar de que el marino ya no trabajara a bordo de un buque y de que el propietario del mismo no desempeñase papel alguno en la detención de la gente de mar o en el embargo de sus buques. Por lo tanto, el Estado que haya procedido a la detención debería ser responsable y se debería redactar el texto oportuno para establecer la responsabilidad compartida del propietario del buque/el Estado de abanderamiento/Estado que haya procedido a la detención.

4.221 La delegación de los Estados Unidos señaló que sí que ocurren accidentes y que por lo general, éstos están relacionados con el estado del buque, lo que justifica la responsabilidad del propietario del buque.

4.222 La delegación observadora de las Bahamas señaló que, en caso de accidente, no debería haber presunción absoluta de responsabilidad de los propietarios de los buques o de la gente de mar, habida cuenta de que la responsabilidad podría recaer en el Estado ribereño. A este respecto, mencionó accidentes debidos al practicaaje, alumbrado o dragado.

4.223 La delegación observadora de Liberia señaló que el propietario del buque siempre debería intervenir en caso de accidentes.

4.224 El portavoz de los Armadores observó que los propietarios de los buques cooperan regularmente en las investigaciones sobre accidentes marítimos. A continuación, propuso modificar la redacción de la disposición basándose en el texto del párrafo 5 de la página 2 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.225 El portavoz de la Gente de mar acogió favorablemente la declaración de la delegación observadora de Liberia y señaló que, si bien los propietarios de los buques no tienen un control directo con respecto a la detención, en algunos casos no cumplen con su obligación. Señaló además que debería complementarse el texto del párrafo 5 de la página 2 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, a fin de reflejar los puntos sustanciales de las deliberaciones. Propuso el siguiente texto, que abarcaría a todas las partes y garantizaría que el marino no sufriera perjuicios o pérdidas en caso de detención:

"La investigación de un accidente marítimo no debe ir en detrimento de la gente de mar por lo que se refiere a su repatriación, hospedaje, subsistencia, pago de salarios y otros beneficios, además de la asistencia médica. Todo esto ha de ser facilitado sin costo alguno para la gente de mar por el propietario del buque, o un Estado que corresponda, tal como el Estado que haya procedido a la detención."

4.226 La delegación de los Estados Unidos señaló que dicho Estado debería ser el Estado afectado y no el Estado ribereño o el Estado rector del puerto.

4.227 El Grupo de trabajo acordó examinar un proyecto de disposición, cuyo texto sea parecido del tenor del propuesto por el portavoz de la Gente de mar, con vistas a incluirlo en el proyecto de directrices.

4.228 El portavoz de los Armadores informó al Grupo de trabajo que había elaborado un texto, que debe incluirse en la parte introductoria, y que dice lo siguiente: "La investigación de un

accidente marítimo no debe ir en detrimento de la gente de mar por lo que se refiere a su repatriación, hospedaje, subsistencia, pago de salarios y otros beneficios, además de la asistencia médica. Todo esto ha de ser facilitado sin costo alguno para la gente de mar por el propietario del buque, o un Estado que corresponda, tal como el Estado que haya procedido a la detención."

4.229 Señaló además que debería modificarse el texto del párrafo 6 actual de modo que se parezca al texto del párrafo 5 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, y debería añadirse el término "salarios". Se debería añadir este mismo término en el párrafo 5 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.230 Por lo tanto, ambos párrafos dirían lo siguiente: "Tomar medidas para garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos detenidos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento adecuado, alimentos y atención médica".

4.231 La delegación de los Estados Unidos propuso suprimir la expresión "tal como el Estado que haya procedido a la detención" en el texto introductorio, y expresará su opinión con respecto a los párrafos 5 y 6 una vez que haya examinado el proyecto.

4.232 La delegación observadora de los Países Bajos sugirió sustituir el término "subsistencia" por el término "asignación", ya que su Gobierno no quería pagar salarios a marinos detenidos.

4.233 El portavoz de la Gente de mar se mostró en desacuerdo con dicha observación y respaldó la propuesta de la delegación de los Estados Unidos.

4.234 La delegación de Grecia señaló que el texto propuesto para la parte introductoria no guardaba conformidad con lo que se había decidido en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 de la OIT, adoptado recientemente que preveía el pago de la repatriación de la gente de mar por el Estado que corresponda, únicamente cuando el propietario del buque no se haga cargo del pago.

4.235 Como consecuencia, la delegación observadora de Noruega propuso añadir la expresión: "si el propietario del buque no lo hace" al final del texto.

4.236 La delegación observadora de las Bahamas señaló que se podría suprimir simplemente todo el texto después de la expresión "gente de mar", ya que el aspecto importante era el que la gente de mar no incurriera en ningún gasto.

4.237 El portavoz de los Armadores señaló que en el documento original conjunto IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 no se hacía ninguna referencia concreta al pago de salarios e indicó que no se debería hacer alusión a los salarios en los párrafos 5 y 6 mencionados *supra*.

4.238 El portavoz de la Gente de mar señaló que ningún Gobierno había pedido suprimir el término "salarios" y, que, como consecuencia, la propuesta seguía siendo válida. No obstante, en el caso de que los propietarios de buques se opusieran a este propuesta, opinaría que sería preferible volver a utilizar el texto propuesto en el párrafo 6 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3.

4.239 La delegación de Filipinas señaló que respaldaba los párrafos modificados por la delegación observadora de Noruega con el cambio propuesto por la delegación de Grecia para

incluir al final del párrafo introductorio propuesto la expresión "si el propietario del buque no lo hace".

4.240 La delegación observadora de los Países Bajos reiteró su opinión de que no se debería exigir al Estado que haya procedido a la detención pagar los salarios de los marinos detenidos y propuso que se añadiese, en el apartado de las directrices para los propietarios de los buques, la expresión "mientras estén sujetos a un contrato de trabajo".

4.241 A este respecto, la Presidenta recordó que no se exigía al Estado que hubiese procedido a la detención pagar salarios, sino "tomar medidas para garantizar" el pago de salarios.

4.242 El portavoz de la Gente de mar se oponía a que un Estado que hubiese detenido a un marino durante un periodo prolongado no fuese responsable de pagar su salario. Por supuesto, el propietario del buque es el principal responsable de pagar tales salarios. No obstante, en el caso de que la detención fuese irrazonable, el Estado que hubiese procedido a ella también era responsable.

4.243 El portavoz de los Armadores señaló que la responsabilidad en caso de una detención prolongada debe recaer en el Estado que haya procedido a la detención. De lo contrario, el Estado no tendría ningún incentivo para reducir la duración de la detención, ya que otra parte (el propietario del buque) pagaría en efecto el coste de tal detención. Si bien numerosos Estados rectores de puertos y ribereños actúan de forma responsable a este respecto, algunos Estados no lo hacen y se debe tener en cuenta este problema.

4.244 El portavoz de la Gente de mar señaló que la expresión "no lo hace" era negativa y propuso que no se utilizase en el nuevo párrafo introductorio propuesto ya que la cuestión se abordaba adecuadamente en el cuerpo de las directrices.

4.245 La delegación de Grecia, respaldada por la delegación de China, señaló que el nuevo Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT, abordaba los problemas "normales" relacionados con los salarios y la repatriación de la gente de mar. Sin embargo, la detención de un marino tras un accidente marítimo no es una "situación normal". En tales situaciones, la responsabilidad recae fundamentalmente en el Estado que haya procedido a la detención en vez de por ejemplo, en el Estado de abanderamiento. Por lo tanto, propuso suprimir la expresión "el Estado que corresponda" del párrafo introductorio propuesto.

4.246 El portavoz de la Gente de mar sugirió que se incluyese la siguiente expresión al final del párrafo: "por el propietario del buque, el Estado que haya procedido a la detención, o el Estado que corresponda". Las delegaciones de Grecia y de los Estados Unidos respaldaron esta propuesta.

4.247 Posteriormente, el Grupo adoptó el siguiente texto para el nuevo párrafo introductorio propuesto:

"La investigación de un accidente marítimo no debe ir en detrimento de la gente de mar por lo que se refiere a su repatriación, hospedaje, subsistencia, pago de salarios y otros beneficios, además de la asistencia médica. Todo esto ha de ser facilitado sin costo alguno para la gente de mar por el propietario del buque, el Estado que haya procedido a la detención o el Estado que corresponda."

Párrafo 7**Nuevo párrafo sobre "medidas discriminatorias o represalias"**

4.248 La Presidenta señaló el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.4 presentado por los Estados Unidos, en el que se propone al siguiente párrafo nuevo, basado en parte en el párrafo 3.4.7 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. El párrafo dice lo siguiente:

"Tomar todas las medidas posibles para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigación y que no se tolera ese comportamiento por parte de otras entidades."

4.249 El portavoz de los Armadores propuso añadir la expresión " para garantizar que" antes de la segunda cláusula, es decir, "no se tolera ese comportamiento". Este cambio refleja su preocupación ante el hecho de que los propietarios de los buques no tengan control sobre dichas entidades.

4.250 El Grupo de trabajo aprobó el siguiente texto:

"Tomar las medidas posibles para garantizar que no se adopten medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones y para garantizar que no se tolera ese comportamiento por parte de otras entidades."

Directrices para la gente de mar

4.251 El portavoz de la Gente de mar explicó que los interlocutores sociales preferían los dos párrafos del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5, en vez de las secciones sobre directrices para los propietarios de los buques y para la gente de mar recogidas en el anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3.

4.252 A continuación hizo hincapié en la importancia fundamental de que la gente de mar reciba asesoramiento jurídico independiente a fin de evitar que se perjudique su postura en caso de investigación.

4.253 La delegación de los Estados Unidos hizo alusión al documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7 que presentó este mismo país. En él se proponía un texto alternativo a la sección sobre las directrices para la gente de mar del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. La delegación hizo hincapié en que la disposición sería útil para la investigación y señaló que el mejor modo en que un marino puede ayudar a otro marino es facilitar información verídica y cooperar en la investigación. En opinión de dicha delegación, el texto del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 parece sugerir que un marino que tiene información no debería facilitarla, a menos que haya recibido asesoramiento jurídico previamente. No obstante, los Estados Unidos se mostraron a favor de educar a la gente de mar en cuanto a sus derechos.

4.254 El portavoz de la Gente de mar señaló que la propuesta de los interlocutores sociales no tenía por objeto demorar la investigación. No obstante, las directrices tenían que ser justas y garantizar a la gente de mar los mismos derechos de los que gozaría cualquier ciudadano, incluidos los que figuran en la quinta enmienda a la Constitución de los Estados Unidos. Preguntó qué significaba el texto "prestando el debido respeto al derecho de consultar con un abogado" del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7 y llegó a la conclusión de que era preferible

el documento conjunto IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5, posiblemente enmendado, a la sección de las directrices del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 y al texto del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7.

4.255 La delegación observadora de las Bahamas señaló que las investigaciones se llevan a cabo por dos razones, en primer lugar, para establecer las causas de un accidente y aprender de la experiencia (en este caso, se debería cooperar al máximo en la investigación); y en segundo lugar, determinar a quién se debe culpar por el accidente (en este caso, la persona entrevistada necesita protección y asesoramiento jurídicos y debe gozar de derechos, incluido el derecho a permanecer en silencio).

4.256 En algunos Estados, las conclusiones de la investigación para determinar las causas de un accidente no serán utilizados en los procedimientos judiciales. En otros Estados, en los que se lleva a cabo una investigación combinada, la gente de mar necesita asesoramiento jurídico. Las directrices deberían aclarar que existen dos tipos de investigación.

4.257 La delegación observadora de los Países Bajos respaldó la propuesta de la delegación observadora de las Bahamas e hizo hincapié en que cualquier procedimiento judicial debería incluir asesoramiento jurídico independiente. A continuación propuso la inclusión de la expresión "jurídico independiente" antes del término "abogado" en el resto del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7-

4.258 La delegación de los Estados Unidos sugirió combinar los textos de los documentos IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 y WP.7.

4.259 El portavoz de la Gente de mar respaldó la propuesta de la delegación observadora de las Bahamas y reiteró que en las directrices debe incluirse información sobre los derechos.

4.260 La IFSMA señaló que en el texto no debería indicarse que el trato justo depende de la cooperación.

4.261 El portavoz de la Gente de mar señaló que, en vista de la tendencia creciente a la penalización de la gente de mar como resultado de las investigaciones, y si bien la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte informa a la gente de mar de sus derechos, está demostrado que la gente de mar no los conoce. Debido a esto, es necesario que en las directrices se aborde la cuestión del asesoramiento jurídico.

4.262 Tras acordar los principios que deben figurar en las directrices para la gente de mar, un grupo reducido redactó cuatro párrafos que se recogen en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.14. El Grupo de trabajo aprobó dicho documento y pidió a la Secretaría que armonizara su estilo con el de otras secciones de las directrices.

Introducción a las directrices

4.263 El Grupo de trabajo examinó la introducción a las directrices que figuran en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10.

4.264 Un representante de la OMI explicó que la Secretaría se proponía adjuntar la resolución A.987(24) a las directrices. Esto evitaría tener que hacer referencia en la introducción a los instrumentos a los que ya se había hecho alusión en dicha resolución. Asimismo, informó que la

Secretaría se encargaría de toda enmienda de forma necesaria tras la aprobación de las directrices.

4.265 Se decidió trasladar al final de la introducción el párrafo en el que figuran las definiciones. A continuación, el Grupo de trabajo examinó el resto de los párrafos de la introducción en el orden en el que figuran en el documento sometido a examen.

Primer párrafo

4.266 La delegación de los Estados Unidos propuso suprimir el texto que figura entre corchetes "[, y, en particular,]".

4.267 A sugerencia del portavoz de la Gente de mar, se aplazó la decisión sobre el texto que debe figurar entre corchetes hasta después del examen de las definiciones (último párrafo).

Segundo, tercero y cuarto párrafos

4.268 Se aprobaron dichos párrafos sin cambios.

Párrafos de las definiciones

Quinto párrafo

4.269 Con respecto a la definición de "accidente marítimo", la delegación de los Estados Unidos señaló que era necesario añadir texto para cerciorarse de que las directrices sólo sean aplicables en caso de accidente, conforme se previó en la resolución A.987(24). A tal efecto, hizo referencia al texto propuesto en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.8.

4.270 El portavoz de la Gente de mar puso en duda el significado del texto de la enmienda propuesta en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.8 y señaló que prefería con mucho la definición del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10, que había sido redactada originalmente por el CMI y que no hacía referencia a "daños o daños potenciales". Señaló que una referencia a "daños" restringiría el ámbito de aplicación de las directrices. El portavoz de los Armadores respaldó esta opinión.

4.271 La delegación de Turquía señaló que si bien las directrices deberían proteger a la gente de mar, no deberían impedir que los Estados ribereños tomen medidas.

4.272 La delegación de los Estados Unidos propuso dejar al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que decidan acerca de la enmienda propuesta en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.8 y que incluyan el texto entre corchetes en las directrices, en concreto "y que provoque o pueda provocar, daños al buque, su carga, o al medio marino, o lesiones a toda persona."

4.273 Tras deliberar al respecto, el Grupo de trabajo aprobó la definición de "accidente marítimo" que figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10. Asimismo, se aprobó la definición de "detención" sin cambios.

4.274 A la luz de esta decisión, el portavoz de la Gente de mar estuvo de acuerdo con la supresión del texto que figura entre corchetes "[, y, en particular]" y los corchetes en sí del primer párrafo. El Grupo de trabajo se mostró de acuerdo también con tal supresión.

4.275 A continuación, el Grupo de trabajo decidió incluir una definición de "propietario del buque", basada en la que figura en el artículo II.1 j) del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT, que dice lo siguiente:

"Por "propietario del buque" se entenderá el propietario del buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval, el agente o el fletador a casco desnudo, que haya recibido del propietario del buque la responsabilidad por la explotación del mismo y que, al asumir tal responsabilidad, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades que le incumben al propietario del buque, independientemente de que cualquier otra organización o personas hayan asumido determinadas obligaciones o responsabilidades en nombre del propietario del buque."

4.276 Asimismo, el Grupo de trabajo decidió incluir una definición de "gente de mar" o "marino", basada en la que figura en el artículo II.1 f) del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT que dice lo siguiente:

"Por "gente de mar" o "marinos" se entenderá toda persona que está empleada o contratada o que trabaja en cualquier puesto a bordo de un buque al que se apliquen las presentes directrices."

4.277 El Grupo de trabajo decidió asimismo incluir una definición de "investigación" que figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 que dice lo siguiente:

"Por "investigación" se entenderá una investigación sobre un accidente marítimo."

Nuevos párrafos adicionales para la introducción

4.278 El Grupo de trabajo aprobó la inclusión del texto que figura en el párrafo 1.3 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3, modificado teniendo en cuenta el texto del artículo II.4 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT que dice lo siguiente:

"Salvo disposición expresa en otro sentido, las presentes Directrices se aplican a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a la navegación marítima comercial, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y las embarcaciones de construcción tradicional, como las gabarras y los juncos. Las presentes Directrices no son de aplicación ni a los buques de guerra ni a las naves auxiliares 2."

4.279 La delegación de los Estados Unidos propuso añadir un nuevo párrafo en la introducción, basado en el texto que figura en el párrafo 1.2 del anexo del documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 (es decir, "Las presentes Directrices se aplican a los accidentes marítimos y no está previsto que se apliquen como consecuencia de incidentes perpetrados con intención dolosa."). Esta delegación señaló que el texto había sido facilitado por la Secretaría conjunta de la OMI y la OIT y que resultaba del acuerdo del Comité Jurídico de que el mandato del Grupo de trabajo no se extendía la cuestión del trato de la gente de mar tras incidentes perpetrados con intención dolosa (documento LEG 89/16, párrafo 195, señalado al Grupo de trabajo en el párrafo 2 del documento IMO/ILO/WGFTS 1/7).

4.280 El portavoz de la Gente de mar dijo que la cuestión de si un accidente se había perpetrado con intención dolosa era una cuestión jurídica compleja. Puede que al inicio de una investigación

no sea evidente la intención; y las pruebas de los elementos jurídicos de la intención sólo pueden determinarse mediante un proceso judicial. En su opinión sería un error excluir la aplicación de las directrices porque un investigador cree que podría haber intención dolosa. Esto concede demasiadas facultades discrecionales al investigador. La presunción al inicio de la investigación debería ser la presunción de inocencia.

4.281 La delegación de Turquía propuso sustituir la expresión "intención dolosa" por la expresión "conducta dolosa".

4.282 La delegación observadora de las Bahamas recordó las circunstancias relacionadas con el siniestro del **Prestige**, incluido el hecho de que se obligó al capitán a llevar el buque a tierra cuando estaba navegando y la causa del siniestro no estaba clara, y que una vez en tierra fue detenido. En su opinión, había habido una presunción de intención dolosa por parte de las autoridades del Estado ribereño antes de que hubiese comenzado la investigación y, por lo tanto, según el texto propuesto, las directrices no se aplicarían al capitán en tales circunstancias. Señaló que las nuevas directrices tenían por objeto cerciorarse de que se dispensa un trato más justo a personas tales como el capitán del **Prestige**.

4.283 La delegación observadora de los Países Bajos recordó las deliberaciones que tuvieron lugar durante el 90º periodo de sesiones del Comité Jurídico, cuando se hizo referencia a sucesos marítimos consistentes en acción u omisiones a bordo de buques que, si bien técnicamente no son accidentes, podrían resultar en un trato injusto de la gente de mar, y a disputas mercantiles (documento LEG 90/15, párrafo 380).

4.284 Dicha delegación dijo que entendía que el mandato del Grupo de trabajo se centraba en accidentes marítimos para evitar sugerir que las directrices aborden también situaciones relacionadas con disputas mercantiles. No creía que se deba dispensar un trato distinto a la gente de mar involucrada en un accidente marítimo que pudiese dar lugar a procesos penales.

4.285 El portavoz de los Armadores dijo que era importante tener presente el contexto de la actual tendencia a la penalización de la gente de mar que se comporta de forma normal. Dijo que sólo podía establecerse la intención dolosa después del hecho. A este respecto, la sustitución del término "intención" por "comportamiento" no resolvería el problema.

4.286 La IFSMA recordó que se había pedido al Grupo de trabajo que, con arreglo a su mandato, tuviese en cuenta varios instrumentos, incluidas "normas, directrices, prácticas y procedimientos internacionalmente reconocidos relativos a los derechos de las personas a las que se puede detener con el fin de facilitar la investigación de un delito penal ...".

4.287 A la luz de las deliberaciones, la delegación de los Estados Unidos retiró su propuesta.

4.288 A continuación, la delegación de los Estados Unidos presentó la propuesta que figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.12 y señaló que era flexible en lo que respecta al texto. Por ejemplo, la expresión "de cualquier parte" podría sustituirse por la expresión "por cualquier Gobierno, propietario de buque, u otro marino." Dijo además que reconocía que el término "ilegal" podría plantear un problema y debería suprimirse.

4.289 El portavoz de los Armadores dijo que la sustitución del término "parte" por una lista era aceptable, pero que entonces podría ser necesario incluir también "otro personal". Propuso además insertar la expresión "o después de" entre "durante" y "cualquier investigación". Por último, señaló que la expresión "coerción ilegal" implica que hay una forma legal de coerción.

4.290 El portavoz de la Gente de mar se mostró de acuerdo con estas sugerencias y observó que, si bien puede haber casos en los que se podría obligar legalmente a un marino a prestar declaración en un Estado con las debidas garantías procesales, tales garantías no existen en todos los Estados, por lo que convendría suprimir el término "ilegal".

4.291 La Presidenta propuso sustituir el término "parte" por el término "fuente", y así quedó acordado.

4.292 El Grupo de trabajo acordó añadir el siguiente nuevo párrafo a la Introducción, basado en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.12, enmendado: "La gente de mar tiene derecho a que se la proteja contra posibles coerciones o intimidaciones, de cualquier fuente, durante o después de cualquier investigación sobre un accidente marítimo."

4.293 La delegación de los Estados Unidos propuso un nuevo párrafo del siguiente tenor: "Las presentes directrices tienen por objeto aplicarse de conformidad con las leyes nacionales de cada Estado y sus obligaciones de derecho internacional, en particular, las relacionadas con los derechos humanos, y con todos los instrumentos internacionales relacionados con el trato justo de la gente de mar."

4.294 El portavoz de la Gente de mar dijo que el párrafo no parecía ser necesario teniendo en cuenta el acuerdo del Grupo de trabajo acerca del párrafo 3 del documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10 ("Las presentes directrices no tienen por objeto interferir con ..."). Asimismo, le preocupaba que el párrafo nuevo propuesto limitase la aplicación de las directrices en el caso de que un Estado no fuese parte en instrumentos relacionados con los derechos humanos.

4.295 La delegación de los Estados Unidos dijo que la última frase del párrafo propuesto, es decir, "de conformidad con todos los instrumentos internacionales relacionados con el trato justo de la gente de mar", abarcaría los casos en los que un Estado no fuese parte en algunos de los instrumentos.

4.296 La delegación de Turquía propuso insertar la expresión "por lo menos" antes de la expresión "de conformidad con". No obstante, la Presidenta dijo que esto podría sugerir que se están reduciendo al mínimo las directrices.

4.297 La delegación observadora de los Países Bajos sugirió insertar la expresión "en apoyo de" antes de la expresión "y de conformidad con".

4.298 El portavoz de los Armadores dijo que la cuestión ya se abordaba en el párrafo 3 previamente acordado y que un párrafo adicional generaría confusión y por tanto no debía incluirse en las directrices.

4.299 El portavoz de la Gente de mar señaló además que quizás no esté suficientemente claro qué instrumentos internacionales guardan relación con el trato justo de la gente de mar. Dijo que estaba de acuerdo con los propietarios de los buques en que no debería incluirse el nuevo párrafo propuesto.

4.300 El Grupo de trabajo no adoptó el párrafo propuesto.

4.301 La delegación de Grecia señaló que, con respecto a los accidentes marítimos, la secuencia de los acontecimientos era la siguiente: en primer lugar el accidente, a continuación una investigación inicial, una posible detención del marino y después la continuación de la investigación. No parecía que los portavoces de los armadores y de la gente de mar hubiesen tenido en cuenta esto plenamente en sus propuestas de directrices recogidas en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/1. Los portavoces de los armadores y de la gente de mar se mostraron de acuerdo en que la delegación de Grecia había señalado un problema importante.

4.302 La delegación de los Estados Unidos hizo suya dicha preocupación y señaló que ya había planteado previamente esta cuestión. El problema señalado por la delegación de Grecia planteaba determinadas dificultades en esta fase tardía, ya que los interlocutores sociales habían examinado y debatido importantes disposiciones basándose explícitamente en esta limitación; particularmente las disposiciones relacionadas con el derecho a abogado. Sin embargo, otros problemas podrían resolverse insertando el término "detenido" antes del término "marino", según proceda. La delegación observadora de las Bahamas propuso incluso incluir la expresión "detengan" en uno de los párrafos introductorios de modo que diga "se recomienda observar las presentes directrices siempre que autoridades públicas detengan a gente de mar ...". El Grupo de trabajo acordó y pidió a la Secretaría que volviera a examinar los párrafos introductorios y los modificase para reflejar que las directrices se aplican, en numerosas de sus disposiciones, a medidas tomadas antes de la detención del marino.

Examen del proyecto de directrices que figura en el documento IM/ILO/WGFTS 2/WP.6

Directrices para el Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención

4.303 El Grupo de trabajo acordó introducir un breve párrafo introductorio que dijera "El Estado rector del puerto o ribereño deberá:".

Párrafo 1

4.304 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 2

4.305 A fin de abordar el problema señalado por la delegación de Grecia, se cambió la frase "que haya procedido a la detención" por "rector del puerto o ribereño".

4.306 El párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 3

4.307 El Grupo de trabajo acordó suprimir este párrafo.

Párrafo 4

4.308 El Grupo de trabajo acordó modificar este párrafo a fin de contemplar que el Estado ribereño o rector del puerto no tiene ningún control sobre los derechos económicos de la gente de mar que no haya sido detenida.

4.309 El párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 5

4.310 En consonancia con decisiones anteriores, el Grupo de trabajo acordó insertar el término "detenidos" después de "marinos" e incluir el término "salarios" en la lista de medios de subsistencia que han de proporcionarse.

4.310 Tras proponerse suprimir el párrafo *5bis* relativo a la cuestión de las necesidades de subsistencia de las familias de la gente de mar, y como resultado de una intervención de la delegación de las Filipinas, se acordó modificar el párrafo 5, suprimiendo el término "inmediata" después del término "subsistencia", con el objetivo de garantizar que se atendía no sólo a las necesidades inmediatas de las familias, sino también a sus necesidades derivadas de una detención prolongada.

4.312 El párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo *5bis*

4.313 Tras añadirse el término "salarios" a la lista de medios de subsistencia del párrafo 5, se acordó que el párrafo *5bis* podía suprimirse.

Párrafo 6

4.314 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 7

4.315 La delegación de los Estados Unidos ofreció, como alternativa a este párrafo, un texto que figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.13, que dice lo siguiente: "Garantizar que se facilita a la gente de mar, cuando así sea necesario, servicios de interpretación, y, de conformidad con la legislación nacional del Estado rector del puerto o ribereño, se la informa de su derecho a disponer de asesoramiento jurídico independiente y se le facilita el acceso a éste, se la informa de su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración y, en el caso de la gente de mar que haya sido arrestada, garantizar que se le facilita asesoramiento jurídico independiente."

4.316 El portavoz de la Gente de mar declaró que este párrafo podía aceptarse si la frase "de conformidad con la legislación nacional del Estado rector del puerto o ribereño" se suprimía, recordando al Grupo de trabajo que las directrices no eran un texto vinculante, sino que tenían carácter recomendatorio.

4.317 Así quedó acordado, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 8

4.318 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 9

4.319 El Grupo de trabajo acordó suprimir los corchetes y realizar una corrección de forma del texto.

4.320 Este párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafos 9bis, 10, 11, 12, 13, 13bis y 14

4.321 Estos párrafos se adoptaron sin ningún cambio.

Párrafo 14bis

4.322 La delegación de los Estados Unidos propuso suprimir el término "propietario del buque", elegir el término "indebidos" en lugar de la frase "inaceptables e injustificados", e insertar el término "detenida" después de "gente de mar".

4.323 El portavoz de los Armadores propuso mantener el término "propietario del buque" y observó que, si el propietario del buque era responsable del daño, perjuicio o pérdida sufrida por la gente de mar, también debería tener derecho a obtener una indemnización por haber incurrido en estos gastos en caso de detención indebida, inaceptable, injustificada o ilícita.

4.324 La delegación de Grecia apoyó la opinión anterior y declaró que, en algunas circunstancias, determinados Estados, como los Estados de abanderamiento, también tendrían que correr con dichos gastos y deberían poder obtener una indemnización en tal concepto.

4.325 La delegación de los Estados Unidos declaró que debe tenerse presente que a menudo era el propietario del buque quien ponía a la gente de mar en dichas situaciones, de modo que propuso añadir la frase "sin culpa del propietario del buque". La delegación observadora de los Países Bajos y el portavoz de los Armadores no estuvieron de acuerdo con esta propuesta.

4.326 La delegación observadora de las Bahamas, apoyada por la delegación observadora de Noruega y por el portavoz de los Armadores, señaló que la cuestión podía quizás resolverse mediante la calificación del término "propietario del buque", insertando después del mismo la frase "en relación con la detención del marino". La delegación observadora de Noruega declaró que, a su parecer, la referencia al propietario del buque estaba fuera del mandato del Grupo de trabajo. No obstante, a fin de llegar a un acuerdo sobre el texto, Noruega podía apoyar la propuesta formulada por las Bahamas.

4.327 El portavoz de los Armadores estuvo de acuerdo con la propuesta formulada por la delegación observadora de las Bahamas.

4.328 A petición del Grupo de trabajo, la Secretaría preparó el siguiente texto alternativo:

"Contar con procedimientos para indemnizar con prontitud y plenamente por cualquier daño, perjuicio o pérdida sufrida por la gente de mar o, por el propietario del buque, en relación con la detención de ese marino en particular, atribuibles a actos u omisiones indebidos, inaceptables o injustificados del Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención."

4.329 Se acordó incluir el término "detenida" después de "gente de mar" la primera vez que aparece en el párrafo.

4.330 El párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 15

4.331 La delegación de Grecia propuso insertar el término "detenida" después de "gente de mar". Así quedó acordado, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 15bis

4.332 La delegación de Turquía señaló que no era posible que las autoridades administrativas influyeran en la velocidad del procedimiento judicial.

4.333 La delegación de los Estados Unidos observó que quizás fuese mejor insertar el contenido de este párrafo en la resolución.

4.334 El portavoz de los Armadores recordó al Grupo de trabajo que este párrafo se había incluido con el propósito de indicar a las autoridades judiciales que debía tenerse en cuenta la situación especial de la gente de mar al programar las vistas judiciales.

4.335 El portavoz de los Armadores y la delegación de Grecia observaron que la frase "Tomar medidas para" se había añadido con el propósito de contemplar la preocupación expresada por la delegación de Turquía. Tales medidas pueden ser cualesquiera actos de las mismas autoridades administrativas destinados a avanzar en esta materia.

4.336 El Grupo de trabajo acordó suprimir la frase "dentro de un periodo de tiempo razonable" y añadir la frase "en el caso de que la gente de mar esté detenida".

4.337 El párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 16

4.338 Tras el debate, se acordó suprimir todas las referencias a cuestiones específicas mencionadas en varios artículos de la CONVEMAR, que no podían mencionarse en las presentes directrices, y suprimir todo el texto después de "derecho del mar".

Párrafo 17

4.339 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 18

4.340 En aras de la coherencia, se sustituyó el término "cooperación" por "participación", y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Directrices para el Estado de abanderamiento

4.341 Se acordó incluir el siguiente párrafo introductorio: "El Estado de abanderamiento deberá:".

Párrafo 1

4.342 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 2

4.343 Se suprimió la frase "participantes en la investigación" a petición del portavoz de la Gente de mar, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 3

4.344 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 4

4.345 La delegación observadora de los Países Bajos observó que sería útil que en este párrafo se hiciera referencia a los salarios. El portavoz de la Gente de mar estuvo de acuerdo con esta observación. Por consiguiente, se decidió no cambiar el párrafo 4 y añadir un nuevo párrafo *4bis* basado en el párrafo 5 existente de la sección relativa al Estado ribereño.

Párrafo 5

4.346 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 6

4.347 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 7

4.348 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 8

4.349 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 9

4.350 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 10

4.351 Una delegación propuso sustituir el término "constituido" por "concedido" en aras de la claridad, lo cual, sin embargo, no se acordó.

4.352 El portavoz de la Gente de mar propuso incluir la frase "la utilización de mecanismos internacionales de resolución de controversias" después del término "incluir", y sustituir "las tripulaciones" por "la gente de mar detenida". Así quedó acordado, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 11

4.353 El término "cooperación" se sustituyó por "participación" en aras de la coherencia.

Directrices para el Estado de la gente de mar

4.354 Se añadió el siguiente párrafo introductorio: "El Estado de la gente de mar deberá:".

Párrafo 1

4.355 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 2

4356 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 3

4.357 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 4

4.358 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 5

4.359 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 6

4.360 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 7

4.361 Varias delegaciones expresaron su preocupación por la necesidad de incluir en éste otros interesados. El portavoz de los Armadores propuso añadir la frase " el Estado que ha procedido a la detención o cualquier otro Estado", y así quedó acordado. La delegación de los Estados Unidos propuso mencionar "todos" los fondos, lo cual también se acordó, mientras que se reconoció la necesidad de aludir a la gente de mar "detenida".

4.362 El párrafo se adoptó seguidamente en su forma enmendada.

Párrafo 8

4.363 Este párrafo se adoptó sustituyendo el término "cooperación" por "participación".

Examen del proyecto de directrices que figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.11

Directrices para los propietarios de los buques

4.464 Se añadió el siguiente párrafo introductorio: "El propietario del buque deberá:".

Párrafo 1

4.365 Se reconoció que este párrafo debía constituir una introducción de la presente sección.

Párrafo 2

4.366 Este párrafo se suprimió y se sustituyó por el párrafo 9, dentro del cual se sustituyó, a su vez, el término "cooperación" por "participación".

Párrafo 3

4.367 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 4

4.368 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 5

4.369 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 6

4.370 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 7

4.371 Este párrafo se enmendó a instancias del portavoz de los Armadores de modo que dijera "Tomar medidas para reembarcar a la gente de mar".

Párrafo 8

4.372 Este párrafo se adoptó después de suprimir la frase "Tomar medidas".

Directrices para la gente de mar

4.373 Se añadió el siguiente párrafo introductorio:

"La gente de mar deberá:".

4.374 Dado que estas directrices se habían adoptado previamente, no volvieron a examinarse, pero se pidió a la Secretaría que volviese a redactarlas a fin de facilitar su lectura.

Examen del proyecto de directrices que figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.17

4.375 La Secretaría conjunta preparó un texto refundido del proyecto de directrices que figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.17. El Grupo de trabajo examinó cada párrafo de este documento y llegó a las conclusiones siguientes.

INTRODUCCIÓN

4.376 El Grupo de trabajo estuvo de acuerdo con esta sección a reserva de los cambios siguientes:

- .1 el párrafo 4 debería ser el párrafo inicial (es decir, el párrafo 1);

- .2 el párrafo 1 (según la numeración del documento WP.17) debería revisarse, insertando "tras un accidente marítimo, así como" después de la frase "se les otorgue un trato justo" y cambiando el orden de la frase "detención e investigación" de modo que diga "investigación y detención";
- .3 el párrafo 2 debería revisarse insertando el término "por" antes de "la Asamblea"; y
- .4 el párrafo 5 debería revisarse suprimiendo la primera oración y conservando sólo la segunda (es decir, "Las presentes directrices no son de aplicación ni a los buques de guerra ni a las naves auxiliares."), y este párrafo debería situarse inmediatamente antes de la sección relativa a las definiciones.

DEFINICIONES

4.377 El Grupo de trabajo estuvo de acuerdo con las definiciones, a reserva de la corrección de los errores tipográficos.

DIRECTRICES PARA EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO O RIBEREÑO

4.378 El Grupo de trabajo estuvo de acuerdo con esta sección a reserva de los cambios siguientes:

- .1 el cambio propuesto para la versión inglesa del párrafo .5 (sustituir la frase "*Takes steps*" por "*take steps*") no afecta al texto español. La delegación observadora de los Países Bajos se reservó su postura con respecto a este párrafo y la incorporación del término "salarios"; y
- .2 el cambio propuesto para la versión inglesa del párrafo .7 (insertar el término "*that*" después de "*Ensure*" y el término "*and*" entre "*services*" y "*are advised*") no afecta al texto español. La delegación de los Estados Unidos declaró que entendía que este párrafo debía aplicarse de modo coherente con la legislación nacional de un Estado, que la frase "cuando así sea necesario" se aplica a todas las partes del párrafo y que el objetivo del compromiso lingüístico era lograr ese resultado.

DIRECTRICES PARA EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

4.379 El Grupo de trabajo estuvo de acuerdo con esta sección a reserva de los cambios siguientes:

- .1 en el párrafo .3 deberá insertarse la frase "pueda enmendarse" entre "cómo" y "en el futuro" (es decir, "tal como pueda enmendarse en el futuro");
- .2 en el párrafo 4*bis* deberá suprimirse la frase "el propietario del buque ha tomado" y sustituirse por "se cuenta con" entre "garantizar o verificar" y "las disposiciones adecuadas";
- .3 el cambio propuesto para la versión inglesa del párrafo .8 (sustituir "*their jurisdiction*" por "*its jurisdiction*") no afecta al texto español;

- .4 en el párrafo .9 deberá suprimirse la frase "del Estado de abanderamiento", insertarse "sus" antes de "funcionarios consulares" y cambiarse el término "marino" por "gente de mar".

4.380 El cambio propuesto para la versión inglesa del párrafo .10 (sustituir "*their flag*" por "*its flag*") no afecta al texto español.

DIRECTRICES PARA EL ESTADO DE LA GENTE DE MAR

4.381 El Grupo de trabajo estuvo de acuerdo con esta sección a reserva de los cambios siguientes:

- .1 el cambio propuesto para la versión inglesa del párrafo .4 (sustituir la frase "*their jurisdiction*" por "*its jurisdiction*") no afecta al texto español; y
- .2 en el párrafo .5 deberá suprimirse la frase "del Estado del marino", insertarse el término "sus" antes de "funcionarios consulares" y cambiarse el término "marino" por "gente de mar".

DIRECTRICES PARA LOS PROPIETARIOS DE LOS BUQUES

4.382 El Grupo de trabajo estuvo de acuerdo con esta sección a reserva de los cambios siguientes:

- .1 en el párrafo .4 deberá insertarse una coma después de la frase "los derechos que sean del caso" (es decir, "... los derechos que sean del caso, para propiciar "); y
- .2 en el párrafo .6 deberá suprimirse la frase "sin dilación".

DIRECTRICES PARA LA GENTE DE MAR

4.383 El Grupo de trabajo acordó sustituir los cuatro párrafos de esta sección por los párrafos siguientes:

- .1 tomar medidas para disponer, si es necesario, de servicios de interpretación adecuados;
- .2 tomar medidas para asegurarse de que comprenden plenamente su derecho a no autoinculparse y que entienden plenamente que cuando se presta declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento, esas declaraciones podrían usarse en un futuro proceso penal;
- .3 tomar medidas para asegurarse, si lo consideran necesario, de que disponen de los medios necesarios para tener acceso a asesoramiento jurídico antes de decidir si se va a prestar declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento; y
- .4 participar, en la medida posible, y teniendo presente su derecho a no autoinculparse, en la investigación que realicen investigadores de un Estado rector

de puerto, ribereño o de abanderamiento, facilitando información que, a su leal saber y entender, sea verídica.

4.384 Las decisiones mencionadas anteriormente se contemplan en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.20, el cual se reproduce en el anexo 3 del presente informe.

4.385 Al final del examen de las directrices, la delegación de los Estados Unidos realizó una declaración que se adjunta en el anexo 4 del presente informe.

Examen del proyecto de resolución

4.386 La Secretaría de la OMI presentó el proyecto de resolución que figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.16, con algunas enmiendas.

Párrafo 1

4.387 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 2

4.388 Este párrafo se adoptó en su forma enmendada por la Secretaría.

Párrafo 3

4.389 Se propuso incluir un nuevo párrafo 3 que dijera lo siguiente: "Conscientes de la necesidad de mantener las Directrices sometidas a examen," y así se acordó.

4.390 La delegación de Grecia también propuso insertar este párrafo en la parte dispositiva de la resolución y así se acordó.

Párrafo 4

4.391 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 5

4.392 Este párrafo se adoptó sin ningún cambio.

Párrafo 6

4.393 El Grupo de trabajo acordó suprimir los corchetes de este párrafo. El párrafo se adoptó en su forma enmendada, manteniendo la frase "hecha en Montego Bay", pese a la propuesta en sentido contrario formulada por la delegación de Grecia, a la cual se opusieron las delegaciones de Turquía y los Estados Unidos.

Párrafo 7

4.394 Este párrafo se adoptó con la inclusión de la fecha de adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo.

Párrafo 7bis suplementario

4.395 El portavoz de la Gente de mar propuso añadir un nuevo párrafo que dijera lo siguiente:

"Considerando que las Directrices constituyen un código de mejores prácticas e instando a los Gobiernos Miembros a que las implanten.";

4.396 La delegación de los Estados Unidos propuso suprimir el texto que figura después de "mejores prácticas", y así lo acordó el Grupo de trabajo.

4.397 A continuación la delegación de Grecia propuso incluir un nuevo párrafo a fin de "reconocer que la participación de la OIT y de la OMI en la resolución de controversias era de gran valor". La delegación de los Estados Unidos objetó que podía ser inapropiado aludir en este lugar a un sistema de resolución de controversias, la delegación de Grecia reconoció la validez de esta observación, y se acordó introducir un nuevo párrafo que dijera que el Grupo de trabajo era consciente "de la necesidad de supervisar la aplicación e implantación de las Directrices". Así quedó acordado por el Grupo de trabajo.

Párrafo dispositivo 1

4.398 Este párrafo se adoptó con los cambios propuestos por la Secretaría. El párrafo se enmendó de modo que dijera: "Adoptan las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, recogidas en el anexo de la presente resolución;".

Párrafo dispositivo 2

4.399 Este párrafo se adoptó con los cambios propuestos por la Secretaría, de modo que dice lo siguiente:

"Invitan a los Gobiernos Miembros a que implanten las Directrices a partir del 1 de julio de 2006.".

Párrafo dispositivo 3

4.400 Tras proponer la Secretaría que se incluyera un nuevo párrafo, el portavoz de la Gente de mar propuso incluir la frase "y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI y la OIT" después de "Invitan también a los Gobiernos Miembros". El Grupo de trabajo adoptó el nuevo párrafo.

Párrafo dispositivo 4

4.401 El portavoz de la Gente de mar propuso el texto siguiente: "Invitan, según proceda, a los Gobiernos Miembros a que enmienden su legislación nacional a fin de dar plena y total efectividad a las Directrices", el cual se aceptó después de que la delegación de los Estados Unidos realizara una nueva enmienda del mismo consistente en la inclusión de la frase "a que examinen la posibilidad de enmendar".

Párrafo dispositivo 5

4.402 El portavoz de los Armadores propuso el texto siguiente: "Invitan a los Gobiernos Miembros a que observen estas Directrices en todos los casos de detención de gente de mar.".

4.403 La delegación de los Estados Unidos consideró que este texto era demasiado general y propuso enmendarlo del modo siguiente: "Invitan a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de los principios recogidos en dichas Directrices cuando examinen el trato justo de la gente de mar en otras circunstancias en las que pueda detenerse a gente de mar."

4.404 El Grupo de trabajo aceptó este texto tras la intervención del portavoz de los Armadores, señalando que la gente de mar, al igual que cualquiera, era inocente hasta que se demostrase su culpabilidad.

4.405 El texto del proyecto de resolución, aprobado por el Grupo de trabajo, se adjunta en el anexo 2 del presente informe.

5 MANDATO

5.1 El Grupo de trabajo acordó recomendar y promulgar las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, de modo que el Consejo de Administración de la OIT y el Comité Jurídico de la OMI pudiesen adoptarlas. El Grupo de trabajo también acordó recomendar que su labor prosiga, y se le convoque cómo y cuándo sea necesario. A tal fin, el Grupo propuso un mandato revisado para su examen, el cual figura en el documento IMO/ILO/WGFTS 2/WP.19 y también se reproduce en el anexo 5 del presente informe.

6 OTROS ASUNTOS

6.1 El portavoz de la Gente de mar informó al Grupo de trabajo de que el MSC está actualmente examinando el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos. El portavoz de la Gente de mar pidió a la Secretaría que señalara las directrices a la atención del órgano que realice el examen del Código, en consonancia con la decisión adoptada por el Consejo de la OMI en su 89º periodo de sesiones (documento C 89/D, párrafo 12.1 v)). Asimismo, señaló que el órgano pertinente encargado del examen del Código para la investigación de siniestros debería tener en cuenta los principios establecidos en las directrices, especialmente el principio de la no autoinculpación, al realizar el examen. Así quedó acordado por el Grupo de trabajo.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DE LA 2ª REUNIÓN

Apertura de la reunión

- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Opiniones preliminares de los participantes de la OMI y de la OIT
- 3 Elaboración de directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
- 4 Formulación de recomendaciones adecuadas para el Comité Jurídico de la OMI y para el Consejo de Administración de la OIT
- 5 Otros asuntos
- 6 Aprobación del informe para el Comité Jurídico de la OMI y para el Consejo de Administración de la OIT

ANEXO 2

Proyecto de resolución y de directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, preparado por el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar

Resolución LEG.3(91)
Adoptada el [...]

ADOPCIÓN DE LAS DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

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

RECORDANDO la resolución A.987(24), aprobada por la Asamblea de la OMI en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario y por el Consejo de Administración de la OIT en su 292ª reunión, por la cual la Asamblea de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT convinieron, entre otras cosas, en adoptar las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo como cuestión prioritaria y autorizaron al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a difundir dichas Directrices, una vez finalizadas, por los medios adecuados;

HABIENDO EXAMINADO las Directrices preparadas por el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo;

CONSCIENTES de la necesidad de mantener las Directrices sometidas a examen,

RECORDANDO la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, en particular el artículo 36, relativo a la comunicación con los nacionales,

TOMANDO NOTA de la circular MSC-MEPC.4/Circ.1, Retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques, de 26 de septiembre de 2005,

TENIENDO PRESENTE la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, en particular sus artículos 97, 228, 230, 232 y 292, y del derecho internacional consuetudinario del mar,

CONSIDERANDO que las Directrices constituyen un código de mejores prácticas,

CONSCIENTES de la necesidad de supervisar la aplicación e implantación de las Directrices, y

TENIENDO PRESENTE TAMBIÉN la adopción, el 23 de febrero de 2006, del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo; por la presente,

1. ADOPTAN las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, recogidas en el anexo de la presente resolución;

2. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que implanten las Directrices a partir del 1 de julio de 2006;
3. INVITAN TAMBIÉN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI y la OIT a que den la máxima publicidad a las Directrices con objeto de garantizar que gozan de una amplia difusión e implantación;
4. INVITAN, según proceda, a los Gobiernos Miembros a que examinen la posibilidad de enmendar su legislación nacional a fin de dar plena y total efectividad a las Directrices;
5. INVITAN ADEMÁS a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de los principios recogidos en dichas Directrices cuando examinen el trato justo de la gente de mar en otras circunstancias en las que pueda detenerse a gente de mar inocente; y
6. CONVIENEN en la necesidad de mantener las Directrices sometidas a examen.

ANEXO 3**DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO****I INTRODUCCIÓN**

1 Se recomienda observar las presentes Directrices siempre que autoridades públicas detengan a gente de mar en caso de accidente marítimo.

2 Se reconoce que la gente de mar constituye una categoría especial de trabajadores, y que dada la naturaleza mundial del sector del transporte marítimo y la diversidad de jurisdicciones con las que es posible que entre en contacto, necesita de una protección especial, en concreto por lo que respecta a los contactos con las autoridades públicas. El objetivo de las presentes Directrices es velar por que a la gente de mar se les otorgue un trato justo tras un accidente marítimo, así como durante toda investigación y detención por parte de autoridades públicas, además de que la detención no se prolongue más allá de lo necesario.

3 Las presentes Directrices se han elaborado de conformidad con la resolución A.987(24)*, "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", adoptada el 1 de diciembre de 2005 por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional. La antedicha resolución se adjunta como anexo de las presentes Directrices.

4 El objetivo de las presentes Directrices no es interferir con las normas procesales internas, penales civiles, de ningún Estado ni con el disfrute pleno de los derechos fundamentales de la gente de mar, incluidos los dispuestos en los instrumentos internacionales sobre derechos humanos, ni con el derecho de la gente de mar a recibir un trato humanitario en todo momento.

5 La gente de mar tiene derecho a que se la proteja contra posibles coerciones o intimidaciones, de quienquiera que vengan, durante o después de cualquier investigación sobre un accidente marítimo.

6 La investigación de un accidente marítimo no debe ir en detrimento de la gente de mar por lo que se refiere a su repatriación, hospedaje, subsistencia, pago de salarios y otros beneficios, además de la asistencia médica. Todo esto ha de ser facilitado sin costo alguno para la gente de mar por el propietario del buque, el Estado que haya procedido a la detención o el Estado que corresponda.

7 Las presentes Directrices no son de aplicación ni a los buques de guerra ni a las naves auxiliares.

* No incluida en este documento.

II DEFINICIONES

8 A los efectos de las presentes Directrices, por:

"gente de mar" o "marino" se entenderá toda persona que está empleada o contratada o que trabaja en cualquier puesto a bordo de un buque;

"propietario del buque" se entenderá el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval, el agente o el fletador a casco desnudo, que haya recibido del propietario del buque la responsabilidad por la explotación del mismo y que, al asumir tal responsabilidad, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades que le incumben al propietario del buque, independientemente de que cualquier otra organización o personas hayan asumido determinadas obligaciones o responsabilidades en nombre del propietario del buque;

"accidente marítimo" se entenderá cualquier acaecimiento o suceso físico imprevisto relacionado con la navegación, operaciones, maniobras o manejo de un buque o con la maquinaria, equipo, material o carga a bordo del mismo, que pueda tener como resultado la detención de la gente de mar;

"investigación" se entenderá una investigación sobre un accidente marítimo;

"detención" se entenderá toda restricción de los movimientos de la gente de mar impuesta por las autoridades públicas como resultado de un accidente marítimo, incluido el impedir que abandonen el territorio de un Estado que no sea ni su país de residencia ni el del que son nacionales.

III DIRECTRICES PARA EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO O RIBEREÑO

9 El Estado rector del puerto o ribereño deberá:

- .1 tomar medidas a fin de que toda investigación que realice para determinar las causas de un accidente marítimo acaecido dentro de su ámbito jurisdiccional se lleve a cabo de forma justa y rápida;
- .2 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir que las organizaciones que representen a la gente de mar en el Estado rector del puerto o ribereño tengan acceso a la gente de mar;
- .3 tomar medidas para garantizar que se adoptan las disposiciones adecuadas para garantizar en todo momento el respeto de los derechos humanos y económicos de la gente de mar detenida;
- .4 garantizar que el trato que se dispensa a la gente de mar sea tal que se respete en todo momento su dignidad humana fundamental;
- .5 tomar medidas para garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos detenidos medios de

- subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica;
- .6 garantizar que a la gente de mar se le brindan todas las garantías procesales sin discriminación alguna;
 - .7 garantizar que se facilita a la gente de mar, cuando así sea necesario, servicios de interpretación, y se la informa de su derecho a disponer de asesoramiento jurídico independiente y se le facilita el acceso a éste, se la informa de su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración y, en el caso de la gente de mar que haya sido arrestada, garantizar que se le facilita asesoramiento jurídico independiente;
 - .8 garantizar que a la gente de mar afectada se la informa de los fundamentos de la investigación que se esté realizando (esto es, si se realiza de conformidad con el Código de la OMI para la investigación de siniestros marítimos (resolución A.849(20) enmendada por la resolución A.884(21), o tal como pueda enmendarse en el futuro), o de conformidad con otros procedimientos jurídicos nacionales);
 - .9 garantizar que se cumplen sin dilación las obligaciones recogidas en la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, incluidas las relativas al acceso, y que el Estado o Estados de los que sean nacionales todos los marinos afectados son informados de la situación de éstos, según sea necesario, y que se permite el acceso a la gente de mar de los funcionarios consulares del Estado de abanderamiento;
 - .10 garantizar que toda la gente de mar detenida dispone de medios para comunicarse privadamente con todas las partes que seguidamente se enumeran:
 - miembros de su familia;
 - organizaciones de asistencia social;
 - el propietario del buque;
 - sindicatos;
 - la embajada o consulado del Estado de abanderamiento y de su país de residencia o nacionalidad; y
 - representantes legales;
 - .11 utilizar todos los medios posibles para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar;
 - .12 asegurarse de que las decisiones que se adoptan de conformidad con el Protocolo relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 73/78), son coherentes con la regla 11 del Anexo I (Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos);

- .13 realizar prontamente entrevistas con la gente de mar, cuando sea para los fines de una investigación por parte de un Estado ribereño tras un accidente marítimo, tomando en consideración sus condiciones físicas y mentales después del accidente;
- .14 tomar medidas para garantizar que la gente de mar que ya haya sido entrevistada, o cuya presencia no sea necesaria para la investigación que realice un Estado ribereño tras un accidente marítimo, pueda volver a embarcarse o ser repatriada sin demoras indebidas;
- .15 tomar en consideración alternativas, que no supongan la privación de libertad, a la detención a la espera de juicio (incluida la detención en calidad de testigo), especialmente cuando sea evidente que la gente de mar en cuestión está contratada por una compañía que presta servicios marítimos regulares al Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención;
- .16 concluir con prontitud su investigación y, de ser necesario, imputar a la gente de mar sospechosa de conductas delictivas y garantizar que toda la gente de mar imputada goza de las debidas garantías procesales;
- .17 contar con procedimientos para indemnizar con prontitud y plenamente por cualquier daño, perjuicio o pérdida sufrida por la gente de mar detenida o por el propietario del buque, en relación con la detención de ese marino en particular, atribuibles a actos u omisiones indebidos, inaceptables o injustificados del Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención;
- .18 en la medida en que lo permita la legislación nacional, garantizar que se dispone de un procedimiento para constituir una fianza razonable u otra garantía financiera que permita la puesta en libertad y repatriación de la gente de mar detenida, a la espera de que se resuelva cualquier investigación o proceso judicial;
- .19 tomar medidas, en el caso de que la gente de mar esté detenida, para que toda vista judicial se desarrolle lo más rápidamente posible.
- .20 tomar medidas para garantizar que las decisiones que se adoptan son coherentes con las disposiciones generalmente aplicables del derecho del mar;
- .21 tomar medidas a fin de respetar las disposiciones generalmente aceptadas del derecho marítimo internacional con respecto a los principios de jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento en cuestiones relativas a abordajes u otros sucesos propios de la navegación; y
- .22 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

IV DIRECTRICES PARA EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

- 10 El Estado de abanderamiento deberá:
- .1 tomar medidas para garantizar que toda investigación destinada a determinar las causas de un accidente marítimo se lleva a cabo de forma justa y rápida;
 - .2 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
 - .3 cuando sea oportuno, participar directamente, de conformidad con lo dispuesto en el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución de la Asamblea de la OMI A.849(20) enmendada por la resolución A.884(21), o tal como pueda enmendarse en el futuro), en la investigación de todo siniestro marítimo;
 - .4 contribuir a garantizar que los armadores cumplen sus obligaciones con respecto a la gente de mar afectada por un accidente marítimo o que participe en cualquier investigación;
 - .5 garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos detenidos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica;
 - .6 garantizar que los propietarios de los buques cumplen con sus obligaciones de cooperar en cualquier investigación que realicen el Estado de abanderamiento, el Estado ribereño o el Estado rector del puerto, tras un accidente marítimo;
 - .7 ayudar a la gente de mar a obtener un trato justo y prestar asistencia a los propietarios de los buques en caso de investigación por parte de un Estado rector de puerto o ribereño;
 - .8 financiar la repatriación de la gente de mar, cuando sea necesario, tras un accidente marítimo en los casos en que el propietario del buque no cumpla con su responsabilidad de repatriar;
 - .9 prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de procedimientos y en la devolución a un Estado rector de puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;
 - .10 tomar medidas para garantizar que se permite el acceso de sus funcionarios consulares a la gente de mar afectada, independientemente de su nacionalidad;

- .11 tomar todas las medidas necesarias para garantizar el trato justo de la gente de mar empleada o contratada en un buque que enarbole su pabellón. Esto podría llegar a incluir la utilización de mecanismos internacionales de resolución de controversias, mediante los que se pueda garantizar la pronta liberación de los buques y las tripulaciones tras haber constituido una fianza o garantía financiera razonable; y
- .12 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

V DIRECTRICES PARA EL ESTADO DE LA GENTE DE MAR

11 El Estado de la gente de mar deberá:

- .1 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
- .2 vigilar el bienestar físico y mental de la gente de mar de su nacionalidad afectada por un accidente marítimo, incluida toda investigación conexa, y el trato que se le dispensa;
- .3 financiar la repatriación de su gente de mar, cuando sea necesario, tras un accidente marítimo, en los casos en que los propietarios de los buques y el Estado de abanderamiento no cumplan con su responsabilidad de repatriar;
- .4 prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de los procedimientos y en la devolución a un Estado rector del puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;
- .5 tomar medidas para garantizar que se permite el acceso de sus funcionarios consulares a la gente de mar afectada;
- .6 tomar medidas para prestar apoyo y asistencia y facilitar el trato justo de su gente de mar y el rápido desarrollo de la investigación;
- .7 tomar medidas para garantizar que todos los fondos enviados por los propietarios de los buques, el Estado que ha procedido a la detención o cualquier otro Estado, destinados a la gente de mar detenida, o a prestar apoyo a las familias de esa gente de mar, se entregan para los fines previstos; y
- .8 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

VI DIRECTRICES PARA LOS PROPIETARIOS DE LOS BUQUES

12 Por lo que respecta a las investigaciones, los propietarios de los buques tienen la obligación fundamental de proteger los derechos de la gente de mar que empleen o contraten, incluido el derecho a no autoinculparse, y de adoptar medidas para garantizar que a dicha gente de mar se le dispensa un trato justo, y deberán:

- .1 tomar todas las medidas posibles para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones y para garantizar que no se tolera ese comportamiento por parte de otras entidades;
- .2 cooperar y entrar en comunicación, según proceda, con todos los Estados, otros propietarios de buques, según proceda, y la gente de mar que tengan un interés sustancial, y tomar medidas para facilitar el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
- .3 tomar medidas para agilizar la investigación por parte de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento;
- .4 tomar medidas, prestando el debido respeto a los derechos que sean del caso, para propiciar que la gente de mar y a las demás personas de las que sean empleadores colaboren en cualquier investigación;
- .5 hacer uso de todos los medios razonables para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar;
- .6 cumplir sus obligaciones con respecto a la repatriación de la gente de mar, o tomar medidas para reembarcarla;
- .7 garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica.

VII DIRECTRICES PARA LA GENTE DE MAR

13 La gente de mar deberá:

- .1 tomar medidas para disponer, si es necesario, de servicios de interpretación adecuados;
- .2 tomar medidas para asegurarse de que comprenden plenamente su derecho a no autoinculparse y que entienden plenamente que cuando se presta declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento, esas declaraciones podrían usarse en un futuro proceso penal;

- .3 tomar medidas para asegurarse, si lo consideran necesario, de que disponen de los medios necesarios para tener acceso a asesoramiento jurídico antes de decidir si se va a prestar declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento; y
- .4 participar, en la medida posible, y teniendo presente su derecho a no autoinculparse, en la investigación que realicen investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento, facilitando información que, a su leal saber y entender, sea verídica.

ANEXO 4**OBSERVACIONES DE LOS ESTADOS UNIDOS (AL CIERRE DEL DEBATE SOBRE LAS DIRECTRICES)**

Los Estados Unidos agradecen al Presidente, los interlocutores sociales, observadores, Gobiernos homólogos y, naturalmente, a las dos Secretarías su compromiso con la cuestión del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo y su participación en este Grupo de trabajo. Esta semana los logros del Grupo han sido significativos y tendrán una considerable repercusión positiva en la gente de mar.

Si bien algunas disposiciones de las Directrices, a juicio de nuestra delegación, deberían haber sido más claras, ahora disponemos de un texto completo que podremos examinar. Parte del texto adoptado puede dificultar en cierta medida esta labor, tanto para nosotros como para otros Gobiernos. No obstante, la finalización del texto constituye un logro importante, y confiamos en que las Directrices puedan implantarse satisfactoriamente en nuestro país y en el resto del mundo. A continuación señalamos varios puntos que hemos concluido que han de ser objeto de una mención específica:

El párrafo 2.7, en particular, se enmendó de manera sustantiva durante este debate y difiere de nuestro entendimiento del compromiso anteriormente alcanzado. La versión definitiva de este párrafo puede resultar confusa y nos obliga a expresar nuestra preocupación. Los Estados Unidos entienden que el párrafo 2.7 debe aplicarse de conformidad y de modo coherente con la legislación nacional de un Estado, y que la frase "cuando así sea necesario" se aplica a todos los puntos que se enumeran seguidamente en ese párrafo, incluidas la prestación de servicios de interpretación y la información sobre los derechos.

Además, los Estados Unidos estiman que los párrafos introductorios y la definición de "accidente marítimo" deberían ser más claros y contener un texto más fiel al objetivo del mandato del Comité Jurídico de la OMI, el Consejo de Administración de la OIT y la Asamblea de la OMI. En particular, nos referimos al texto propuesto en el documento WP.8 y en el párrafo 1.2 de nuestro documento IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. No obstante, los Estados Unidos entienden que, en la definición de las Directrices adoptadas por este Grupo de trabajo, la prescripción de que el accidente sea "imprevisto" impide toda conclusión racional de que los actos cometidos con intención dolosa pudieran considerarse accidentes marítimos, de modo que aplicarían estas Directrices con ese sentido.

A fin de que sean viables en la práctica, las Directrices deben interpretarse y aplicarse de conformidad y de modo coherente con la legislación nacional de un Estado. Aunque habría sido útil para la gente de mar y para los Estados disponer de un texto más claro a tal efecto por lo que se refiere a disposiciones fundamentales, los Estados Unidos interpretan y entienden que ése era precisamente el significado del párrafo 3 de la introducción en el documento WP.17, que ahora pasa a ser el párrafo 4 de la introducción en la versión definitiva.

Recomendamos que la Secretaría de la OMI cambie el plazo para la presentación de documentos al LEG 91, de modo que los Gobiernos que no pudieron asistir a la reunión del Grupo puedan presentar observaciones sobre estas directrices en preparación del LEG 91.

Nuevamente agradecemos a todos los participantes su ardua labor y la atención prestada. Estamos convencidos de que los esfuerzos del Grupo durante esta semana mejorarán las vidas de toda la gente de mar a la que debemos tanto.

ANEXO 5

RECOMENDACIÓN PARA LA REVISIÓN DEL MANDATO

1 El Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT deberá supervisar y evaluar la implantación de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

2 Para ello, el Grupo deberá tener en cuenta la resolución A.987(24) adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, así como los instrumentos de la OMI y la OIT pertinentes para la implantación de las Directrices.

3 El Grupo formulará las pertinentes recomendaciones al Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT en relación con cualesquiera medidas oportunas para una mejor implantación y una aceptación más amplia de las Directrices.

ANEXO 6**LISTA DE DOCUMENTOS PRESENTADOS PARA
LOS FINES DEL GRUPO DE TRABAJO****Apertura del periodo de sesiones**

No se presentó ningún documento

1 Aprobación del orden del día

IMO/ILO/WGFTS 2/1 Secretarías de la OMI y la OIT Orden del día provisional
(sólo en inglés)

2 Opiniones preliminares de los participantes de la OMI y de la OIT

No se presentó ningún documento

3 Elaboración de directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo

IMO/ILO/WGFTS 2/3 Secretarías de la OMI y la OIT Facilita información sobre la labor del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en la 1ª reunión del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT
(sólo en inglés)

IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 ISF, ICS, CIOSL Facilita una versión enmendada de las directrices preparada para la 1ª reunión del Grupo de trabajo
(sólo en inglés)

IMO/ILO/WGFTS 2/3/2 IFSMA Presenta propuestas relativas a las directrices sobre el trato justo de la gente de mar
(sólo en inglés)

IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 Estados Unidos Formula principios respecto de la viabilidad de las directrices
(sólo en inglés)

IMO/ILO/WGFTS 2/3/4	CIOSL/ Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte	Presenta una opinión sobre los aspectos jurídicos del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo y, en particular, el aspecto relacionado con el derecho a no prestar declaración y a no autoinculparse (sólo en inglés)
4	Formulación de recomendaciones adecuadas para el Comité Jurídico de la OMI y para el Consejo de Administración de la OIT	
	No se presentó ningún documento	
5	Otros asuntos	
	No se presentó ningún documento	
6	Aprobación del informe para el Comité Jurídico de la OMI y para el Consejo de Administración de la OIT	
IMO/ILO/WGFTS 2/6	Secretaría conjunta	Informe del Grupo de trabajo
Documentos de trabajo		
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1	Secretaría conjunta	Contiene una definición de "accidente marítimo" (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.2	Secretaría conjunta	Contiene el texto revisado del párrafo .2 de las directrices para el Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.3	Secretaría conjunta	Contiene el texto revisado de los párrafos .3 y .3bis de las directrices para el Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención (sólo en inglés)

IMO/ILO/WGFTS 2/WP.4	Estados Unidos	Contiene una versión revisada del texto sobre la no adopción de medidas de represalia, propuesta por los propietarios de buques (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5	Armadores y Gente de mar	Contiene nuevas propuestas sobre las directrices para los propietarios de los buques y la gente de mar (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.6	Secretaría conjunta	Contiene una versión revisada del proyecto de directrices al de marzo de 2006 (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7	Estados Unidos	Contiene una versión revisada del texto sobre la cooperación de la gente de mar (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.8	Estados Unidos	Contiene una enmienda de la definición de "accidente marítimo" (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.9	Gente de mar	Contiene texto sobre la investigación de los accidentes marítimos (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10	Secretaría conjunta	Contiene el texto del proyecto de directrices al 15 de marzo de 2006 (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.11	Secretaría conjunta	Contiene texto sobre las directrices para los propietarios de los buques (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.12	Estados Unidos	Contiene un texto introductorio alternativo con respecto al derecho de la gente de mar a la protección contra coerciones o intimidaciones ilícitas (sólo en inglés)

IMO/ILO/WGFTS 2/WP.13	Estados Unidos	Contiene un texto alternativo del párrafo 7 de las directrices para el Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención, respecto del que figura en el documento WP.6 (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.14	Grupo pequeño de redacción	Contiene una propuesta de texto sobre las directrices para la gente de mar (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.15	Secretaría conjunta	Contiene un texto alternativo del párrafo 14 <i>bis</i> de las directrices para el Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención, respecto del que figura en el documento WP.6 (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.16	Secretaría conjunta	Contiene el texto del proyecto de resolución sobre la promulgación de las directrices (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.17	Secretaría conjunta	Contiene el texto del proyecto de directrices acordado por el Grupo de trabajo y editado por la Secretaría al 16 de marzo de 2006 (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.18	Secretaría conjunta	Proyecto de informe del Grupo de trabajo (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.19	Secretaría conjunta	Contiene el texto del mandato revisado (sólo en inglés)
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.20	Secretaría conjunta	Contiene el texto revisado de las directrices acordado por el Grupo de trabajo y editado por la Secretaría (sólo en inglés)

IMO/ILO/WGFTS 2/WP.21 Secretaría conjunta

Contiene el texto revisado del
proyecto de resolución
(sólo en inglés)

ANEXO 7**LISTA DE PARTICIPANTES**

Presidenta:	Sra. Liliana Fernández (Gobierno Miembro - Panamá)
Primer Vicepresidente:	Sr. Joseph J. Cox (Representante de los armadores)
Segundo Vicepresidente:	Sr. Brian Orrell (Representante de la gente de mar)

PARTICIPANTES DE LA OIT**MIEMBROS DE LA DELEGACIÓN DE ARMADORES**

Sr. Joseph J. Cox	Presidente, Cámara Naviera de los Estados Unidos (ISF)
Sr. Georgios Koltsidopoulos	Asesor Jurídico, Unión de Armadores Griegos (ISF)
Sr. Tim Springett	Cámara Naviera del Reino Unido (ISF)
Sr. William McKnight	Asociación de Armadores Japoneses (ISF)

MIEMBROS DE LA DELEGACIÓN DE LA GENTE DE MAR

Sr. Brian Orrell	NUMAST, Reino Unido (CIOSL)
Sr. Marcos Castro	Presidente, CCUOMM, Argentina (CIOSL)
Sr. Agis Tselentis	PNO, Grecia (CIOSL)
Sr. Yuji Iijima	Jefe, Oficina Europea <i>All Japan Seamen's Union</i> (CIOSL)

PARTICIPANTES DE LA OMI**GOBIERNOS MIEMBROS****CHINA**

Sr. Hui Xie, Tercer Secretario (Marítimo), Embajada de la República Popular de China, Londres
 Sr. Wang Lu, Administración de Seguridad Marítima
 Sr. Liu Zhengjiang, Universidad Marítima de Dalian

EGIPTO

Sr. Abou Ela Mahmoud Aboul Ela, Jefe del Departamento Central de Asuntos Marítimos, Autoridad de Egipto para la Seguridad Marítima
 Sra. Mayada Essam Abd El-Rahman, Tercera Secretaria, Departamento de Asuntos Jurídicos, Ministerio de Asuntos Exteriores

ESTADOS UNIDOS

Sr. William Baumgartner, Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, Oficina de Derecho Marítimo e Internacional

Sr. Charles Darr, Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, Oficina de Derecho Marítimo e Internacional

Sr. Douglas Stevenson, Director, Centro de los Derechos de la Gente de Mar, Institución Eclesiástica para la Gente de Mar

Sr. Gregory Linsin, Departamento de Justicia

FILIPINAS

Sr. Ramón Jr. Tionloc, Administrador Adjunto, Administración de Empleo de Ultramar de Filipinas

Sr. Neil Frank Ferrer, Segundo Secretario y Cónsul, Representante Permanente Suplente ante la OMI, Embajada de Filipinas, Londres

GRECIA

Sr. George Boumpopoulos, Ministerio de la Marina Mercante

PANAMÁ

Sr. J. Carrasquedo, Asesor Jurídico, Misión Permanente de la República de Panamá ante la OMI

TURQUÍA

Sr. Fikret Hakgüden, Consejero Experto, Representante Permanente Suplente de Turquía ante la OMI, Embajada de Turquía, Londres

GOBIERNOS OBSERVADORES

ARABIA SAUDITA

Sr. Rawi Al-Enezi, *Al-Khafji Joint Operations*

BAHAMAS

Sra. Judith Francis, Oficial Marítimo, Representante Permanente Suplente, Alta Comisión de Bahamas, Londres

Sr. Douglas Bell, Vicedirector, Autoridad Marítima de Bahamas

BRASIL

Sr. Darlei Santos Pinheiro, Marina Mercante de Brasil, Representación Permanente de Brasil ante la OMI

CHIPRE

Sr. Christos Atalians, Consejero de Asuntos Marítimos

ESPAÑA

Sr. Manuel Nogueira Romero, Agregado de Asuntos Marítimos, Embajada de España en Londres

Sr. Guillermo Permanyer, Abogado, Embajada de España en Londres

ISLAS MARSHALL

Sr. David J. F. Bruce, Comisario Superior Adjunto de Asuntos Marítimos, República de las Islas Marshall

MALASIA

Sr. Muhammad Razif Ahmad, Director, División de Seguridad de la Navegación, Departamento Marino, Ministerio de Transporte

MALTA

Sra. A. M. Sciberras, Consejero, Alta Comisión de Malta, Londres

MÉXICO

Sr. Héctor M. Rodríguez Arellano, Representante Permanente Alterno ante la OMI, Embajada de México en el Reino Unido, Londres

Sr. Jorge Antonio Velasco Caballero, Agregado Naval, Embajada de México en el Reino Unido, Londres

NORUEGA

Sr. Georg T. Smefjell, Dirección de Asuntos Marítimos de Noruega

Sra. Unn Carolina Lem, Dirección de Asuntos Marítimos de Noruega

PAÍSES BAJOS

Sr. Jan Engel de Boer, Consejero Superior Jurídico, Ministerio de Transporte

REPÚBLICA DE COREA

Sr. Jang Yeang-Jun, Oficial Marítimo, Embajada de la República de Corea, Ministerio de Asuntos Exteriores y Pesca, Londres

UCRANIA

Sr. Olesksii Stepanov, Representante Permanente Interino de Ucrania ante la OMI, Embajada de Ucrania, Londres

Sr. Pavlo Chorny, Tercer Secretario (Asuntos Jurídicos), Embajada de Ucrania, Londres

MIEMBRO ASOCIADO

HONG KONG (CHINA)

Sr. Wai-Kuen Lee, Representante Permanente de Hong Kong (China) ante la OMI

OBSERVADORES DE ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)

Sra. Natalie Wiseman, Secretaria

Sr. Richard Guy, Asesor (Trabajo y Formación)

CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)

Sr. John Bainbridge, Representante Permanente de la CIOSL ante la OMI

Sr. Jon Whitlow, Secretario, Sección de Gente de Mar, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Sra. Deidre Fitzpatrick, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Sra. Estelle Brentnall, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Sra. Fازه Gholizadeh, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

Sra. Linda Howlett, Directora General (Asuntos Jurídicos)

CMI

Sr. David Hebden, Consultor Marino Independiente

BIMCO

Sr. John Denholm, Presidente, *J&J Denholm Ltd.*

Sr. Thomas Timlen, Jefe de Departamento

Sr. Peter Holst, Director

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)

Sr. P. Belcher

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)

Sr. Rodger MacDonald, Secretario General

Sr. Christer Lindvall, Presidente

Sr. Laszlo Kovats

GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLUBES P & I)

Sr. Hugh Hurst, Asesor Jurídico

Sr. John Mace, Director de Sistemas de Información y Proyectos

SECRETARÍA CONJUNTA

OIT

Sr. J.-Y. Legouas - Experto Marítimo
Departamento de Actividades Sectoriales, OIT, Ginebra

Sr. Brandt Wagner - Experto Marítimo
Departamento de Actividades Sectoriales, OIT, Ginebra

OMI

Sr. E. E. Mitropoulos - Secretario General

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

- Sr. A. Blanco-Bazán - Director Adjunto Superior, Subdivisión de Asuntos Jurídicos, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores
- Sr. G. Librando - Director Adjunto/Jefe de la Sección de Tratados y Normas, Subdivisión de Asuntos Jurídicos, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores
- Sr. C. Young - Jefe de la Sección de Derecho Marítimo Internacional y Cooperación Técnica, Subdivisión de Asuntos Jurídicos, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores
- Srta. G. Gibson - Oficial superior de administración y depósito de instrumentos, Sección de Tratados y Normas, Subdivisión de Asuntos Jurídicos, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores
- Sra. N. Ünlü Asin - Oficial jurídico, Sección de Derecho Marítimo Internacional y Cooperación Técnica, Subdivisión de Asuntos Jurídicos, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores

- Sra. M.N. Mbanefo - Directora, División de Conferencias
- Sr. A. Garofalo - Director Adjunto/Jefe, Sección de Conferencias, División de Conferencias
- Sr. F. van Tongerlooy - Jefe, Sección de Documentos, División de Conferencias
