

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

Informe para el debate  
de la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima

Ginebra, 2001

---

**Indice**

Introducción.....	v
Informe de la segunda reunión del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.....	1

---

## Introducción

En el documento JMC/29/2001/4 se indican los antecedentes de la creación del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, así como el informe de la primera reunión (octubre de 1999) del Grupo Mixto OMI/OIT y su consiguiente examen en la 277.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2000) del Consejo de Administración.

Tras la aprobación por el Consejo de Administración de la OIT y el Comité Jurídico de la OMI, se celebró una segunda reunión del Grupo Mixto OMI/OIT que tuvo lugar en Londres del 30 de octubre al 3 de noviembre de 2000. En esa segunda reunión, el Grupo Mixto consideró la posibilidad de adoptar medidas con respecto a las cuestiones examinadas en dos etapas. La primera etapa, o enfoque a corto plazo, consistirá en la formulación de una o más resoluciones OMI/OIT a las que se anexarían códigos o directrices relativos a la provisión de garantía financiera en los casos de muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. La segunda etapa, o enfoque a largo plazo, podría incluir la elaboración de un instrumento o instrumentos obligatorios que serían adoptados por ambas Organizaciones.

A este respecto, en la segunda reunión del Grupo Mixto se prepararon dos proyectos de resoluciones para ser examinados en una tercera reunión que se ha propuesto celebrar del 30 de abril al 4 de mayo de 2001. El primer proyecto de resolución se refiere a las directrices sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de gente de mar; el segundo se refiere a directrices sobre las responsabilidades de los armadores con respecto a las reclamaciones que se efectúen en virtud del contrato por lesiones corporales o muerte de la gente de mar.

El Grupo Mixto exhortó a las secretarías de la OIT y de la OMI a: cerciorarse de que la formulación de los proyectos de resoluciones esté en consonancia con la práctica de ambas Organizaciones; estudiar la posibilidad de combinar los dos proyectos de resoluciones en un único proyecto de resolución, siempre que se tome una decisión al respecto en la próxima reunión, y solicitar más información a los Estados Miembros que aún no han respondido al cuestionario sobre la legislación y la práctica y sobre la garantía financiera de las reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de trabajadores en otros sectores económicos.

El informe de la segunda reunión del Grupo de Trabajo, que figura en el presente documento, será sometido al Consejo de Administración de la OIT en su 280.<sup>a</sup> reunión, en marzo de 2001. La Oficina preparará un informe para la próxima reunión del Grupo Mixto con la información solicitada. Los puntos de vista de la 29.<sup>a</sup> reunión de la Comisión Paritaria Marítima sobre este tema habrán de señalarse a la atención de la tercera reunión del Grupo Mixto OMI/OIT.



Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT  
sobre responsabilidad e indemnización  
respecto de las reclamaciones por muerte,  
lesiones corporales y abandono de la  
gente de mar  
2ª reunión  
Punto 11 del orden del día

IMO/ILO/WGLCCS 2/11  
3 noviembre 2000  
Original: INGLÉS

## INFORME DEL GRUPO

### 1 Apertura de la reunión

1.1 El Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre la responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar celebró su segunda reunión del 30 de octubre al 3 de noviembre de 2000 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI). La lista de participantes figura en el anexo 6 del presente documento.

1.2 En su alocución de bienvenida a los participantes, la Sra. Rosalie P. Balkin, Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI, recordó que el Grupo mixto se había constituido en el marco de lo dispuesto en el acuerdo de cooperación entre las dos organizaciones con el fin de garantizar, mediante la aplicación de los instrumentos internacionales pertinentes, el derecho de la gente de mar y de las personas a su cargo a una indemnización adecuada por muerte, lesiones corporales o abandono. En su primera reunión, celebrada en el mes de octubre de 1999, el Grupo había examinado las cuestiones de la garantía financiera para la gente de mar y las personas a su cargo con respecto al pago de una indemnización en caso de muerte, lesión corporal o abandono. Para ese examen se habían tenido en cuenta los instrumentos pertinentes de la OMI, entre ellos los elaborados bajo los auspicios tanto de las Naciones Unidas como de la OMI, así como los instrumentos pertinentes de la OIT. El Comité Jurídico, al examinar el informe del Grupo en su 81º periodo de sesiones, en marzo de 2000, reconoció la excelente labor realizada por el Grupo al calcular y evaluar la amplitud del problema y la idoneidad y eficacia de los instrumentos internacionales existentes. El Comité constató que el problema tiene una dimensión humana y una dimensión social y acordó que era necesario recopilar más información antes de abordar una serie de cuestiones, entre ellas, el porqué del bajo índice de ratificación de los instrumentos internacionales pertinentes y las soluciones nacionales a los problemas del abandono, muerte y lesiones corporales de la gente de mar. Ahora, el Grupo tenía ante sí la importante tarea de examinar la información recopilada por la Secretaría y evaluar las posibles soluciones a los problemas en cuestión. También se esperaba del Grupo que formulase recomendaciones apropiadas para someterlas a la consideración del Comité Jurídico en su 83º periodo de sesiones, en octubre de 2001, y del Consejo de Administración de la OIT en su 279ª reunión, en marzo de 2001.

1.3 La Sra. Doumbia-Henry, Directora adjunta del Departamento de Actividades Sectoriales, dio la bienvenida a los participantes en nombre del Director General de la OIT, Sr. Juan Somavia. La Sra. Doumbia-Henry señaló que el Consejo de Administración de la OIT había examinado el informe del Grupo mixto en su 277ª reunión, en marzo de 2000. Tanto el Grupo de los Empleadores como el Grupo de los Trabajadores habían destacado la importancia de las cuestiones objeto de examen y habían subrayado la complejidad de las mismas. El Consejo de Administración había tomado nota del informe y había aprobado las recomendaciones del Grupo mixto. El Consejo de Administración había autorizado la continuación de la labor del Grupo con los actuales representantes de la Gente de Mar y de los Armadores. La Sra. Doumbia-Henry recordó que el Grupo mixto había pedido a la Secretaría conjunta que recopilara más información sobre las legislaciones y prácticas nacionales con respecto a los casos de abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar, y había señalado los elementos en que debía basarse la recopilación de dicha información. Con objeto de llevar a la práctica tal recomendación, la Secretaría conjunta elaboró un cuestionario que se envió a todos los Miembros de la OMI y de la OIT, acompañado de la solicitud de que consultaran a sus organizaciones de empleadores y de trabajadores antes de formular sus respuestas. En la fecha en que se concluyó el informe, 25 de septiembre de 2000, se habían recibido respuestas de 49 Estados Miembros, de los 151 Estados a los que se había enviado el cuestionario. Desde entonces, se han recibido las respuestas de dos Estados: Chipre y Togo. La Secretaría conjunta dio las gracias a los Miembros que habían respondido al cuestionario. Las respuestas a los cuestionarios reflejan la complejidad de las cuestiones y problemas que hay que resolver y, en la mayoría de los casos, son fruto de una coordinación interministerial. Además, la Sra. Doumbia-Henry subrayó que la tarea del Grupo iba directamente al meollo del programa de la OIT *Trabajo decente*, lanzado por el Director General de la OIT el año pasado y que había recibido el respaldo pleno de todos los grupos constituyentes de la OIT (Gobiernos, Empleadores y Trabajadores) en la Conferencia Internacional del Trabajo de 1999. Un trabajo decente significa un trabajo que se realice en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana. El problema no consiste simplemente en que la gente tenga trabajo, sino en que trabaje en condiciones dignas y seguras. El abandono de la gente de mar o el no satisfacer sus reclamaciones por muerte y lesiones corporales constituye una negación de lo que debe ser un trabajo decente. Los informes de ambas reuniones del Grupo de trabajo se presentarán a la Comisión Paritaria Marítima de la OIT, órgano bipartito permanente de esta Organización, en su 29ª reunión, que se celebrará en enero de 2001. El segundo informe también se someterá a la consideración del Consejo de Administración de la OIT en su 279ª reunión, en marzo de 2001.

## **2 Elección del Presidente y de dos vicepresidentes**

2.1 El Sr. Jean-Marc Schindler (Miembro gubernamental, Francia) fue reelegido Presidente y el Sr. K. Akatsuka (representante del Grupo de los Armadores) y el Sr. B. Orrell (representante del Grupo de la Gente de Mar) fueron reelegidos vicepresidentes del Grupo mixto especial de expertos, en adelante denominado "el grupo". También se acordó que mantuvieran sus respectivos cargos mientras el Grupo siguiera constituido.

2.2 El Presidente agradeció a las Secretarías de la OMI y de la OIT la elaboración del cuestionario sobre la legislación y la práctica enviado a los Estados Miembros de la OMI y a los Estados Miembros de la OIT y el análisis que había realizado de las respuestas recibidas. También expresó su agradecimiento a los países que habían contestado al cuestionario y habían facilitado información útil, así como a la Federación Naviera Internacional (ISF), a la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y al Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, que se habían reunido para debatir la cuestión de la falta de pago

de las reclamaciones por lesiones corporales y muerte de la gente de mar y que habían elaborado un informe de sus deliberaciones.

### **3 Adopción del orden del día**

3.1 El Grupo adoptó el orden del día provisional que figura en el documento IMO/ILO/WGLCCS 2/1. Se acordó que el punto 10 del orden del día (Otros asuntos) incluyera también un debate sobre la labor futura del Grupo.

### **4 Puntos de vista preliminares de los participantes de la OMI y de la OIT**

4.1 El Grupo de los Armadores se refirió al informe de la última reunión. En cuanto a la cuestión del abandono, la opinión de este Grupo no había variado con respecto a la expresada a la primera reunión del Grupo. Sin embargo, en lo referente a la cuestión de la falta de pago de las reclamaciones por lesiones corporales y muerte de la gente de mar, este Grupo ponía ahora en tela de juicio la validez de los casos de falta de pago de las reclamaciones señalados a la atención del Grupo en la primera reunión. Éste era el resultado de las investigaciones realizadas por los Clubes P e I sobre los casos de falta de pago de reclamaciones (y otras cuestiones) relatados por la ITF. Tal vez, el problema no era tan grande como se había inducido a pensar inicialmente. Con respecto a la información contenida en el informe elaborado por la Secretaría, cabía preguntarse si éste era plenamente representativo del sector, así como por las razones de que algunos importantes Estados marítimos no hubieran respondido.

4.2 El Grupo de la Gente de Mar señaló el tono positivo de los debates mantenidos en la primera reunión del Grupo, las conclusiones adoptadas y el hecho de que se hubiera llegado a un acuerdo sobre la necesidad de examinar y evaluar nuevas soluciones a los problemas del abandono y la falta de pago de las reclamaciones por lesiones corporales y muerte a partir de la información recopilada por las dos Secretarías. Con respecto a la cuestión del abandono, el Grupo había acordado examinar las sugerencias sobre fondos nacionales, un fondo internacional, el seguro obligatorio, un sistema basado en avales bancarios y mecanismos similares, así como otras propuestas. En el caso de la falta de pago de las reclamaciones por muerte y lesiones corporales, había acordado examinar soluciones basadas en el seguro obligatorio, un seguro personal contra accidentes, fondos nacionales, un fondo internacional y otras propuestas. La gente de mar deseaba agradecer a las Secretarías la excelente labor que habían realizado. En su primera reunión, el Grupo había convenido en que los problemas que debía examinar eran reales y graves y tenían una dimensión social y humana. La reciente quiebra de una línea de cruceros habían tenido como resultado un gran número de casos de abandono de tripulantes, que venían a sumarse a una ya larga lista internacional de casos de abandono de tripulaciones. Aunque este Grupo tenía esperanzas en que hubiera avances en el futuro, lamentaba que no se hubiera progresado más en las discusiones con los Clubes P e I, que no habían aceptado ninguna de las soluciones pragmáticas presentadas por la gente de mar ni habían aportado ninguna solución propia. Por último, este Grupo tenía interés en que los Gobiernos desempeñasen un papel activo en el debate del Grupo.

4.3 La delegación de Chipre consideraba positivas las intervenciones de la Gente de Mar y de los Armadores. Lamentaba que las discusiones con los Clubes P e I no hubieran sido fructuosas. Los representantes gubernamentales, dijo esta delegación, deseaban encontrar soluciones pragmáticas a corto y largo plazo.

4.4 La delegación de Grecia afirmó que, teniendo en cuenta toda la información disponible, el Gobierno de dicho país reconsideraría su postura sobre el marco de la labor que ha de realizar el Grupo. Tanto el Consejo de Administración de la OIT como el Comité Jurídico de la OMI habían vuelto a confirmar la importancia de la tarea. Se trata de graves problemas de carácter humano y social que exigen medidas serias. No cabía dudar del empeño del Grupo en resolver los problemas y de que los órganos que lo crearon esperan de él que recomiende soluciones. Esta delegación subrayó que las obligaciones primordiales recaen en los propietarios de buques. La mayoría de los Estados se resistirían a aceptar que las obligaciones civiles de los propietarios de buques pasaran a serlo de los Estados. Éstos tienen la obligación de proteger a sus ciudadanos y de aplicar una "cláusula de trato no más favorable" al abordar estos problemas en relación con otros Estados.

4.5 La delegación de los Estados Unidos aguardaba con interés la posibilidad de colaborar con las demás delegaciones para definir y aplicar soluciones eficaces a los problemas del abandono y la falta de pago de las reclamaciones por lesiones corporales y muerte. Los Estados Unidos saben que todos los años hay gente de mar que es abandonada o que resulta lesionada o pierde la vida en puertos alejados de su país de origen. Hay demasiados casos de gente de mar que ha sido abandonada en situaciones precarias sin haber recibido su paga, ni alimentos, asistencia médica u otros cuidados esenciales, y que no tiene medios para retornar a su país. Esta situación también ha repercutido negativamente en sus familias. Los Estados Unidos se han ocupado de tales problemas de forma individual, según se presentaban los casos, y no disponen de un mecanismo adecuado para hacer frente al abandono de marinos extranjeros. Los Estados Unidos apoyan decididamente la decisión adoptada por la OIT y la OMI de que el Grupo continúe su labor, y han respondido ampliamente al cuestionario enviado, confiando en poder examinar y analizar el informe sobre la información recopilada por ambas secretarías, así como el informe de las deliberaciones mantenidas por la ITF, la ISF y los Clubes P e I. El Grupo debería seguir elaborando y analizando recomendaciones para mejorar el régimen internacional de protección a la gente de mar económicamente débil. La labor realizada hasta la fecha ha sentado las bases para resolver estas cuestiones, pero todavía queda mucho por hacer. El Grupo debería tener presente que se trata fundamentalmente del componente humano de un problema que supone graves cargas económicas para los Estados rectores de puertos. Los Estados Unidos esperaban que esta segunda reunión fuera productiva y que permitiera avanzar sobre los progresos ya realizados y condujera a una solución justa y equitativa.

4.6 La delegación de Francia señaló que la información recopilada por las Secretarías de la OIT y la OMI confirmaba que muchos Estados, propietarios de buques y agencias de colocación disponen de una garantía financiera suficiente para cubrir las reclamaciones por muerte, lesión corporal o abandono de la gente de mar, pero que hay algunos Estados, propietarios de buques y agencias de colocación que no disponen de ella. En muchos casos, sólo están cubiertos los ciudadanos del Estado de abanderamiento. Teniendo esto presente, el objetivo a largo plazo del Grupo debería ser encontrar una solución que no duplicara la cobertura y no creara costos injustificados para aquellos que ya estuvieran cubiertos, pero que fuese lo suficientemente amplia y viable para proporcionar cobertura a los que no tuvieran ninguna y que probablemente seguirían sin ella si no se adoptara ninguna medida.

4.7 El Presidente, en su resumen de las intervenciones, señaló que todos los oradores habían reconocido la importante labor realizada en la primera reunión, así como la labor interperiodos de los interlocutores sociales. Observaba que había una gran reserva de buena voluntad para seguir adelante y analizar en profundidad posibles soluciones. Una de las conclusiones que podían

sacarse era la de la necesidad de ser flexibles. La comunidad marítima internacional estaba observando.

## **5 Informe sobre la información recopilada por las Secretarías de la OMI y la OIT con respecto a las cuestiones del abandono y la garantía financiera para las lesiones corporales y muerte de tripulantes**

5.1 Por invitación del Presidente, un representante de la Secretaría de la OIT (el Sr. K. Schindler) presentó el documento IMO/ILO/WGLCCS 2/5, que contenía información recopilada por las Secretarías de la OMI y de la OIT con respecto a las cuestiones del abandono y la garantía financiera para las lesiones corporales y muerte de tripulantes. Los problemas relativos a las reclamaciones de los tripulantes tanto por abandono como por lesión corporal o muerte tienen sus raíces en el derecho del contrato y a menudo plantean cuestiones jurídicas complejísimas cuando la demanda se presenta en una jurisdicción extranjera. Aunque ambos problemas tengan raíces comunes en el derecho, las consecuencias humanas y sociales del abandono son en gran medida reparables cuando se paga una remuneración y se realiza la repatriación. Las consecuencias de las lesiones o la muerte de un marino tienen, sin embargo, mayor alcance y son irreversibles, puesto que afectan a familias enteras de por vida. Las especiales condiciones de empleo que se dan en el sector marítimo -en el que el marino está normalmente en el extranjero y depende por completo del empleador para cubrir sus necesidades vitales- hacen que sea difícil para el trabajador tomar medidas cuando el empleador no cumple sus obligaciones. En el ámbito marítimo, a menudo resulta difícil determinar el momento exacto en que se produce una ruptura de contrato y, por ende, en el que podría intentarse una reparación.

### **ABANDONO**

No existe una definición jurídica aceptada de los elementos constitutivos del abandono. En algunas respuestas se hacía referencia a la pérdida del vínculo entre el trabajador y el empleador en tanto que en otras se hablaba de *marinos desamparados, o de marinos abandonados en tierra*, lo que demuestra cierta confusión en cuanto al concepto colectivo de abandono de la tripulación y el buque, como distinto del hecho de abandonar en tierra a una persona y seguir la travesía. Es la ruptura del contrato de empleo lo que ocasiona el abandono y el desamparo de la gente de mar. Las respuestas al cuestionario indican que la presentación de la demanda en un tribunal extranjero no es, por regla general, una opción viable para cobrar la remuneración debida. En muchos casos, el coste del pleito es prohibitivo. Aunque ningún Estado ha señalado que su ordenamiento jurídico excluya categóricamente las reclamaciones de ciudadanos extranjeros, en la práctica los obstáculos son considerables: el depósito de una fianza o garantía para poder entablar una acción, los tribunales que se declaran no competentes, el coste de la asistencia letrada y la falta de abogados de turno, no son sino algunos de los muchos problemas de orden práctico a que hay que enfrentarse para tener acceso a un tribunal extranjero. En algunos Estados en los que se permite a los abogados aceptar casos con honorarios condicionales (es decir, honorarios que suponen un porcentaje del resarcimiento que pueda conseguirse), éste es el medio que se ha señalado como posibilidad para el demandante sin recursos de acceder a los tribunales. Además, ningún Estado ha indicado que la existencia de una reclamación civil pendiente modificara la situación del marino abandonado con respecto a las leyes de inmigración (que no le permiten permanecer en el país), si bien se ha señalado que la presencia física de éste no es indispensable para la reclamación. En la práctica, el único recurso disponible para la gente de mar son sus sindicatos y las organizaciones benéficas: el interés de que los Estados rectores de puertos intervengan en lo que se considera, fundamentalmente, conflictos laborales en buques extranjeros no parece ser grande. La consecuencia de todo esto es

que el marino abandonado se convierte en el proverbial "extranjero en tierra extranjera". No es sorprendente, pues, que la mejor forma de ayudar a salvaguardar los intereses de la gente de mar sea mediante leyes o reglamentos. Por lo que se refiere a garantizar el pago de la remuneración y aliviar las necesidades inmediatas, las medidas de subrogación, por las cuales el Estado o una entidad jurídica designada indemnizan al marino a cambio de la transferencia de la deuda, parecen ser eficaces y efectivas. De este modo, la gente de mar recibe una indemnización rápida, y es el Estado o el organismo designado, con recursos para defender la reclamación, el que se ocupa del resarcimiento. Otra forma de obtener el pago de una remuneración es imponer como condición para la matriculación del buque la existencia obligatoria de un aval bancario. Sin embargo, en un caso se señaló que ese aval bancario no puede utilizarse a menos que el empleador se declare en quiebra, y sólo entonces, por lo que no sirve de mucho para satisfacer las necesidades inmediatas de la gente de mar abandonada. Algunos Estados han señalado que la legislación exige que los contratos de trabajo con un empleador extranjero sean aprobados por el Ministerio de Trabajo y que se deposite una garantía en una cuenta de plica. En la práctica, sin embargo, si no existen normas que regulen la contratación y colocación, lo que sucederá en muchos casos es que el trabajador tendrá que dirigirse a un tercer país para la firma del contrato, lo que constituye, en efecto, una forma de evitar una legislación que ofrecería protección si se aplicara.

### *Inmigración y repatriación*

La información obtenida sobre la legislación y la práctica con respecto a la inmigración y repatriación de la gente de mar abandonada está interrelacionada y ha de ser examinada conjuntamente. Las respuestas al cuestionario indican que los documentos de identidad expedidos por los Estados que han ratificado el Convenio N° 108 de la OIT (Documentos de identidad de la gente de mar) son reconocidos y aceptados, incluso por Estados que no han ratificado dicho Convenio. La condición jurídica internacional de la gente de mar es una cuestión importante que adquiere relieve especialmente, aunque no de forma exclusiva, en los casos de abandono. En algunos casos, al marino abandonado, una vez que ha dejado el buque, se le considera como un extranjero en situación ilegal al que puede detenerse y deportarse. De la deportación, que en muchos casos va acompañada de la prohibición de entrar de nuevo en el país, queda constancia en los documentos del marino, lo que probablemente afecte a sus perspectivas de empleo futuro.

En la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, 1963, se aborda la cuestión de la protección y asistencia consular disponible para las tripulaciones de los buques, la cual incluye tanto la asistencia en cuestiones jurídicas y administrativas que haya que resolver con las autoridades del Estado rector del puerto, como los aspectos de repatriación. Evidentemente, ningún Estado quiere ocuparse de organizar y asumir (o adelantar) los gastos de repatriación de ningún ciudadano cuando la responsabilidad es del empleador, o del Estado de abanderamiento. Sin embargo, en el Convenio N° 166 de la OIT se establece el mecanismo para el resarcimiento de tales gastos. La Convención de Viena está universalmente aceptada (ha recibido 163 ratificaciones), por lo que el Grupo tal vez desee examinar las obligaciones que establece dicho instrumento y la protección de que puede gozar la gente de mar a título tanto personal como profesional. La repatriación contemplada en la Convención de Viena se basa en la práctica consular y no en derechos contractuales. Por ello, en el caso de la repatriación consular, el marino no podría elegir su destino de regreso (país de residencia, Estado en el que se le contrató), como sería el caso si se aplicara el Convenio N° 166 de la OIT, sino que sería repatriado por el cónsul al país de su nacionalidad. En una respuesta se señaló que la repatriación de la gente de mar abandonada podría depender de que las autoridades del Estado rector del

puerto *permitieran* la repatriación de toda la tripulación o de parte de ella por razones de seguridad del buque en el puerto. Cuando la tripulación ha sido abandonada, es decir, cuando ha habido una ruptura del contrato de trabajo, no está clara la relación laboral aplicable a la gente de mar abandonada ni las condiciones en las que está obligada a quedarse.

## LESIONES CORPORALES Y MUERTE

La información obtenida con respecto a los casos de lesión corporal y muerte también se refiere en gran medida a la legislación y la práctica sobre los contratos al tratarse de la presentación de reclamaciones y los derechos a prestaciones. Al menos tan importante como la propia legislación es la forma en que el reclamante o beneficiario legos entienden la obligación legal. Al responder a la cuestión de la renegociación *a posteriori* de los daños contractualmente establecidos, tanto un Estado de derecho consuetudinario como un Estado de derecho civil señalaron que esto iría probablemente en contra de los principios generales del derecho del contrato, así como de los principios del orden público. Aquí hay que hacer la distinción entre lo que es *ilegal* y lo que es *no ejecutorio en derecho*. Los mismos principios que se aplican a la renegociación son aplicables a la vinculación del pago de las prestaciones contractuales a la renuncia de otros recursos que pudieran interponerse en una acción civil. En numerosas jurisdicciones, tal renuncia, caso de ser contestada en los tribunales, sería declarada nula y sin efecto: el tribunal se negaría a ejecutarla. La información obtenida confirma, sin embargo, la *idea* de que una vez que se ha efectuado algún tipo de pago y se ha firmado un impreso de finiquito de aspecto legal, los demandantes piensan que ya no pueden interponer otra acción. La cobertura de seguro que ofrecen los regímenes nacionales de seguridad social, ya sea de aplicación general pero incluyendo a la gente de mar, o específica para la gente de mar, figura resumida en la tabla de la página 17 del informe, junto con una explicación de algunas de las peculiaridades de los distintos sistemas.

### *Obstáculos para la ratificación*

Muchos Estados no respondieron en absoluto a la parte del cuestionario que se refiere a los obstáculos para la ratificación de los instrumentos de la OIT, la OMI y las Naciones Unidas. En opinión de los que sí lo hicieron, las razones expuestas en el informe bastan por sí mismas. Por lo que se refiere a los instrumentos de la OIT, tanto los países desarrollados como los países en desarrollo señalaron como obstáculo para la ratificación de los mismos el coste de la implantación de las normas que contienen. También se señaló que en algunos casos la legislación nacional contiene disposiciones más estrictas que las normas de la OIT que figuran en los instrumentos en cuestión, razón por la cual el instrumento de la OIT no se ha ratificado. A este respecto, cabe recordar que lo que se pretende con las normas de la OIT es que sean normas *mínimas* que puedan ser universalmente aceptadas. En el artículo 19, párrafo 8, de la Constitución de la OIT se señala que "en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo *que garantice a los trabajadores condiciones más favorables* que las que figuren en el convenio o en la recomendación". Así pues, la existencia en la legislación nacional de normas *más estrictas* que las de los instrumentos de la OIT, antes que suponer un obstáculo para su ratificación, debería facilitarla.

5.2 Los Armadores felicitaron a las Secretarías por el excelente y utilísimo análisis realizado de las respuestas al cuestionario. Este Grupo valoraba la labor que se había hecho en Ginebra y los vastos conocimientos y seriedad con que se había abordado dicha labor. Los Armadores han

tomado nota de la importancia de situar esta labor en el contexto del programa de la OIT *Trabajo decente* y del hecho de que la labor futura en este ámbito se valorará tomando como referencia el concepto de *Trabajo decente*.

5.3 La Gente de Mar se sumó a las observaciones realizadas por el grupo de los propietarios de buques en cuanto a la excelente labor realizada. Ambas Secretarías merecían ser elogiadas por el trabajo que habían hecho. El Grupo de la Gente de Mar había analizado las respuestas recibidas de los Estados Miembros, observando que 49 Estados enviaron sus respuestas antes de concluir el plazo para la inclusión de las mismas en el informe, y que Togo y Chipre también enviaron las suyas después. Aunque éste no pueda considerarse un dato estadístico, sí ofrece un panorama general del problema. Este grupo había tomado nota en particular de que no existe una definición de abandono, aunque observaba que éste no está causado por la gente de mar, sino por un empleador que ha violado un contrato de trabajo de forma unilateral incumpliendo sus obligaciones. Las respuestas de los Estados Miembros se habían agrupado, lo cual aportaba una información valiosa sobre la legislación nacional de los distintos países. Con respecto a la cuestión de los salarios no abonados, este grupo había tomado nota de que de los 49 Gobiernos que habían respondido al cuestionario, sólo 13 facilitaron información sobre las disposiciones que existen a este respecto a nivel nacional. Esos 13 países tenían disposiciones para sus propios ciudadanos, pero no para toda la gente de mar, lo que debe tenerse presente. Esto explica la necesidad de encontrar una solución internacional al abandono, como lleva proponiendo la gente de mar desde hace años, y como se propuso en la primera reunión del Grupo. De las respuestas recibidas se deduce que la mayoría de las soluciones nacionales suponen la aplicación de procedimientos de embargo y se basan en la protección que ofrecen los privilegios marítimos, algo que este grupo considera insatisfactorio. El representante de la Gente de Mar señaló que la finalidad del programa *Trabajo decente* es proporcionar a todos los trabajadores un nivel mínimo de protección social y conseguir una sociedad mundial más justa. Para resumir, aunque existen algunas disposiciones nacionales sobre estas cuestiones, tales disposiciones no son suficientes y lo que se necesita es una solución internacional.

5.4 La delegación de Chipre apoyó las observaciones formuladas por el Grupo de la Gente de Mar y por el Grupo de los Armadores con respecto a la labor realizada y al resumen que se había facilitado. Ahí se veía la gran variedad de medidas nacionales que existen y la necesidad de una solución a nivel internacional. Para muchos Gobiernos sería difícil modificar las prácticas nacionales. Era necesario delimitar claramente qué aspectos del problema habían de abordarse.

5.5 El Presidente señaló las amplias muestras de agradecimiento dirigidas a la Secretaría por el informe que había preparado y la presentación verbal del mismo. Hizo observar que varias delegaciones habían señalado la falta de una definición de abandono.

5.6 Respondiendo a la pregunta del Grupo de los Armadores de si las Secretarías iban a intentar obtener respuesta de los países que no habían contestado al cuestionario, la Sra. Dombia-Henry señaló que muchos países no habían podido respetar el plazo fijado por la Secretaría por no haber dispuesto de tiempo suficiente para las consultas internas entre distintos ministerios. Ésta era también la razón de que el informe se hubiera preparado y distribuido tan tarde. Estaba de acuerdo en que sería muy útil recibir más información de los principales Estados marítimos.

5.7 La delegación de Chipre dijo que las respuestas de los Estados suministradores de mano de obra y de los Estados de abanderamiento eran importantísimas. A mayor amplitud de los datos mayor valor del documento para utilizarlo como información básica que justificara la

necesidad de un nuevo instrumento. Se debería encargar a las Secretarías que recopilaran más información para demostrar la "necesidad imperiosa" de cualquier solución que supusiera presentar una propuesta para elaborar un instrumento antes de que el Comité Jurídico se reúna en su próximo periodo de sesiones, en octubre de 2001.

5.8 La Gente de Mar estaba de acuerdo y deseaba que la muestra fuera lo más amplia posible, pero sólo apoyaría la recopilación de más información si esto no retrasaba la labor del Grupo.

5.9 La Sra. Balkin convino en que disponer de más datos serviría para aclarar aún más la información ya presentada y acrecentaría el valor estadístico e informativo de la muestra de respuestas recibidas hasta la fecha. Esta información adicional también ayudaría a disponer de una base para responder a la pregunta de la necesidad imperiosa, que es condición previa obligatoria para la elaboración de un nuevo régimen convencional en la OMI. Como respuesta a la pregunta de si la Secretaría volvería a dirigirse a los Estados que todavía no habían contestado al cuestionario, y si tal acción podría realizarse sin el requerido mandato del Comité Jurídico de la OMI y del Consejo de Administración de la OIT, señaló que sí sería posible hacerlo y que no habría necesidad de requerir el permiso de esos dos órganos rectores para ello, ya que esta posibilidad está prevista en el mandato actual.

5.10 Por consiguiente, el Grupo encargó a las Secretarías que recopilen información de los Estados que todavía no han contestado al cuestionario sobre la legislación y la práctica con respecto a los temas tratados. Esa información se someterá a la consideración del Grupo en su próxima reunión.

## **6 Informe de la ISF y la ITF sobre las conversaciones officios mantenidas con los Clubes P e I**

6.1 Tras consultar a los grupos, el Presidente propuso tratar los puntos 6 y 8 del orden del día antes del punto 7 y restantes.

6.2 Por invitación del Presidente, el Grupo de los Armadores presentó, en nombre de la ISF y la ITF, el documento IMO/ILO/WGLCCS 2/6, que es el informe de esas dos organizaciones sobre las conversaciones officios mantenidas con los Clubes P e I.

6.3 Los Armadores señalaron que la ISF y la ITF habían celebrado dos reuniones con los Clubes P e I. En la primera de ellas, la ITF había presentado ejemplos de casos en los que, supuestamente, el pago de reclamaciones de indemnización contractuales no disputadas se había retrasado excesivamente o no se había realizado de manera justa. A continuación, los Clubes P e I realizaron una investigación pormenorizada de tales casos, cuyos resultados se expusieron en la segunda reunión y se incluyeron en el anexo 2 del documento de la ISF y la ITF. Aunque en varios casos no ha sido posible llegar a ninguna conclusión dado que los clubes en cuestión no están afiliados al Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, parece que en los casos investigados no hubo problemas importantes en la tramitación de las reclamaciones. De todos modos, la ISF había propuesto que la ITF le informase de toda queja relacionada con una mala administración de las reclamaciones. La ISF transmitiría a su vez esas quejas al Grupo Internacional, que se había ofrecido a plantearlas a los Clubes P e I, para tener la seguridad de que los corresponsales y agentes de éstos tienen un comportamiento correcto. En el caso de aseguradores que no estuvieran afiliados a los Clubes P e I, la ISF dirigiría directamente la reclamación al asegurador en cuestión. Sin embargo, los intentos de llegar a un acuerdo con la ITF no prosperaron, algo que la ISF lamenta. Elogió el informe de los Clubes

P e I sobre los casos planteados por la ITF al Grupo, señalando que era un informe bien documentado.

6.4 La Gente de Mar recordó la conclusión a la que se había llegado en la primera reunión del Grupo de que "los problemas de abandono y las reclamaciones por lesiones corporales y muerte son reales y de gravedad, tienen una dimensión social y humana y requieren una atención urgente" (párrafo 11.5.1). Desgraciadamente, al opinar los Clubes P e I que es una cuestión sin fundamento, las dos reuniones de dichos Clubes con la ISF y la ITF no fueron productivas, salvo en la medida en que demostraron que la única solución está en el Grupo y no en el sector. La ITF presentó propuestas en las dos reuniones, propuestas que, sin embargo, habían sido rechazadas en lo esencial. La Gente de Mar no insistiría en esta cuestión si no fuera importante. Es cierto que hay muchos Clubes P e I que resuelven bien estas cuestiones, pero hay otros que no lo hacen, y es a estos últimos a los que hay que dirigirse. El documento presentado por las Secretarías ha demostrado la complejidad del problema. Corresponde a los miembros gubernamentales esclarecer la verdad y determinar cómo ha de actuarse.

6.5 Un observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización había tomado nota de las propuestas presentadas por la ITF, pero, tal como se explica detenidamente en el anexo 3 del documento IMO/ILO/WGLCCS 2/6, tales propuestas no son viables; por ello, el Grupo Internacional había avanzado algunas ideas sobre un procedimiento informal para resolver los problemas. Esa solución era rápida y práctica a la vez, y serviría para tomar medidas que garantizaran una resolución correcta de los casos.

6.6 La delegación de Chipre señaló que en la primera reunión del Grupo se había esperado que las reuniones de la ISF, la ITF y los Clubes P e I tuvieran resultados positivos, pero no ha sido así. Esta delegación era optimista y pensaba que una repetición de tales reuniones resolvería los problemas. El sector ha pedido a los Gobiernos que eviten una reglamentación excesiva, pero los esfuerzos para evitar ese tipo de solución reglamentaria han fracasado. Aunque existan los medios para resolver estas cuestiones, está claro que también hay obstáculos, entre ellos una aparente falta de voluntad para abordarlas.

6.7 El Grupo de la Gente de Mar estaba de acuerdo con la delegación de Chipre. Por ello, había decidido traer a la reunión a las viudas de dos marinos polacos que habían perecido en el mar, las cuales, tres años después de ocurridas esas muertes, no han recibido ninguna indemnización contractual por la pérdida de sus seres queridos. Este caso concreto ilustra la forma en que algunos corresponsales de Clubes P e I han intentado utilizar "impresos de finiquito" para negar a los demandantes el derecho a defender sus reclamaciones. Se trata claramente de una violación de los derechos humanos de esas familias. También se iba a pedir al abogado que las representa que manifestara sus opiniones.

6.8 El texto íntegro de la declaración de las dos viudas, que hablaron no sólo en nombre propio, sino también en el de de otras 10 viudas y en el de los 18 hijos de los marinos fallecidos, figuran en el anexo 1. En pocas palabras, las viudas describieron la escasa información que habían recibido tras la pérdida del buque, los esfuerzos del propietario del mismo y del Club P e I en cuestión para que aceptasen un pago de 30 000 dólares de los Estados Unidos por cada marino fallecido y renunciaran a cualquier otra reclamación, y la forma en que la ITF les había ayudado no sólo a presentar su reclamación de indemnización por posible negligencia de los propietarios del buque, sino también a determinar la causa de la pérdida del buque y de su tripulación. También preguntaron las viudas por qué las sociedades de clasificación pertinentes pudieron

eludir la responsabilidad ante las acusaciones de una supervisión incorrecta de las reparaciones que deberían haberse efectuado en el buque antes de su pérdida.

6.9 El asesor de la delegación de la Gente de Mar, que es asimismo el abogado que representa a las viudas, añadió que, a su juicio, los Clubes P e I actúan en los casos de muerte y lesión corporal de la misma manera que si se tratara de reclamaciones relacionadas con la carga, sin reconocer en absoluto que se trata de cuestiones serias de derechos humanos. La práctica de utilizar "impresos de finiquito" es una forma de aprovecharse de la vulnerabilidad de la gente de mar y sus familias e impedir que se presenten las debidas reclamaciones. Esto equivale a una negación de derechos humanos fundamentales, y también de derechos contractuales, y supone una coacción económica. El texto íntegro de esta intervención figura en el anexo 2.

6.10 El Presidente dio el pésame a las viudas en nombre del Grupo y afirmó que el mandato de éste era encontrar una solución internacional adecuada. Recordó que la OMI siempre ha concedido la máxima prioridad a la seguridad de la vida humana en el mar, como puede verse por los planes de erigir un monumento conmemorativo a la gente de mar y sus familias a la entrada de la sede de la Organización.

6.11 La delegación de Filipinas afirmó que existen dos profesiones que son objeto de regulación internacional: los pilotos de líneas aéreas y la gente de mar. Señaló las normas estrictas que establece el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado en 1995 (el denominado Convenio de Formación 1995), y afirmó que la situación con respecto al abandono de la gente de mar y a la falta de pago de las reclamaciones por muerte y lesión corporal no hace justicia a este grupo tan profesional de trabajadores. Filipinas aspira al equilibrio entre los intereses de los propietarios de buques y los de la gente de mar y sus familias. Como es bien sabido, el tribunal supremo de Filipinas ha fallado recientemente a favor de la gente de mar al permitir al demandante reclamar la máxima indemnización posible. Es mucho lo que están haciendo a este respecto los cónsules de Filipinas, la ITF y distintas entidades benéficas, tales como el Apostolado del Mar, pero todavía existe un grave problema. Parece que hay una "necesidad imperiosa" de encontrar una solución internacional, y esta delegación esperaba que dicha solución pudiera encontrarse en esta reunión.

6.12 Los Armadores dieron el pésame a las viudas de los marinos fallecidos, pero afirmaron que les resultaba muy difícil expresar una opinión sobre un caso particular. Lo que debería hacer el propietario del buque en cuestión era, a su juicio, actuar con solidaridad y consideración hacia las familias. Los Armadores reiteraban la opinión ya manifestada en la primera reunión del Grupo de que la indemnización prevista en los contratos debía abonarse con prontitud, aunque tal indemnización debía deducirse de la resultante de una acción por negligencia o culpa extracontractual. Señalaron que, en algunas circunstancias, la indemnización prevista en los contratos es un medio de garantizar un pago rápido y evitar el largo proceso que supone recurrir a los tribunales. Ésta es una solución atractiva, pues con ella se evitan los retrasos, y podría considerarse una opción aceptable. No se trata de una negación de derechos humanos, sino simplemente de la aplicación de las disposiciones de un contrato.

6.13 El observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización también dio el pésame a las viudas, y se hizo eco de las palabras del Grupo de los Armadores con respecto a las ventajas de los procedimientos de finiquito. Según la información de que dispone el Grupo Internacional, no ha habido ningún caso en que se haya aplicado a las reclamaciones por muerte o lesión corporal el "principio de pagar para ser pagado" o la retirada retroactiva de la cobertura. El observador del Grupo Internacional también refutó las palabras del abogado que

actuaba en nombre de la ITF con respecto a las prácticas de presionar a los demandantes para satisfacer las reclamaciones por muerte o lesión corporal. No estaba en condiciones de opinar sobre los pormenores del caso descrito por las viudas de los marinos polacos.

6.14 El Grupo de la Gente de Mar afirmó que la decisión de traer a la reunión a las viudas de los marinos polacos no se había tomado a la ligera. Si se había pedido a dichas viudas que vinieran a la reunión era para ilustrar, entre otras cosas, de qué forma se presiona a la gente de mar y a sus familias para que las reclamaciones queden satisfechas. Este grupo citó otro caso sin resolver, en el que un marino había perdido una pierna en un accidente ocurrido al amarrar el buque: no puede encontrarse al propietario del buque responsable. La cuestión de si las indemnizaciones contractuales pueden o no deducirse de los pagos efectuados por otras reclamaciones, depende de la jurisdicción. A este respecto se citó una cláusula del Convenio modelo ITF/IMEC de CCT recientemente negociado que estipula lo siguiente: "Todo pago efectuado en virtud de la presente cláusula lo será sin perjuicio de una reclamación de indemnización presentada con arreglo a la ley, pero podrá deducirse de cualquier pago que se derive de dicha reclamación". La cuestión de la deducción de los pagos derivados de un contrato podría resolverse después de haberse efectuado dichos pagos.

6.15 El Grupo de la Gente de Mar añadió que también era necesario reconocer las responsabilidades del propietario del buque con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo. Las reclamaciones relacionadas con la tripulación también plantean ciertas cuestiones, una de ellas, importante, es la de la notificación a la tripulación de la retirada de la cobertura de seguro. Son estas cuestiones que afectan a derechos humanos inalienables, y sobre las que existe un rico cuerpo de leyes internacionales. Ha llegado el momento de avanzar, por principio, y de evitar lo que equivale a una visión decimonónica del contrato como algo sagrado. Ya no es posible negar derechos humanos fundamentales recurriendo a cláusulas contractuales.

6.16 El Presidente señaló los peligros de la profesión de marino. Sólo dos sectores profesionales son objeto de una amplia reglamentación internacional: el de la aviación civil internacional y el de la navegación marítima. Reconoció que la situación actual no es la adecuada, y que se necesitará una solución que proteja los intereses tanto de los propietarios de buques como de la gente de mar. Las soluciones son posibles, pero tal vez no convenientes para todas las partes. Pensaba que todos los integrantes del Grupo compartían preocupaciones parecidas y que las posturas de unos y otros no eran muy distantes.

## **7 Examen y evaluación de posibles soluciones a los problemas relacionados con el abandono de tripulantes**

7.1 El Grupo de los Armadores de buques veía el abandono como una cuestión intratable. Es difícil concebir propuestas claras para mejorar la situación, e importante no imponer a todos los propietarios de buques medidas que no resuelvan los problemas creados por una pequeña minoría. Era de lamentar que más Gobiernos no hubieran podido señalar por qué no han ratificado los pertinentes convenios de la OIT. Los Armadores admiten que la responsabilidad de la repatriación y el pago de los salarios de la gente de mar es suya. Las dificultades se presentan en los casos en que el propietario del buque se ha declarado insolvente y la tripulación no ha sido repatriada. La falta de pago de los salarios, aspecto que no se trata en los convenios de la OIT, constituye claramente un obstáculo importante a la rápida repatriación de las tripulaciones. Los Armadores no tienen la respuesta al problema, pero piensan que los Estados de abanderamiento podrían tomar diversas medidas. Tal vez pudiera encontrarse una solución internacional al problema en la próxima revisión que va a efectuar la OIT de sus normas de trabajo para el sector

marítimo, pero hasta la fecha los Gobiernos no han ratificado el Convenio N° 166, que les impone obligaciones importantes.

7.2 La Gente de Mar recordó que en la primera reunión del Grupo se había convenido en que entre las cuestiones que plantea el problema del abandono se encuentran la repatriación, el apoyo a los tripulantes abandonados, la situación de éstos ante las leyes de inmigración y la cuestión del pago de los salarios pendientes. Se acordó que los Estados de abanderamiento debían establecer mecanismos para hacer frente a sus obligaciones y hacer que los propietarios de buques se ocupen de la repatriación de los tripulantes, y que la OIT debería promover la ratificación del Convenio N° 166. El Grupo también había acordado volver a reunirse para evaluar la información comunicada por los Estados Miembros a la OIT y a la OMI. El Grupo de la gente de mar está de acuerdo con el Grupo de los propietarios de buques en que las respuestas al cuestionario enviado por la Secretaría son decepcionantes, como lo es el hecho de que muchos Estados importantes no hayan contestado. En la primera reunión se convino en que para solucionar el problema del abandono se precisa la voluntad política de hacerlo. Se necesita una solución que no requiera la ratificación de los Estados, por ejemplo un fondo internacional vinculado a fondos nacionales.

7.3 La delegación de Chipre apoyó la solución de un seguro obligatorio u otra forma de garantía financiera como condición para la matriculación de los buques en los casos en que no exista ningún plan nacional para el problema del abandono. Con respecto a la creación de un fondo internacional, su delegación mencionó las dificultades de orden práctico y administrativo para constituir tal fondo. La Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, 1963, podría utilizarse como punto de partida para otras medidas. Los aspectos de inmigración son, sin embargo, bastante complejos, y podrían requerir la participación de otros organismos de las Naciones Unidas. Al igual que en el caso de la falta de pago de las reclamaciones por muerte o lesión corporal, se necesitan soluciones a corto y largo plazo. Una solución a corto plazo, que se acordó en la primera reunión del Grupo, es la de adoptar una resolución de la Asamblea de la OMI en la que se pida a todos los Estados que establezcan puntos de contacto que se ocupen del abandono de la gente de mar. Éste es un aspecto de particular importancia si se tiene en cuenta la proliferación de nuevos Estados de abanderamiento, que en algunos casos no parecen disponer de la capacidad necesaria para hacer frente al problema del abandono. La solución a largo plazo sería elaborar un instrumento internacional que exigiera a los buques llevar un certificado que atestiguara su capacidad para repatriar a la tripulación.

7.4 La delegación de Filipinas señaló las responsabilidades de los Estados de abanderamiento que se contemplan en el artículo 6 del Convenio N° 23 de la OIT. A pesar de tales disposiciones, y de la amplia ratificación del mencionado convenio, la carga de la repatriación sigue recayendo en el Estado de la nacionalidad del marino. Esta delegación desearía que la OIT ejerciera una mayor presión sobre los Estados de abanderamiento que no cumplan sus obligaciones por lo que respecta a la repatriación de la gente de mar abandonada.

7.5 En respuesta a la intervención de Chipre, el Grupo de la Gente de Mar convino en que la creación de un fondo internacional planteaba problemas administrativos y de otro tipo. Primero era necesario examinar las distintas reglamentaciones nacionales para determinar cuáles serían los elementos básicos de un sistema satisfactorio. En los casos en que tal sistema nacional no respondiera a determinados criterios, habría que exigir un seguro obligatorio que cubriera el supuesto de abandono. Ese tipo de protección ya existe para los trabajadores de otros sectores y para otros aspectos del sector marítimo.

7.6 El observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización señaló que los Clubes P e I no cubren los gastos relacionados con el abandono. Tal tipo de seguro no se ajustaría al concepto de mutualidad, ya que los propietarios de buques que actúan correctamente subvencionarían a los que no lo hacen.

7.7 Respondiendo a las observaciones formuladas por el observador de los Clubes P e I, la delegación de Chipre, apoyada por el Grupo de la Gente de Mar, afirmó que si se pudieran obtener beneficios suficientes, el mercado de seguros estaría dispuesto a ofrecer una cobertura de seguro para los casos de abandono. No había necesidad de que este seguro fuera solamente de tipo mutuo. Lo principal es que este seguro fuera: razonable, de un coste asequible, de fácil acceso y sostenible.

7.8 La delegación de Francia se mostró de acuerdo con las opiniones de la delegación de Chipre y de la Gente de Mar, y añadió, respondiendo a lo que había firmado el observador de los Clubes P e I, que el riesgo de que los buenos cumplidores subvencionaran a los malos es un riesgo intrínseco a todo tipo de seguro. A la larga, esta solución ayudaría a echar del mercado a los peores propietarios de buques. Francia también apoyó la idea de hacer un esfuerzo para conseguir una más amplia ratificación del Convenio N° 166 de la OIT.

7.9 La delegación observadora de Noruega explicó que, en ese país, lo que se hace es exigir un aval bancario y no un seguro obligatorio, ya que este tipo de seguro no puede encontrarse en el mercado nacional ni en los internacionales.

7.10 Los Armadores señalaron que el problema fundamental de una solución basada en el seguro estriba en que no es posible asegurar las compañías contra su propia insolvencia, aunque otro tipo de solución, por ejemplo los avales bancarios o la subrogación de las reclamaciones tal vez sean viables. El Grupo de los Armadores tiene gran interés en comprobar si pueden extraerse enseñanzas de un examen más detenido de la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, 1963, según se señala en el documento presentado por las Secretarías de la OIT y la OMI.

7.11 Ante la cuestión planteada por el Grupo de los Armadores con respecto a las disposiciones de la Convención de Viena, las Secretarías de la OIT y de la OMI, y la delegación de Chipre, describieron las funciones consulares según se exponen en dicho instrumento. Estaba claro que incluso en un instrumento de carácter tan amplio sobre las relaciones consulares y diplomáticas, la función de las autoridades consulares por lo que respecta a la asistencia a las tripulaciones se considera lo suficientemente importante como para recibir una atención especial en él. El instrumento no impone, sin embargo, ninguna obligación al Estado en cuestión.

7.12 La delegación de Chipre señaló las últimas novedades en relación con el Fondo FIDAC de 1971, en el que se ha llegado a un acuerdo para que los aseguradores cubran las obligaciones contractuales de los Estados Partes en el Convenio del Fondo 1971 durante los próximos 18 meses, con la opción de revisar o prorrogar esa cobertura de seguro.

7.13 Ante una pregunta formulada por la delegación de Filipinas, la Gente de Mar afirmó que este grupo no ha considerado la posibilidad de fijar ningún tipo de límite a la responsabilidad en relación con el fondo internacional que proponen.

7.14 La delegación de Chipre añadió que, en el caso del abandono, sería posible calcular una cuantía limitada que cubriera la responsabilidad por abandono. Una cuestión distinta es la de la

responsabilidad ante las reclamaciones por lesión corporal o muerte, ya que en este caso, tales cálculos tal vez no sean posibles. Por lo que respecta al seguro obligatorio, sería necesario que el Estado de abanderamiento fuera informado (por el asegurador) de los casos en que el seguro del propietario del buque haya caducado. Se podría expedir un certificado de seguro, y esto podría llevar, bien a prohibir la navegación del buque, bien a revocar, tal vez, la matrícula de éste. Para tener la seguridad de que un sistema tal funcionara, el Estado de abanderamiento tendría que vigilar que el seguro de los propietarios de buques no caducara.

7.15 La delegación de Grecia hizo observar que en caso de revocarse el seguro o de invalidarse o retirarse el certificado requerido, el Estado rector del puerto en el ejercicio de sus funciones de supervisión, procedería a retener al buque, lo que, a su vez, dejaría a la tripulación en la misma situación que si intenta resolver. Esto no tenía sentido.

7.16 La delegación de Chipre respondió que, en un instrumento de obligado cumplimiento, podrían tal vez incluirse disposiciones destinadas a impedir que un buque, cualquiera que fuera su pabellón, entrara en un puerto sin disponer de un seguro obligatorio que cubriera la posibilidad del abandono de la tripulación.

7.17 Un miembro del Grupo de los Armadores procedente de Noruega explicó que, en su país, la asociación de propietarios de buques ha intentado obtener un seguro que cubriera los casos de insolvencia. Los Clubes P e I, los principales aseguradores noruegos y Lloyd's se negaron a conceder un seguro contra la insolvencia, y esa es la razón de que los propietarios de buques se dirigieran a los bancos para obtener un aval bancario, sistema que funciona bastante bien desde hace ya casi siete años.

7.18 Tras evacuar consultas, el Grupo decidió establecer un subgrupo para la cuestión del abandono con el siguiente mandato:

- .1 el subgrupo examinará soluciones a corto plazo para abordar el problema del abandono de la gente de mar; y
- .2 el subgrupo elaborará un anteproyecto de resolución sobre el abandono con un proyecto de anexo que contenga los criterios para establecer el nivel de cobertura de seguro o de garantía financiera requerido para la cuestión del abandono."

7.19 La representante gubernamental de Filipinas, Sra. B. Pimentel, fue elegida presidenta del subgrupo. Al informar al Grupo de la labor realizada en el subgrupo, la presidenta presentó un proyecto de resolución titulado "Elementos de un posible proyecto de resolución sobre directrices relativas a la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar", cuyo texto figura en el anexo 3. La presidenta del subgrupo señaló que éste había elaborado los elementos de ese posible proyecto de resolución y del proyecto de directrices adjunto a la misma. Por lo que respecta a los párrafos del preámbulo del proyecto de resolución, señaló que todos ellos estaban entre corchetes dado que sólo habían sido objeto de un debate general, en el que se había basado la Secretaría para su posterior redacción. Destacó la falta de una definición del término "abandono", omisión en cierta medida deliberada, y que era necesario volver a examinar.

En el proyecto de directrices adjunto se abordaban las cuestiones de la repatriación, el apoyo a los tripulantes abandonados, la situación de éstos ante las leyes de inmigración, y el pago de la remuneración pendiente, cuestiones todas ellas que se habían planteado en la primera reunión del Grupo. El subgrupo había acordado que la responsabilidad primordial en los casos

de abandono recae en el propietario del buque, pero que el Estado de abanderamiento, y después de éste, el Estado suministrador de la mano de obra y el Estado rector del puerto, también tienen responsabilidades a este respecto. Varios de los miembros del subgrupo habían señalado igualmente que aunque la cuestión de la inmigración queda fuera de los mandatos de la OIT y de la OMI, los Estados Miembros, en tanto que Estados rectores de puertos, deberían tener en cuenta este aspecto. En el proyecto de directrices se habían incluido disposiciones sobre la forma de la garantía destinada a proteger a la gente de mar en caso de abandono y la idoneidad, habiéndose tenido también en cuenta la posibilidad de exigir a los buques que lleven certificados que atestigüen la existencia de dicha garantía. El subgrupo había recomendado también que la Secretaría preparase un anexo a las directrices en el que se ofrecieran ejemplos de los planes nacionales de garantía existentes. Se había intentado dar algunas orientaciones sobre el pago de la remuneración pendiente, pero el subgrupo no había podido reconciliar las posturas enfrentadas de los Armadores y la Gente de Mar en cuanto a los aspectos de la remuneración que deberían incluirse.

7.20 Los Armadores recordaron las observaciones anteriormente formuladas en el pleno sobre la cuestión del abandono. Reiteraron que dicha cuestión es mucho más amplia que la de la repatriación. Subrayaron que el proyecto de resolución debía considerarse simplemente como un documento preliminar, aunque señalaron que parecía que, con respecto a muchas de las cuestiones, las posturas de los distintos grupos no eran tan distantes. Los Armadores se reservaban el derecho de proponer otros cambios para el proyecto de resolución y para el proyecto de directrices.

7.21 La Gente de Mar pensaba que las deliberaciones del subgrupo habían sido fructíferas. En la próxima reunión, este grupo intentará introducir varios cambios en el proyecto de resolución y en el proyecto de directrices. En los párrafos del preámbulo, la Gente de Mar desearía introducir una referencia a la Declaración Universal de Derechos Humanos, que, a su juicio, está directamente relacionada con el abandono de las tripulaciones, así como al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, de la OMI. Desearía que se enmendara el subpárrafo 5 del párrafo 3.2, por considerarlo poco claro, suprimiéndose las palabras "salvo del marino" y sustituyéndolas por "del propietario del buque, a través del Estado de abanderamiento, sin coste alguno para la gente de mar" o un texto parecido. Este grupo también expresó su preocupación por el hecho de que las disposiciones que figuran en el párrafo 3.5 con respecto al pago de la remuneración no se hayan vinculado a la exigencia de una garantía que figura en el párrafo 1.1 y propuso añadir a dicho párrafo 3.5 el texto siguiente: "La recuperación de las cantidades abonadas por los salarios pendientes debería garantizarse mediante la cobertura ofrecida por la garantía a que se hace referencia en el párrafo 1.1", con el fin de establecer esa vinculación.

7.22 La Gente de Mar propuso incluir el nuevo párrafo siguiente en el preámbulo de la resolución:

"Recordando el artículo 19 8) de la Constitución de la OIT, que estipula que en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las que figuren en el convenio o en la Recomendación;"

7.23 Los Armadores, tras observar que la Gente de Mar había formulado propuestas concretas para enmendar el texto del proyecto de resolución y del proyecto de directrices, declararon que,

si bien no iban a proponer de momento cambios concretos, sí deseaban señalar dos aspectos de esos proyectos. En primer lugar, observaban que en el párrafo 2.1, el texto relativo a la certificación se había dejado entre corchetes porque, si bien se había llegado a un acuerdo con respecto a la idea de la garantía, todavía quedaba por resolver la cuestión del tipo de documentación que debería llevarse a bordo de los buques. En segundo lugar, en ese mismo párrafo, la palabra "adecuada" se había dejado entre corchetes puesto que todavía no se habían acordado los criterios para determinar qué es lo que debería cubrir esa garantía.

7.24 El Presidente propuso introducir cambios en los subpárrafos 4 y 5 del párrafo 3.2, relativo a la repatriación, con el fin de aclarar las funciones respectivas de los Estados de abanderamiento, las autoridades consulares y los Estados rectores de puertos. En concreto, propuso extraer la referencia al Estado rector del puerto del subpárrafo 4 e incluirla en el nuevo subpárrafo 4*bis*, y la posibilidad de revisar el subpárrafo 5 para que recoja la cuestión de la recuperación de los gastos de la repatriación.

7.25 La delegación de Chipre añadió que el proyecto de directrices podría modificarse para aprovechar más plenamente las disposiciones del Convenio (Nº 166) sobre la repatriación de la gente de mar (revisado) de la OIT, y ampliarse para tener en cuenta la experiencia de los Estados con respecto al abandono de las tripulaciones. A esta delegación le preocupaba la referencia que se hace en el subpárrafo 4 del párrafo 3.2 al papel de las autoridades consulares en cuanto a la organización de la repatriación de la gente de mar en el caso de los Estados en los que el Estado de abanderamiento y el Estado de la nacionalidad del marino no tengan cónsul. Además, señaló que hay aspectos que son comunes tanto a este proyecto de resolución como al proyecto de resolución relativo a las directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, y que esas dos resoluciones deberían armonizarse.

7.26 La delegación de Francia señaló que la cuestión de la situación con respecto a las leyes de inmigración no debería figurar en el párrafo 3.1 sino en otro. En el párrafo 1.1 debería indicarse expresamente que la garantía aportada cubre la repatriación, el apoyo a la tripulación y el pago de la remuneración pendiente.

7.27 La delegación observadora de Noruega propuso eliminar el término "abandono" del título propuesto para el proyecto de resolución y el proyecto de directrices, ya que de lo que se trataba en éstos era, en realidad, de las "responsabilidades financieras con respecto a los derechos contractuales de la gente de mar". El término "abandono" era demasiado concreto. Si existiera una garantía financiera adecuada para la remuneración y repatriación de la gente de mar, el abandono no se produciría. Esta delegación también era partidaria de separar la cuestión de la inmigración de las otras cuestiones, ya que no es un problema importante.

7.28 La delegación de Chipre se mostró de acuerdo con el análisis hecho por la delegación de Noruega y reiteró que el propietario del buque tiene una obligación financiera con respecto a los tripulantes en virtud del contrato de trabajo. También apoyaba la opinión expresada por la delegación de Francia de que la cuestión de la inmigración podría ser objeto de un epígrafe aparte o figurar en los párrafos de la parte dispositiva de la resolución, en función de lo que se incluya en la versión final del anexo.

## **8 Examen y evaluación de posibles soluciones a la cuestión de la garantía financiera con respecto a las lesiones corporales y muerte de tripulantes**

8.1 El Presidente abrió el debate sobre este punto señalando a la atención del Grupo la segunda parte del párrafo 11.3 del informe correspondiente a la primera reunión, en la cual se señalaba que, en particular, el Grupo debería examinar las siguientes soluciones a esta cuestión: seguro obligatorio, seguro personal contra accidentes, fondos nacionales, un fondo internacional, y otras propuestas.

8.2 El Grupo de los Armadores afirmó que su postura inicial era la de que, en potencia, la más prometedora de estas posibles soluciones era la del seguro obligatorio. A este respecto, los Armadores hicieron referencia a la resolución A.898(21) de la Asamblea de la OMI, titulada "Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo", en la que se pide un seguro que cubra las reclamaciones relacionadas con la carga. Hicieron observar, sin embargo, que esta resolución no tiene carácter vinculante, lo cual indica hasta dónde está dispuesta a llegar la comunidad internacional para hacer obligatorio el seguro. Otras soluciones propuestas, como la del seguro personal contra accidentes, pueden tener cabida en el ámbito nacional pero no son las adecuadas para una solución internacional. El Grupo de los Armadores no podía apoyar la creación de un fondo internacional. Al igual que el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, este grupo piensa que la inmensa mayoría de los casos se han resuelto correctamente. A veces pueden presentarse problemas que impidan la pronta liquidación de algunas reclamaciones por lesión corporal, porque puede ser necesario esperar a que se establezca el estado del herido. En todas las reclamaciones cabe la posibilidad de un desacuerdo con respecto a las conclusiones. Los Armadores reiteraron su apoyo a la propuesta del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización de establecer algún tipo de arreglo informal mediante el cual cualquier acusación de un comportamiento manifiestamente injusto por parte de los agentes del asegurador se pueda remitir, por conducto de la ITF y la ISF, a la oficina central del asegurador, a través del Grupo Internacional cuando proceda. Por último, reiteraron que no creen que haya pruebas de que los abusos estén extendidos, y no debería intentarse arreglar un sistema que funciona.

8.3 La Gente de Mar tenía tres propuestas concretas. La primera y más inmediata era la de elaborar un modelo de finiquito que permita el pronto pago de las indemnizaciones contractuales sin perjuicio de los derechos de ambas partes. La segunda consistía en preparar una resolución de la Asamblea de la OMI en la que se expusieran los requisitos funcionales de un régimen seguro realista y equitativo para la gente de mar, con perspectiva de futuro y basado en el derecho internacional aplicable. Podría tratarse de un régimen que permitiera, en determinadas circunstancias, la acción directa del tripulante (o de un tercero), que permitiera advertir a la gente de mar de que la cobertura de seguro se había retirado y que ofreciera cobertura incluso en los casos en que el propietario del buque no hubiese pagado su prima de seguro. La Gente de Mar había intentado encontrar una solución del sector en los Clubes P e I, pero parecía que ésta no era posible. La tercera y última solución consistiría en elaborar un convenio de la OMI que recogiera los requisitos funcionales de un régimen eficaz para la gente de mar con arreglo a las mejores prácticas existentes, y que respondiera a las expectativas de la sociedad civil. El orador añadió que la ITF había propuesto una forma de mediación que reduciría el tiempo de espera hasta la liquidación de las reclamaciones, pero los Clubes P e I no pensaban que merecía la pena examinar esa propuesta. Esto ponía de manifiesto la necesidad de disponer de un seguro obligatorio efectivo.

8.4 La delegación de Chipre, con el apoyo de la delegación de Francia, afirmó que esta cuestión podía resolverse mediante un plan nacional, pero en los casos en que no existiera dicho plan, debería establecerse un seguro obligatorio u otra forma de garantía financiera. La existencia de un seguro obligatorio no era por sí sola suficiente. Por las deliberaciones mantenidas hasta el momento parecía que había otras actividades y cuestiones periféricas que quizá deberían abordarse mediante un código de prácticas u otro tipo de texto orientativo. Se había propuesto que se preparara un proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI y, tal vez, el Grupo podría, como mínimo, preparar el esbozo de tal instrumento. Según prescriben las resoluciones A.500, A.777 y A.900 de la Asamblea de la OMI, caso de que fuera a elaborarse un convenio sería necesario determinar que existe una "necesidad imperiosa" y demostrar que ésta sería una solución sostenible a largo plazo a fin de poder obtener el mandato del Comité Jurídico para empezar a elaborar tal instrumento. Advirtió, sin embargo, que pasarían de seis a ocho años antes de que tal instrumento pudiera elaborarse y entrar en vigor. Para garantizar el éxito de tal convenio, éste tendría que elaborarse con la colaboración y el pleno apoyo de los interlocutores sociales. Para esta labor podrían utilizarse otros ejemplos de colaboración entre la OMI y la OIT en la elaboración de instrumentos o códigos internacionales.

8.5 La delegación de Filipinas, aunque estaba de acuerdo en que, a largo plazo, la solución del seguro obligatorio era una solución posible, estimaba que también sería necesario encontrar soluciones a corto plazo.

8.6 El Grupo de los Armadores apoyó la idea de elaborar un instrumento conjunto de la OIT y la OMI y citó precedentes a ese respecto. Este grupo estaba dispuesto a analizar de forma constructiva todas las propuestas, pero éstas tendrían que ser viables y eficaces para lograr su apoyo. Para que un instrumento de este tipo sea aceptable ha de lograrse el consenso. Este grupo estaba de acuerdo con la idea de buscar soluciones más inmediatas que la que ofrecería un convenio.

8.7 El Grupo de la Gente de Mar declaró que le agradaría que la OIT y la OMI colaborasen en la elaboración de un convenio relativo al seguro obligatorio. También ellos deseaban buscar soluciones más inmediatas y se ofrecieron a poner a disposición del Grupo un modelo de finiquito para que éste lo estudiara. En esta reunión del Grupo también podrían elaborarse los epígrafes funcionales de una resolución de la Asamblea de la OMI.

8.8 El observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización reiteró que la inmensa mayoría de las reclamaciones se habían tramitado correctamente y con equidad. Volvió a referirse al anexo 3 del documento IMO/ILO/WGLCCS 2/6 y a las estadísticas relativas al número de casos que habían tramitado durante los últimos cinco años los Clubes P e I y al monto de las reclamaciones en cuestión. En su opinión, el sistema actual funciona bien y no hay necesidad de introducir un régimen de seguro obligatorio. No sería prudente elaborar un convenio que pasara por alto la legislación nacional y los distintos sistemas nacionales de seguridad social y que, por ello, presentara dificultades. Sería muy difícil elaborar un código eficaz y la implantación de tal instrumento probablemente diera lugar a controversias. No se ha demostrado que exista una "necesidad imperiosa". Volvió a señalar que los Clubes P e I no están actuando de forma negativa y han propuesto un procedimiento informal y poco costoso para resolver los casos "problemáticos".

8.9 El Grupo de la Gente de Mar afirmó que aunque entendía las razones por las que los Clubes P e I desean mantener sus reglas, llegado el caso, esos clubes se adaptarían a los cambios. Además, la gente de mar no confía en el mecanismo tan escueto que se propone. Los resultados

de las reuniones mantenidas con los Clubes P e I les han decepcionado. Deberían encontrarse soluciones a largo y a corto plazo, empezando por una resolución de la Asamblea de la OMI que recogiera las exigencias de los regímenes de seguros.

8.10 Refiriéndose a las declaraciones del observador de los Clubes P e I, la delegación de Chipre afirmó que una necesidad imperiosa no se demuestra simplemente con estadísticas sino observando la realidad, por ejemplo las tendencias que se observan en cuanto a la propiedad de los buques, el suministro de tripulaciones, la gestión naval y la provisión de servicios de registro. Es preciso garantizar las salvaguardias necesarias, respetando al mismo tiempo las condiciones de un mercado abierto y sin limitaciones.

8.11 Respondiendo a una pregunta de los armadores, así como a las muchas observaciones formuladas con respecto a la posible colaboración entre la OIT y la OMI, la Secretaría de la OIT explicó que existen varias maneras de elaborar directrices y códigos en el ámbito de la OIT, o en colaboración con otros organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas. La Secretaría de la OIT también recordó al Grupo que los resultados de sus dos primeras reuniones serán examinados por la Comisión Paritaria Marítima en la reunión que celebrará en enero de 2001.

8.12 La Sra. Balkin se refirió, en ese mismo sentido, a los aspectos prácticos de la elaboración de un proyecto de resolución que la Asamblea de la OMI examinaría en su próximo periodo de sesiones (noviembre de 2001). Afirmó que sería posible que el proyecto de resolución fuera examinado por el Comité Jurídico de la OMI en octubre de 2001, para ser remitido, a continuación, a la Asamblea. Con respecto a la elaboración de un convenio, no habría ningún problema siempre y cuando el Consejo de Administración de la OIT y el Comité Jurídico de la OMI otorgaran el mandato para realizar dicha tarea. Señaló que, en la OMI, cuando va a elaborarse un convenio, la práctica que se sigue es que un grupo de Gobiernos prepare el proyecto inicial, y no la Secretaría.

8.13 El Presidente propuso una solución en dos etapas: en primer lugar, se buscaría una solución a corto plazo, como la elaboración de una resolución de la OMI y la OIT a la que se podrían adjuntar directrices o un código y, en segundo lugar, una solución a largo plazo, como la elaboración de un instrumento de obligado cumplimiento que adoptarían las dos organizaciones. Estaba claro que la opinión de algunas partes de que la situación actual es satisfactoria, no impedía tomar otras medidas. También señaló que para llegar a una solución internacional debían tenerse en cuenta los distintos planes nacionales. En el actual periodo de sesiones el Grupo podía centrarse en la solución a corto plazo. En la próxima reunión, que podría celebrarse antes del próximo mes de octubre, se podían preparar propuestas más maduras para presentarlas al Consejo de Administración de la OIT y al Comité Jurídico de la OMI.

8.14 Con respecto a esa propuesta, el observador del Grupo internacional de las Asociaciones de Protección e Indemnización reiteró la oposición de dicho grupo a un código o a unas directrices (que se adjuntarían a una resolución de la Asamblea) y a un convenio, ya que no veía la necesidad de adoptar tales medidas si se hacía un análisis correcto de los hechos, dejando aparte los problemas de aplicación antes mencionados. La solución prevista por la Gente de Mar socavaría el principio fundamental de la mutualidad de los riesgos y tendría como consecuencia que los propietarios de buques "buenos" subvencionaran a los que no lo fueran tanto. Se refirió a la resolución A.898(21) de la Asamblea, en la que se señala que el sistema de protección e indemnización es una forma eficaz de seguro y refleja los criterios exigentes adoptados por los Clubes del Grupo Internacional, que son un fuerza positiva en el sector.

8.15 La delegación de Grecia afirmó que era alentador ver la luz al final del túnel. Sugirió la posibilidad de redactar un anteproyecto de resolución y se preguntaba si no se podría pedir a la Comisión Paritaria Marítima, es decir, a los interlocutores sociales, que realizaran esa labor en su próxima reunión, en enero de 2001.

8.16 El Grupo de los Armadores reafirmó que contribuiría de forma constructiva a la elaboración de una resolución de la Asamblea de la OMI y de las directrices que se adjuntaran a dicha resolución. Sin embargo, tendrían que estar convencidos de que el resultado mejoraría la situación actual. Les parecía bien el calendario propuesto por el Presidente. Como respuesta a la sugerencia de la delegación de Grecia de que la Comisión Paritaria Marítima podría preparar en su reunión de enero de 2001 un proyecto o proyectos de resolución, el orador dijo que, aunque en principio esta era una buena idea, el apretado orden del día de dicha Comisión probablemente no lo permitiera.

8.17 El Grupo de la Gente de Mar también apoyó la propuesta del Presidente. Este grupo señaló en particular su observación de que aunque no hubiese ningún problema con el sistema actual, este hecho no debería ser un obstáculo para establecer un sistema destinado a resolver problemas futuros. Estaba de acuerdo con el Grupo de los Armadores en que la Comisión Paritaria Marítima no iba a disponer de tiempo para ocuparse de esta cuestión. La Gente de Mar proponía un proyecto de modelo de finiquito para que el Grupo lo examinara como posible anexo a la resolución de la Asamblea de la OMI propuesta.

8.18 El Presidente clausuró el debate sobre el modelo de finiquito propuesto por la Gente de Mar dejando los textos como anteproyectos.

8.19 Tras evacuar consultas, el Grupo decidió establecer un subgrupo sobre la cuestión de las lesiones corporales y muerte con el siguiente mandato:

- .1 el subgrupo examinará soluciones a corto plazo para resolver las cuestiones relacionadas con las reclamaciones por lesión corporal y muerte de la gente de mar; y
- .2 el subgrupo elaborará el marco para un posible proyecto de resolución sobre lo anterior, con un anexo que contenga un índice de un posible código de prácticas para las reclamaciones en cuestión. Ese anexo contendría un apéndice con un proyecto de modelo de finiquito o cualquier otro modelo de "recibo liberatorio".

8.20 El representante gubernamental de Chipre, Sr. Nicolas Charalambous, fue nombrado presidente del subgrupo. Al informar al Grupo sobre la labor realizada, el presidente de este subgrupo, presentó el proyecto de texto de la resolución propuesta (anexo 4) que había elaborado el subgrupo para que sirviera de base para debates ulteriores y que no comprometía a ningún miembro del Grupo por el momento. En las propuestas había elementos que podían servir de base para proseguir las deliberaciones en la próxima reunión del Grupo. Señaló que, para su labor, el subgrupo había utilizado como punto de partida la resolución A.898(21) de la Asamblea de la OMI, relativa a las Directrices sobre la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo. A fin de dar una estructura a su labor y poder avanzar, el subgrupo había decidido analizar por separado las reclamaciones contractuales y las extracontractuales y centrarse en esta reunión en las primeras, dejando el tema de las reclamaciones extracontractuales para la próxima reunión del Grupo. Refiriéndose al proyecto

de texto de la resolución propuesta y del anexo propuesto con su apéndice, el presidente del subgrupo señaló que varios párrafos se habían dejado entre corchetes, bien porque no se habían debatido plenamente, o no habían recibido suficiente apoyo por el momento, bien porque contenían cuestiones controvertidas que había que debatir con más tiempo. El subgrupo estimó que los párrafos del preámbulo tenían que reflejar tanto la perspectiva de la OMI como de la OIT, ya que la resolución se someterá a la consideración de ambas organizaciones. También era necesario armonizar los textos de los párrafos de los preámbulos de las dos resoluciones, ya que algunas de las consideraciones son comunes a ambas. El texto sobre el arqueo que figura en el párrafo 2.2 del anexo propuesto se había mantenido entre corchetes puesto que el debate había demostrado, por un lado, la necesidad de garantizar que las directrices se apliquen a todos los buques y, por otro, las dificultades de orden práctico para exigir a los buques muy pequeños que lleven certificados a bordo. El texto que figura en el párrafo 5 del anexo propuesto no representa en modo alguno una formulación que goce de consenso. Únicamente contiene una lista de los elementos que deberán incluirse y para los que habrá que encontrar la formulación adecuada. Es un párrafo controvertido y sobre el que tanto los Armadores como la Gente de Mar tienen opiniones firmes. Con respecto al modelo de finiquito que figura en el apéndice del anexo, se había tenido en cuenta la necesidad de que prevalezcan las disposiciones de legalización nacional en caso de conflicto con los términos de dicho modelo.

8.21 El Presidente del Grupo propuso no centrarse innecesariamente en los párrafos del preámbulo de la resolución ya que dichos párrafos volverán a examinarse en la próxima reunión.

8.22 El Grupo de la Gente de Mar propuso incluir los dos nuevos párrafos siguientes en el preámbulo de la resolución:

"recordando el artículo 19 8) de la Constitución de la OIT, que estipula que en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las que figuren en el convenio o en la recomendación;

recordando los deberes del Estado del pabellón de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón, según recoge el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982."

8.23 El Grupo de la Gente de Mar también estimaba que las palabras "No obstante lo dispuesto en la legislación nacional", que figuran en el párrafo 4 del anexo propuesto, deberían haberse encerrado entre corchetes, y propuso que en su lugar se incluyera un texto similar al principio de las directrices. Esta propuesta recibió el apoyo de Chipre y del Presidente.

8.24 Los Armadores reiteraron la postura que ya habían manifestado con respecto a las cuestiones y soluciones propuestas. Aunque, a su juicio, no existía un problema importante que requiriera soluciones del tipo de las que se estaban debatiendo, habían participado en esta labor de reflexión con un espíritu constructivo. No habían aceptado ningún mecanismo en particular, pero iban a estudiar las distintas propuestas. Refiriéndose al texto, indicaron que, a su juicio, algunos de los párrafos del preámbulo encerrados entre corchetes tal vez no fueran necesarios y estimaban que ese texto debería ser lo más breve posible. Reiteraron sus reservas con respecto al párrafo 5 del anexo propuesto, en el que se enumeran las características de la cobertura del seguro. En particular, la cuestión de la posibilidad de un acceso directo iba directamente al

meollo del concepto de mutualidad y lo socavaría. Reiteraron asimismo sus reservas en cuanto a la idea de que toda liquidación de una reclamación lo fuera sin perjuicio de otros derechos legales. También pensaban que el concepto de una cobertura basada en la responsabilidad objetiva podría tener connotaciones y repercusiones jurídicas que a ellos se les escapaban. En cuanto al modelo de finiquito propuesto, señalaron que la última frase, es decir el texto referido a la deducción de los pagos recibidos por las reclamaciones contractuales, se había mantenido entre corchetes. El Grupo de los Armadores consideraba que esta frase era innecesaria y señaló que la forma en que estaba redactada -"Tal pago podrá deducirse"- no le da carácter obligatorio. A reserva de estas observaciones, los Armadores podían aceptar que el proyecto de resolución con el anexo y el apéndice correspondientes se adjuntara al informe del Grupo.

8.25 El observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización se adhirió a las observaciones realizadas por el Grupo de los Armadores y reiteró la postura de su organización con respecto a la necesidad de tal resolución. Insistían en que el sistema actual es eficaz y funciona bien. Por ello, tenían grandes reservas con respecto a algunas de las disposiciones de la resolución: el preámbulo, en particular el párrafo final, relativo a la necesidad de unas normas mínimas internacionales, y el párrafo 5 del anexo propuesto, en particular los conceptos del acceso directo, la responsabilidad objetiva, la deducción de los pagos y la notificación de las cancelaciones. Esos conceptos socavarían el principio operativo de la mutualidad en que se basan los Clubes. Se refirió a la postura de los Clubes expresada en el anexo 3 del documento IMO/ILO/WGLCCS 2/6. Las disposiciones del párrafo 6, relativas a los certificados, también se consideraban problemáticas, ya que serían difíciles de aplicar en la práctica. En cuanto al modelo de finiquito propuesto, se estimaba que entraría en conflicto con la legislación nacional de los países en los que existe una normativa legal sobre el tema de la indemnización.

8.26 La delegación de Chipre podía aceptar la inclusión de los dos nuevos párrafos propuestos por la Gente de Mar para el preámbulo de la resolución. A juicio de esta delegación, la resolución propuesta sería de gran utilidad, especialmente si se tiene en cuenta la proliferación de nuevos registros en países sin tradición marítima. Las directrices propuestas ofrecerían una orientación muy útil a esos Estados y sus disposiciones podrían tenerse en cuenta al actualizarse la legislación marítima de los Estados.

8.27 La Sra. Balkin planteó una duda con respecto a la compatibilidad del modelo de finiquito propuesto y los términos de los contratos de trabajo. Lo que le preocupaba era la posibilidad de que el contrato de trabajo contuviera una cláusula por la cual el marino ya hubiera aceptado que el pago de cualquier reclamación en virtud de dicho contrato constituía un finiquito. Éste es un aspecto que debería tenerse en cuenta al redactar el texto de dicho modelo de finiquito.

8.28 La Gente de Mar explicó que el objetivo del finiquito propuesto era impedir los abusos que pueden derivarse del desequilibrio de poder negociador en que se encuentra la gente de mar o sus parientes más próximos en relación con los propietarios de buques. Se mencionó el testimonio de las viudas. Sin embargo, no cabía duda de que el modelo de finiquito propuesto podría elaborarse más en la próxima reunión.

8.29 El observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización indicó que la duda planteada por la Sra. Balkin confirmaba la postura de su organización, en el sentido de que ese tipo de disposiciones podrían pasar por alto la legislación nacional y entrar en conflicto con ella.

8.30 La delegación de Chipre señaló que el texto del anexo propuesto debería quedarse como estaba, pero que en la próxima reunión del Grupo podían aportarse elementos que apoyaran las posturas expuestas, en particular de los Estados en que se plantearían problemas con la legislación nacional.

8.31 Una representante de la Secretaría de la OIT se refirió a la definición de "lesión corporal" que figura en el párrafo 1 del anexo propuesto, y que por el momento se ha dejado en blanco. Señaló que ésa es una expresión que se utiliza en los convenios y recomendaciones de la OIT, y también en sus publicaciones, pero que no se ha definido por considerarse que su significado es claro. Sólo existe la definición de la expresión "lesión profesional" que se define como la muerte o cualquier lesión corporal o enfermedad resultante de un accidente del trabajo. También propuso armonizar el título del modelo de finiquito propuesto en el apéndice con el tema de esta resolución, de modo que dijera lo siguiente: "Modelo de finiquito para las reclamaciones contractuales". Señaló el texto que se había añadido entre corchetes al párrafo 6.1 del anexo propuesto con la opción de exigir un certificado de cada asegurador, teniendo en cuenta la advertencia hecha por los Clubes P e I de que pueda haber más de un asegurador para la tripulación de buque.

8.32 Respondiendo a la explicación dada por la Secretaría y a la propuesta de ésta, la delegación de Chipre dijo que, a su juicio, el texto añadido al párrafo 6 del anexo propuesto debía mantenerse entre corchetes y que prefería dejar abierta la cuestión de la definición de lesión corporal. Esa delegación tenía reservas en cuanto al uso de la expresión "lesión profesional".

8.33 El Grupo de los Armadores sugirió la posibilidad de dejar pendiente, de momento, la cuestión de la definición de lesión corporal. Un observador del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización señaló que el que distintos Clubes P e I expidieran certificados provocaría dificultades de orden práctico. Tampoco apoyaba la idea de modificar el título del modelo de finiquito propuesto para incluir en él una referencia a las reclamaciones contractuales, por las razones ya indicadas con respecto a los problemas con la legislación nacional.

8.34 El Grupo de la Gente de Mar pidió a las Secretarías que, para la próxima reunión, examinen la cuestión del párrafo propuesto para el preámbulo en relación con la necesidad de una protección especial para la gente de mar dado el carácter internacional del sector del transporte marítimo. Se necesita información sobre el trato que se da a los trabajadores de otros sectores, por ejemplo los del sector de la aviación y los de sectores no relacionados con el transporte, para determinar si existe realmente la necesidad de dar un trato especial a la gente de mar, o si lo que se necesita, más bien, es un trato más equitativo.

## **9 Recomendaciones para el Comité Jurídico de la OMI y/o el Consejo de Administración de la OIT, según proceda**

9.1 El Presidente resumió el consenso alcanzado en el Grupo sobre los dos temas -abandono y muerte y lesiones corporales- con respecto a una solución en dos etapas. La primera consistiría en adoptar una resolución con carácter de urgencia, y la segunda, en examinar una solución internacional más completa, que se elaboraría con miras a establecer un sistema de carácter obligatorio allí donde no exista ningún plan nacional que se ocupe de estas cuestiones. En los dos casos, el Grupo estimó que la opción del seguro obligatorio u otra forma de garantía financiera parecía la más adecuada. A este respecto, el Presidente señaló que los miembros del Grupo debían presentar sus respuestas concretas sobre la resolución prevista antes de la próxima

reunión. Por consiguiente, se decidió que el Grupo continúe trabajando en las propuestas elaboradas en esta reunión antes de formular ninguna recomendación para el Comité Jurídico de la OMI y/o el Consejo de Administración de la OIT.

9.2 El Grupo acordó celebrar su próxima reunión del 30 de abril al 4 de mayo de 2001 en la sede de la OMI en Londres. Además, aprobó el proyecto de orden del día provisional propuesto por su Presidente y modificado para recoger el punto adicional propuesto por el Grupo de la Gente de Mar, el cual figura en el anexo 5. Los plazos para la presentación de los documentos que se examinarán en la próxima reunión del Grupo son los siguientes: los documentos que contengan nuevas propuestas se podrán presentar hasta el 1 de marzo de 2001 y los restantes, hasta el 30 de marzo de 2001.

9.3 Como preparativos para la próxima reunión, el Grupo encargó a las Secretarías de la OIT y de la OMI lo siguiente:

- asegurarse de que los textos de los proyectos de resolución se ajustan a la práctica de las dos organizaciones;
- estudiar la posibilidad de combinar los dos proyectos de resolución en un solo proyecto, siempre y cuando se tome una decisión sobre este asunto en la próxima reunión;
- recopilar más información de los Estados que no han respondido todavía el cuestionario sobre la legislación y la práctica y en relación con la garantía financiera para las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte del trabajador en otros sectores económicos.

## **10 OTROS ASUNTOS**

10.1 El Grupo pidió que se invite a asistir a su próxima reunión a las organizaciones que gozan de carácter consultivo ante la OMI y que tengan un posible interés en las cuestiones que se están tratando, por ejemplo la IUMI.

\*\*\*

## ANEXO 1

**DECLARACIÓN DE LAS VIUDAS DE MARINOS A QUE  
SE HACE REFERENCIA EN EL PÁRRAFO 6.8**

**(Declaración de la Sra. Urszula Miegion y la Sra. Regina Szymanska,  
de Gdynia (Polonia))**

1 Somos Urszula Miegion y Regina Szymanska, viudas de dos tripulantes que perdieron la vida cuando el **Leros Strength** se hundió frente a las costas de Noruega el 8 de febrero de 1997. Nos complace poder hacer esta declaración ante el Grupo de expertos de la OMI y la OIT. La hacemos no sólo en nuestro nombre, sino en el de otras 10 familias que perdieron a seres queridos en el accidente del **Leros Strength**. Hablamos, pues, en nombre de 12 viudas y 18 hijos en total. Como no sabemos inglés, hemos pedido al Sr. Jaskiewicz que lea nuestra declaración en ese idioma.

2 Nuestros maridos eran marinos profesionales y llevaban trabajando en el mar, de forma regular, 32 y 7 años, respectivamente. Hasta el momento de su muerte, nuestros maridos constituían la única fuente de ingresos de nuestras familias. Antes de su muerte, llevábamos una vida desahogada en Polonia. Desde entonces, todo ha cambiado, y ahora nos vemos obligadas a depender de la caridad de nuestros familiares y amigos para cubrir nuestras necesidades básicas.

3 La primera noticia que tuvimos de la muerte de nuestros maridos fue a través del Sr. Pyzik, de la agencia de colocación Morska Agencia, que llamó por teléfono a nuestras casas e informó a nuestros familiares de que el buque se había hundido. No nos dieron razón de la causa del hundimiento ni de si había supervivientes. Después de esa primera noticia, la agencia no volvió a ponerse en contacto con nosotros hasta dos días después, cuando se nos invitó a todas las viudas a una reunión en las oficinas de la agencia en Gdynia para hablar de la indemnización. Todo lo que supimos sobre el hundimiento fue a través de la radio y la televisión.

4 En la reunión con el Sr. Pyzik, que representaba a los propietarios del buque, y el Sr. Lugowski, en representación del Club P e I (ambos de Morska Agencia), se nos dijo que debíamos aceptar 30 000 dólares de los Estados Unidos en concepto de indemnización por las muertes de nuestros maridos con arreglo a los contratos de trabajo que éstos habían firmado. Los propietarios del buque, sin embargo, insistieron en que aceptáramos esa suma como finiquito de cualquier otra reclamación que pudiéramos tener contra las distintas compañías. Nosotras consideramos que la suma ofrecida era muy baja. Además, después de oír las noticias sobre el accidente, nos dimos cuenta de que existían serias dudas en cuanto a la navegabilidad del **Leros Strength** y que si aceptábamos esa liquidación tal vez nunca llegaríamos a saber por qué murieron nuestros maridos. Por ello, 12 familias no aceptamos la oferta de indemnización, a pesar de los grandes esfuerzos que hicieron los representantes de los propietarios del buque para que la aceptáramos y firmásemos un finiquito.

5 En los días inmediatamente siguientes a la reunión celebrada en Morska Agencia, recibimos numerosas llamadas telefónicas de la Sra. Woycik, del corresponsal de los Clubes P e I Surnave, instándonos a que aceptásemos la indemnización ofrecida como liquidación de nuestras reclamaciones. Nosotras nos negamos a aceptar esa propuesta y, a continuación, dicha señora nos dijo que si no aceptábamos la indemnización ofrecida antes de determinada fecha, no

cobraríamos en absoluto. Nosotras nos negamos a aceptar esa indemnización tan baja, y ni los propietarios del buque ni el Club P e I han vuelto a ponerse en contacto con nosotras.

6 Las pérdidas y dificultades económicas que estamos sufriendo, aunque son muy difíciles de soportar, no pueden compararse con el sufrimiento emocional que hemos padecido y seguimos padeciendo desde la muerte de nuestros maridos. Cuando se produjo el hundimiento, nos molestó el comportamiento de los propietarios del buque, Lamda Sea Shipping Co, de Chipre, y de los gestores, Leros Management S.A., de Grecia, y de sus aseguradores, el Liverpool and London P and I Club, de Inglaterra.

7 La única ayuda que hemos recibido ha sido de la ITF, que nos informó de la causa del hundimiento y de las distintas investigaciones realizadas, incluidos los reconocimientos submarinos. Tras las investigaciones realizadas, está claro que el buque se hundió por el fallo inexcusable de los propietarios de no reparar y mantener en las debidas condiciones su buque.

8 Por los distintos informes que hemos leído, entendemos que las operaciones de reparación y mantenimiento del **Leros Strength** debían haber sido supervisadas y verificadas por las sociedades de clasificación ABS y RINA, y que los graves defectos descubiertos durante distintos reconocimientos periódicos no recibieron la atención requerida y fueron una de las causas del hundimiento del buque. Desearíamos saber por qué las sociedades de clasificación no son responsables ante nosotras por la negligencia de sus inspectores.

9 Incluso en el caso de que llegemos a obtener una indemnización como resultado de los esfuerzos de la ITF y de sus abogados, esa indemnización será un pequeño consuelo que nunca podrá compensar la pérdida de nuestros seres queridos. El dinero procederá, probablemente, de la compañía de seguros, y nosotras no veremos el castigo, económico o penal, de los auténticos responsables de esta tragedia. ¿Es que, acaso, no deberían ser responsables de sus acciones las personas que dirigen sus negocios con tan poco respeto por la vida humana?

10 Ya han transcurrido más de tres años y nueve meses desde el hundimiento del buque, y nosotras todavía no hemos recibido ninguna indemnización de los propietarios del buque ni de sus aseguradores. No entendemos por qué tenemos que esperar tanto tiempo, después de tan trágico accidente, para recibir una oferta de indemnización digna. La única vez que los propietarios del buque se pusieron en contacto con nosotras fue inmediatamente después del hundimiento del buque para convencernos de que aceptaríamos una indemnización muy baja. Desde entonces, no han vuelto a hacerlo.

11 Hasta la fecha, los propietarios no han dado ninguna explicación de por qué se hundió el buque y nuestros maridos perdieron la vida.

12 Sabemos por la ITF que la batalla para obtener una indemnización se ha librado ante distintos tribunales de diferentes países. Parece que los propietarios del buque están dispuestos a pagar grandes cantidades de dinero a sus abogados y a dejarnos a nosotras, las víctimas, sin nada.

13 Sabemos que las tácticas utilizadas contra nosotras por los propietarios del buque y el Club P e I son tácticas muy utilizadas por los propietarios de buques y sus aseguradores para evitar pagar una indemnización adecuada a las viudas y familiares a cargo de los marinos fallecidos.

14 Tras el hundimiento del **Leros Strength** ha habido varios sucesos trágicos. Nosotras sabemos de los casos de las viudas polacas de los marinos que se encontraban a bordo del **Athenian Fidelity** y del **Sletreal**, por nombrar sólo algunos, las cuales siguen, como nosotras, sin recibir una indemnización. Nos parece que si no tuviéramos la ayuda de una organización como la ITF, ninguna de nosotras recibiría una indemnización adecuada ni una explicación de por qué murieron nuestros seres queridos.

15 ¿Por qué los propietarios del buque, los Clubes P e I y las sociedades de clasificación no aceptan la responsabilidad por la muerte de nuestros maridos, nos explican qué ocurrió y nos pagan una indemnización adecuada? ¿Por qué intimidan a las viudas y familiares para que acepten una indemnización tan baja y renuncien a cualquier otro derecho que puedan tener ante la ley? Nosotras queremos que los propietarios del buque y sus aseguradores, Liverpool and London, nos expliquen por qué se hundió el **Leros Strength** y por qué murieron nuestros maridos. Queremos saber por qué, después de esperar tres años y nueve meses, todavía no hemos recibido una oferta de indemnización digna.

Muchas gracias

31 de octubre de 2000

\*\*\*

**ANEXO 2****DECLARACIÓN DEL ABOGADO QUE REPRESENTA A LAS VIUDAS  
A QUE SE HACE REFERENCIA EN EL PÁRRAFO 6.9**

**(Declaración del Sr. Paul Newdick, de Clyde & Co.,  
Bufete Internacional de Abogados)**

1 En el ejercicio de mi profesión de abogado llevo más de 15 años ocupándome de reclamaciones por muerte y lesiones de gente de mar y sus familias.

2 He presenciado las respuestas del Club P e I de los propietarios de buques en este Grupo y, en particular, su negativa a admitir que los métodos que emplean con respecto a las reclamaciones de la gente de mar y sus familias sean criticados en modo alguno.

3 El problema estriba en que las reclamaciones relacionadas con la gente de mar reciben el mismo trato de los Clubes P e I que las restantes reclamaciones que éstos tramitan, ya sean reclamaciones relacionadas con la carga o reclamaciones relacionadas con abordajes. Sin embargo, con esa forma de actuar se niegan y violan los derechos humanos fundamentales de la gente de mar.

4 Una forma muy real de abuso de los derechos humanos de la gente de mar se encuentra en la utilización de finiquitos, sistema por el cual, a cambio del pago de la indemnización por muerte o lesión corporal a que da derecho el contrato del marino, los Clubes P e I y sus representantes insisten en que éste o su familia firmen un recibo liberatorio con respecto a todas las reclamaciones, incluidas las posibles reclamaciones por negligencia. A pesar de que el Club P e I y el propietario del buque no tienen ningún derecho legal a exigir la firma de tal recibo, lo que se hace en la práctica es retener el pago de la indemnización contractual hasta que se produce esa firma. Para la gente de mar y sus familiares, que se encuentran en una situación especialmente vulnerable tras un caso de lesión corporal grave o muerte, ese comportamiento equivale a una coacción económica.

5 Al obtener un finiquito o recibo liberatorio de un marino o de su familia, el propietario del buque y el Club P e I están violando el derecho fundamental de acceso a los tribunales, derecho que recoge el artículo 6 del Convenio Europeo de Derechos Humanos. Lo que se pretende con un finiquito o recibo liberatorio es impedir que el marino o su familia intenten un recurso legal ante los tribunales, lo cual representa una privación real de derechos humanos.

6 La postura de los Clubes P e I con respecto al concepto de "pagar para ser pagado" podría igualmente utilizarse para privar a la gente de mar de una solución jurídica. Los Clubes P e I afirman que no han recurrido a ninguna cláusula de "pagar para ser pagado" con respecto a las reclamaciones relacionadas con la gente de mar, pero no quieren dar seguridades de que no lo harán en el futuro. De hecho, la razón de las declaraciones que han hecho los Clubes P e I con respecto a las reclamaciones por lesión corporal y muerte era rebatir argumentos en su contra al defenderse de un ataque de los intereses de la carga contra la fórmula "pagar para ser pagado" en los casos del "FANTI" y del "PADRE ISLAND" presentados ante la Cámara de los Lorens de este país. Por consiguiente, aunque a los Clubes P e I les convino hacer la declaración relativa a los casos de muerte y lesión corporal cuando les ayudaba a defender la fórmula "pagar para ser

pagado" en el contexto de las reclamaciones relacionadas con la carga, ahora no están dispuestos a decir nada más que, hasta la fecha, no se han amparado en dicha fórmula en el caso de las reclamaciones por muerte y lesión corporal. En tales circunstancias, no hay ninguna razón en absoluto para que no puedan comprometerse ante la IMO y la OIT de que no lo harán en el futuro. Sin embargo, no lo han hecho, lo cual sólo puede hacer pensar que desean mantener la posibilidad de aplicar la fórmula de "pagar para ser pagado" cuando les convenga hacerlo con respecto a reclamaciones por muerte y lesión corporal.

7 En los documentos que han presentado, los Clubes P e I han expuesto distintos argumentos en defensa de la forma en que han actuado con respecto a las reclamaciones presentadas en casos concretos. Yo conozco muchos de esos casos y podría dar respuestas detalladas que rebatieran los argumentos de los Clubes P e I, pero me parece que poco se adelantaría en este foro con entrar en detalles.

8 La cuestión de los dos principios fundamentales que acaban de mencionarse (el del finiquito y el de "pagar para ser pagado") podría resolverse muy eficazmente mediante un código de conducta para la resolución de las reclamaciones por muerte y lesión corporal y mediante el uso de un modelo de finiquito que permitiera conseguir el pronto pago de la indemnización contractual, sin perjuicio del derecho de la gente de mar a interponer una acción por negligencia o culpa extracontractual. El propietario del buque no asumiría ningún tipo de responsabilidad por el hecho de abonar la indemnización contractual y, por tanto, tendría libertad para defenderse ante los tribunales. Todo esto no quiere decir que la gente de mar no tenga que probar la negligencia, sino simplemente que la gente de mar debe tener la posibilidad, como derecho humano fundamental, de llevar su caso a los tribunales para que éstos decidan sobre el fondo de la cuestión.

Paul Newdick  
31 de octubre de 2000

\*\*\*

**ANEXO 3****ELEMENTOS DE UN POSIBLE PROYECTO DE RESOLUCIÓN****[DIRECTRICES SOBRE LA PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA  
PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR]**

LA ASAMBLEA,

[RECONOCIENDO que el abandono de la gente de mar es un problema grave, que tiene una dimensión humana y social y que requiere urgente atención,

RECORDANDO los deberes del Estado de abanderamiento de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón, según se recoge en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982,

RECORDANDO las disposiciones del artículo 5 de la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, 1963, relativo a las funciones consulares, y en particular las disposiciones sobre la protección y ayuda que deben prestar las oficinas consulares a los buques y a sus tripulaciones,

RECORDANDO las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo, y entre ellas el Convenio (Nº 166) sobre la Repatriación de la Gente de Mar (revisado), 1987, de la OIT,

RECORDANDO la Resolución sobre la protección de los salarios de los marinos abandonados, adoptada por la Comisión Paritaria Marítima de la Organización Internacional del Trabajo en octubre de 1991,

AFIRMANDO que el pago de la remuneración y la provisión de la repatriación deberían formar parte de los derechos contractuales y/o legales de la gente de mar, y no se ven afectados por la falta de voluntad o la incapacidad del propietario del buque para cumplir sus obligaciones,

RECONOCIENDO que cuando el propietario del buque incumple sus obligaciones, los Estados de abanderamiento, y quizá en algunos casos también los Estados suministradores de mano de obra, tienen que intervenir,]

1. ADOPTA las directrices [Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar] cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Estados Miembros a que establezcan un mecanismo de garantía efectivo para proteger a la gente de mar en caso de que ésta sea abandonada [e informen a las organizaciones de los mecanismos adoptados];

3. PIDE a los Estados Miembros que, sin perjuicio de la notificación requerida en virtud de obligaciones convencionales, señalen los puntos de contacto designados para los casos de abandono;
4. INSTA ADEMÁS a los Estados Miembros a que, cuando establezcan tal sistema, observen como mínimo los principios recogidos en las directrices;
5. SOLITA al Comité Jurídico y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan las directrices sometidas a examen y las modifiquen según sea necesario.

## ANEXO

### **[DIRECTRICES SOBRE LA PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR]**

#### **1 Formas de una garantía adecuada**

1.1 Entre las formas que una garantía adecuada podría adoptar se encuentran la de un seguro efectivo u otras formas de garantía financiera, tales como [*se incluirá una relación*], que ofrezcan unas condiciones similares de cobertura. (Véase el anexo [ ], en el que se describen planes nacionales para la provisión de tales garantías [*por elaborar*]).

#### **2 Certificación**

2.1 [Los Estados de abanderamiento se asegurarán de que los buques que enarbolen su pabellón están en condiciones de presentar en todo momento un certificado que sirva de prueba *prima facie* de la existencia de una garantía [adecuada] para proteger a la gente de mar en caso de abandono.]

#### **3 Aspectos del abandono**

3.1 Los problemas resultantes del abandono son los siguientes:

- a) la repatriación;
- b) el sustento [mantenimiento] de los tripulantes en situación de abandono;
- c) la situación con respecto a las leyes de inmigración; y
- d) la cuestión del pago de la remuneración pendiente.

#### **3.2 Repatriación**

- [.1 Independientemente de cuáles sean las circunstancias que hayan dado lugar al abandono, el coste de la repatriación sigue siendo responsabilidad del propietario del buque.
- .2 Es responsabilidad del propietario del buque encargarse de la repatriación por medios adecuados y rápidos, normalmente por transporte aéreo, incluyendo la provisión de manutención y alojamiento desde el abandono del buque hasta la llegada al destino de la repatriación, la asistencia médica, el pasaje y el transporte de los efectos personales.

- .3 En caso de que el propietario del buque no cumpla las obligaciones arriba mencionadas, es responsabilidad de la autoridad competente del Estado de abanderamiento organizar la repatriación y adelantar el dinero necesario para realizarla.
- .4 En caso de que el propietario del buque y el Estado de abanderamiento incumplan su obligación de repatriar al marino abandonado, la autoridad consular del Estado del que sea nacional el marino [o del Estado rector del puerto] deberá encargarse de la repatriación.
- .5 La repatriación, según se indica en los párrafos anteriores, deberá realizarse sin perjuicio de la recuperación de los gastos, salvo del marino.]

### 3.3 Sustento [mantenimiento] de los tripulantes en situación de abandono

- .1 Por sustento [mantenimiento] de los tripulantes o gente de mar en situación de abandono se entiende lo siguiente: manutención, ropas, alojamiento, asistencia médica y atención de otras necesidades. La recuperación de tales gastos deberá estar garantizada por la cobertura ofrecida por la garantía a que se hace referencia en el párrafo 1.1.

### 3.4 Situación con respecto a las leyes de inmigración

- .1 [El Estado rector del puerto deberá informar a las autoridades de inmigración de que la gente de mar abandonada está protegida por un sistema de garantía que cubre los gastos de repatriación y el pago de la remuneración pendiente, lo cual deberá tenerse en cuenta al determinar la situación de la gente de mar abandonada con respecto a las leyes de inmigración.] *[Hay que establecer un vínculo entre estas disposiciones y las relativas a la certificación que figuran más arriba.]*

### 3.5 Pago de la remuneración pendiente

- .1 El pago de la remuneración pendiente comprenderá los salarios [devengados] y las otras prestaciones previstas en el contrato y en la legislación nacional.

[Nota a pie de página propuesta por la Gente de Mar: Por remuneración se entenderá [entre otras cosas] lo siguiente: los salarios y horas extraordinarias devengados, las licencias pagadas, los pagos por rescisión del contrato, la seguridad social y las cotizaciones al fondo de pensiones.]

[Variante de nota a pie de página propuesta por los Armadores: A reserva de lo que dispongan las leyes y reglamentos nacionales, por remuneración podrá entenderse [entre otras cosas] lo siguiente: los salarios y horas extraordinarias devengadas, licencias pagadas, los pagos por rescisión del contrato, la seguridad social y las cotizaciones al fondo de pensiones.]

\*\*\*

**ANEXO 4****PROYECTO DE RESOLUCIÓN****DIRECTRICES SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES CON RESPECTO A LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES POR LESIÓN CORPORAL O MUERTE DE LA GENTE DE MAR**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, y asuntos jurídicos conexos,

[RECORDANDO TAMBIÉN que la Declaración Universal de Derechos Humanos, de las Naciones Unidas, establece un ideal común de derechos humanos inalienables que se aplican a todas las personas y que en su artículo 6 estipula que todo ser humano tiene derecho en todas partes al reconocimiento de su personalidad jurídica, que en su artículo 7 estipula que todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley, que en su artículo 23 estipula unas condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y otras medidas de protección social, y que en su artículo 25 recoge el derecho a un nivel de vida adecuado que asegure la salud y el bienestar de la familia, y que incluye el derecho a los seguros en caso de invalidez, viudez y otros casos de pérdida de los medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad,]

[RECORDANDO ADEMÁS que estos derechos humanos fundamentales que están directamente relacionados con las reclamaciones por muerte o lesión corporal de los tripulantes se han complementado con varios instrumentos de las Naciones Unidas, entre ellos el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales,]

[RECORDANDO ASIMISMO el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993, y el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999,]

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

CONSIDERANDO que la Organización Internacional del Trabajo (OIT), con su singular estructura tripartita, su competencia y su larga experiencia en el ámbito social, tiene un papel esencial que desempeñar para garantizar que la gente de mar, al igual que el resto de los trabajadores, goza de una protección adecuada contra las lesiones corporales y la muerte resultantes de su trabajo,

RECORDANDO las pertinentes normas internacionales del trabajo aplicables a la actividad laboral en el sector marítimo y, en particular, el artículo 10 del Convenio (Nº 165) sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987, en cuanto se refiere a la protección conseguida mediante el seguro de la gente de mar,

CONSIDERANDO que existe, por tanto, la necesidad de recomendar unas normas internacionales mínimas para las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesión corporal y muerte de la gente de mar,

CONSIDERANDO ADEMÁS que estas directrices representan una valiosa contribución al objetivo de la Organización de impedir la utilización de buques deficientes y con un seguro inadecuado,

CONSIDERANDO TAMBIÉN que dado el carácter mundial del sector del transporte marítimo la gente de mar necesita una protección especial para tener la seguridad de que goza de una cobertura de seguro efectiva [y que sus derechos humanos inalienables han de ser protegidos a este respecto],

PREOCUPADA por el hecho de que si los propietarios de buques no disponen de una cobertura de seguro efectiva u otra forma efectiva de garantía financiera, la gente de mar tal vez no obtenga una indemnización pronta y adecuada,

CONSIDERANDO ADEMÁS que debería proveerse una indemnización contractual [fundada en la responsabilidad objetiva] y que ésta no debería afectar a ningún otro derecho legal del que la gente de mar o sus familiares más próximos puedan gozar (*habrá de volverse sobre este párrafo*),

OBSERVANDO la importancia del factor humano en el plan de acción de la OMI, [la necesidad de fomentar el transporte marítimo de calidad y la importancia de poder atraer a la profesión de marino a personal nuevo debidamente capacitado,] y que dicho factor humano es parte fundamental del mandato de la OIT,

[OBSERVANDO TAMBIÉN que existen problemas graves y reales en relación con el régimen jurídico para la tramitación de las reclamaciones de la gente de mar por lesión corporal y muerte, problemas que tienen una dimensión social y humana y que requieren urgente atención,]

CONVENCIDA de que unas directrices de carácter recomendatorio son un medio provisional adecuado para establecer un marco que favorezca que todos los propietarios de buques adopten medidas para garantizar que la gente de mar recibe una indemnización contractual por lesión corporal y muerte,

1. ADOPTA las Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que insten a los propietarios de buques a que cumplan las Directrices;
3. INVITA a los Gobiernos Miembros a que comuniquen a la OMI y a la OIT los puntos de contacto encargados de las cuestiones que entran dentro del ámbito de aplicación de las Directrices;
4. PIDE al Comité Jurídico y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan las Directrices sometidas a examen y las modifiquen según sea necesario.

ANEXO

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

**1 DEFINICIONES**

1.1 En las presentes Directrices:

- .1 por *reclamaciones contractuales* se entiende las reclamaciones de indemnización por lesión corporal o muerte cuya cuantía se ajuste a los términos y condiciones del contrato de trabajo de la gente de mar;
- .2 por *seguro efectivo* se entiende el seguro [, con o sin deducibles,] u otros tipos de garantía financiera destinados a satisfacer las reclamaciones contractuales contra los propietarios de buques. [El seguro puede adoptar la forma de un seguro de indemnización del tipo que ofrecen actualmente los miembros del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización y otras formas efectivas de seguro (incluido el autoseguro) y de garantía financiera que ofrezcan condiciones similares de cobertura];
- .3 por *asegurador* se entiende toda persona que proporcione un seguro a un propietario de buque;
- .4 **[por *lesión corporal* se entiende ...];**
- .5 por *propietario de buque* se entiende el propietario de un buque de navegación marítima o cualquier otra persona o entidad que se haya responsabilizado de la explotación de dicho buque; y
- [.6 por *arqueo bruto* se entiende el calculado de conformidad con las reglas de arqueo que figuran en el anexo 1 del Convenio internacional sobre el arqueo de buques, 1969].

## **2 ÁMBITO DE APLICACIÓN**

2.1 Se insta a los propietarios de buques a aplicar las presentes Directrices a todos los buques de navegación marítima [de arqueo bruto igual o superior a 300, y se les recomienda que también las apliquen a los buques de arqueo bruto inferior a 300].

2.2 Las presentes Directrices no se aplicarán a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que dicho Estado decida lo contrario.

## **3 RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE LOS BUQUES**

3.1 Los propietarios de buques deben disponer que sus buques tengan una cobertura de seguro acorde con las presentes Directrices.

3.2 Los propietarios de buques también deben tomar las medidas adecuadas cuando surjan reclamaciones contractuales para una liquidación pronta y equitativa de las mismas.

## **4 LIQUIDACIÓN DE LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES**

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

## **5 COBERTURA DE SEGURO**

[ A fin de ofrecer un seguro efectivo, los criterios funcionales que deben seguirse son, entre otros, los siguientes:

- .1 posibilidad de acceso directo;
- .2 garantía financiera;
- .3 cobertura de la responsabilidad objetiva;
- .4 pago íntegro;
- .5 sin perjuicio de otros derechos legales;
- .6 seguridad; y
- .7 notificación de cancelaciones]

## 6 CERTIFICADOS

6.1 Los propietarios de buques deben asegurarse de que sus buques llevan a bordo un certificado expedido por el asegurador. Dicho certificado debe colocarse en un lugar bien visible de los alojamientos de la tripulación. En el caso de que más de un asegurador cubra las reclamaciones contractuales, [basta con un solo certificado que confirme la identidad del asegurador principal.] [se necesitará un certificado de cada asegurador.]

6.2 Como mínimo, el certificado debe incluir:

- .1 el nombre del buque;
- .2 el número IMO del buque;
- .3 el nombre del asegurador;
- .4 el domicilio social del asegurador;
- .5 el nombre del propietario del buque;
- .6 el periodo de validez del certificado;
- .7 la cobertura por lesión corporal y muerte; y
- .8 una certificación de que el seguro cumple las normas recomendadas en las presentes Directrices con respecto a los riesgos cubiertos por el asegurador.

## APÉNDICE

### MODELO DE FINIQUITO

Buque: .....

Suceso: .....

Marino: .....

El abajo firmante, [marino] [heredero legal y/o familiar del marino], reconoce por la presente haber recibido la suma de [moneda y cuantía] en concepto de satisfacción de la obligación del empleador de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de los términos y condiciones del contrato de trabajo del marino, y libera por la presente al empleador de sus obligaciones en virtud de dichos términos y condiciones del contrato de trabajo.

El pago se efectúa sin admisión de responsabilidad ante cualquier reclamación y se acepta sin perjuicio del derecho de [marino/heredero legal y/o familiar del marino] a presentar una reclamación ante los tribunales por negligencia o culpa extracontractual o a pretender cualquier otra reparación legal disponible como resultado del suceso arriba mencionado. [Tal pago podrá deducirse de la indemnización por daños que pueda resultar de cualesquiera de esas reclamaciones en relación con el suceso arriba mencionado.]

Fecha .....

Firmado .....

\*\*\*

**ANEXO 5**

**ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL**

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

que se celebrará en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR,  
del lunes 30 de abril, a partir de las 9 30 horas, al viernes 4 de mayo de 2001

- 1 Informe sobre los datos preparados o recopilados por las Secretarías de la OIT y la OMI
- 2 Ultimación de la labor relativa a:
  - la resolución sobre abandono
  - la resolución sobre muerte y lesiones corporales
- 3 Examen de una posible solución a largo plazo para la garantía financiera con respecto al abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar
- 4 Posible revisión del mandato para abordar la solución a largo plazo
- 5 Recomendaciones a los órganos rectores respecto de:
  - a) la adopción de las resoluciones
  - b) la labor futura del Grupo
  - c) la revisión del mandato, según proceda
- 6 Aprobación del proyecto de informe

\*\*\*

**ANEXO 6****LISTA DE PARTICIPANTES**

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

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

- Sr. K. Akatsuka (Japón)
- Sr. G. Koltsidopoulos (Grecia)
- Sr. D. Lindemann (Alemania)
- Sr. J. Lusted (Reino Unido)

**- DIRECCIONES DE CORREO ELECTRÓNICO**

- office@jsaldn.org.uk (inglés)
- senkyo@jsaldn.org.uk (japonés)
- Lindemann@Reederverband.de
- john.lusted@british-shipping.org

**Asesores**

- Sra. E. Midelfart (Noruega)

- [edith.midelfart@rederi.no](mailto:edith.midelfart@rederi.no)

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

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

- Sr. S. Buckman (Ghana)
- Sr. J. Lamug (Filipinas)
- Sr. B. Orrell (Reino Unido)
- Sr. A. Tselentis (Grecia)

- [amosup@mnل.sequel.net](mailto:amosup@mnل.sequel.net)

**Asesores**

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

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

Sr. P. Newdick

Sr. A. Jaskiewicz

Sra. R. Szymanska

Sra. U. Miegou

## PARTICIPANTES DE LA OMI

### GOBIERNOS MIEMBROS

### DIRECCIONES DE CORREO ELECTRÓNICO

#### CHIPRE

Sr. N. Charalambous

- [dmslo@ukgateway.net](mailto:dmslo@ukgateway.net)

Sr. A. Chrysostomou

#### ESTADOS UNIDOS

Sr. W. Chaney

- [wchaney@comdt.uscg.mil](mailto:wchaney@comdt.uscg.mil)

Sra. A. Tidball

Sr. D.B. Stevenson

- [csr@seamenschurch.org](mailto:csr@seamenschurch.org)

Sr. B. Eglinton

- [shlssvoc@us.hsanet.net](mailto:shlssvoc@us.hsanet.net)

#### FRANCIA

Sr. J-M. Schindler

- [Jean-Marc.schindler@diplomatie.fr](mailto:Jean-Marc.schindler@diplomatie.fr)

Sr. A. Mathieu

- [arnaud.mathieu@equipement.gouv.fr](mailto:arnaud.mathieu@equipement.gouv.fr)

Sr. F. Joret

- [fabien.joret@equipement.gouv.fr](mailto:fabien.joret@equipement.gouv.fr)

#### FILIPINAS

Sra. B. Pimentel

- [bvp@marina.gov.ph](mailto:bvp@marina.gov.ph)

Sr. G. Asuque

- [gbad@philemb.demon.co.uk](mailto:gbad@philemb.demon.co.uk)

**GRECIA**

Sr. A. Chondronasios - [ikar@yen.gr](mailto:ikar@yen.gr)

Sr. G. Boubopoulos

**REINO UNIDO**

Sr. M. Kerr - [amsed.fco@gtnet.gov.uk](mailto:amsed.fco@gtnet.gov.uk)

**REPÚBLICA DE COREA**

Sr. Yoo Myeong-Yun - [myyou@post.webkimft.or.kr](mailto:myyou@post.webkimft.or.kr)

## OBSERVADORES

### GOBIERNOS

### DIRECCIONES DE CORREO ELECTRÓNICO

#### NORUEGA

Sr. A. Østre

- anders.ostre@sjofartsdir.dep.no

### REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA

Sra. M. A. Ngowi

### ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

#### CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

Sra. L. Howlett

#### FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)

Sr. D. Dearsley

- david.dearsley@marisec.org

Sr. P. McKnight

Sr. R. Guy

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

Sr. J. Smith

- Smith\_James@itf.org.uk

Sr. J. Thuillier

#### GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Sr. H. Hurst

- heh.hurst@btinternet.co.uk

## SECRETARÍA CONJUNTA

### OIT

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

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

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

Sra. M. A. Giacobino-Shakespear, Auxiliar Administrativo, Departamento de Actividades Sectoriales

### OMI

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

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

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

---