

Organización Internacional del Trabajo

Organización Marítima Internacional

Informe final

**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**

Ginebra, 2-6 de marzo de 2009



Organización Internacional del Trabajo

Organización Marítima Internacional

Informe final

**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**

Ginebra, 2-6 de marzo de 2009

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2009

Primera edición 2009

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de una traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a la Oficina de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

ISBN 978-92-2-322761-6 (print)

ISBN 978-92-2-322762-3 (web pdf)

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: pubvente@ilo.org.

Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns.

Impreso por la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza

Índice

	<i>Página</i>
Apertura de la reunión.....	1
Provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar.....	3
Preámbulo	7
Objetivos y principios generales	8
Definiciones y ámbito de aplicación.....	8
Norma	9
Pauta.....	11
Anexo	11
Conclusión	11
Garantía financiera para las reclamaciones contractuales por enfermedad, lesiones o muerte	11
Forma del instrumento.....	17
Propuesta de texto sobre la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar.....	17
Propuesta de texto sobre el tratamiento de las reclamaciones contractuales y la garantía financiera	21
Adopción del informe y observaciones finales	25
 Anexos	
Anexo I.....	27
Propuesta de texto para una enmienda al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, que se someterá al futuro Comité Tripartito Especial con miras a su adopción conforme a lo dispuesto en el artículo XV del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.....	27
Norma – Provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar ..	27
Pauta – Provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar	28
Anexo XX.....	28
Anexo II.....	29
Propuesta de texto para una enmienda al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, que se someterá al futuro Comité Tripartito Especial con miras a su adopción conforme a lo dispuesto en el artículo XV del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.....	29
Norma A4.2.2 – Tratamiento de las reclamaciones contractuales; garantía financiera (nueva)	29
Pauta B4.2.....	30
Anexo 4-I.....	30
Anexo III.....	31
Lista de participantes	31

Apertura de la reunión

1. El 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 (en adelante, Grupo Mixto de Trabajo) celebró su novena reunión del 2 al 6 de marzo de 2009 en la sede de la Organización Internacional del Trabajo en Ginebra, Suiza. Presidió la reunión el Sr. Charles Darr (Gobierno, Estados Unidos). La portavoz de los armadores fue la Sra. Edith Midelfart (Noruega), el portavoz de la gente de mar fue el Sr. Brian Orrell (Reino Unido) y el portavoz del Grupo Gubernamental fue el Sr. Neil Frank Ferrer (Filipinas). La lista de los participantes figura en el anexo III al presente documento.
2. *El Mandato del Grupo Mixto de Trabajo, aprobado por el Consejo de Administración de la OIT y el Comité Jurídico de la OMI, era el siguiente:*
 - I. El Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT proseguirá examinando la cuestión de la garantía financiera para la gente de mar/tripulantes y sus dependientes por lo que respecta a la indemnización en los casos de lesiones corporales, muerte y abandono.
 - II. Al hacerlo, el Grupo Mixto de Trabajo deberá tomar en consideración los instrumentos pertinentes de la OMI y de la OIT, incluidos los que se están examinando actualmente o que posiblemente se adopten en un futuro cercano.
 - III. Deberá continuar el seguimiento del problema de abandono de la gente de mar/tripulantes, tomando en consideración toda la información pertinente, incluidas las soluciones técnicas disponibles por lo que respecta a la garantía financiera.
 - IV. Concluirá sus debates y acordará principios que faciliten la redacción de disposiciones de carácter obligatorio para su inclusión en un instrumento o instrumentos adecuados.
 - V. En su próxima reunión deberá formular las recomendaciones apropiadas al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT.
3. La Sra. Elizabeth Tinoco, Jefa del Servicio de Actividades Sectoriales, dio inicio a la reunión y la bienvenida a los participantes en nombre del Director General de la OIT. Declaró que la crisis económica estaba afectando a la industria de los transportes marítimos, con más gente de mar expuesta al abandono. La base de datos sobre abandono se actualizaba periódicamente, y los casos más recientes reflejaban probablemente la desaceleración que estaba experimentando la actividad naviera a causa de las difíciles condiciones comerciales a las que se enfrentaba la industria. En su octava reunión, el Grupo Mixto de Trabajo había progresado considerablemente en la búsqueda de soluciones a las cuestiones del abandono y la indemnización respecto de las reclamaciones por lesiones y muerte de la gente de mar. Alentó al Grupo Mixto de Trabajo a que en la presente reunión llevase a término su labor. El informe final se presentaría a la reunión de noviembre de 2009 del Consejo de Administración de la OIT, así como a la reunión de octubre de 2009 del Comité Jurídico de la OMI.
4. El representante de la OMI, Sr. Gaetano Librando, Director Adjunto y Jefe de la Sección de Tratados y Normas, recordó que el Grupo Mixto de Trabajo se había constituido hacía más de diez años con el cometido de garantizar, a través de la aplicación de instrumentos internacionales aplicables, el derecho de la gente de mar a una indemnización justa en caso de muerte o lesiones corporales, así como a una protección adecuada en caso de abandono. Recordó asimismo que el Grupo Mixto de Trabajo se había encargado de preparar los textos de dos importantes resoluciones con sus directrices conexas, que tenían por objeto dotar a la gente de mar y a sus familias de la protección de la que habían carecido hasta entonces en estos dos ámbitos relacionados con el bienestar de la gente de mar. El abandono era inaceptable e iba en detrimento de la contratación y la conservación de gente de mar calificada. Con la crisis financiera mundial recurrente, existía un riesgo real de que

esta situación adquiriese proporciones considerables, por lo que era preciso encontrar soluciones y ponerlas en práctica con la mayor brevedad posible. Esta novena reunión se había convocado con el fin de resolver las cuestiones que aún seguían pendientes. El orador alentó al Grupo Mixto de Trabajo a adoptar principios que facilitasen la redacción de disposiciones apropiadas de carácter obligatorio en relación con la indemnización por abandono, lesiones corporales o muerte. La forma que adoptarían dichos instrumentos se decidiría posteriormente.

5. La Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la OIT, recordó el mandato del Grupo Mixto de Trabajo aprobado por el Comité Jurídico de la OMI en octubre de 2008, así como por el Consejo de Administración de la OIT en noviembre del mismo año. Hizo hincapié en que el objetivo de la novena reunión era alcanzar un acuerdo sobre los principios de los futuros textos vinculantes. Recordó a los expertos que debían centrarse en las cuestiones relativas al contenido, la cobertura y el enfoque. A continuación expuso brevemente los documentos presentados. El documento elaborado conjuntamente por la Federación Naviera Internacional (ISF) y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) (IMO/ILO/WGLCCS 9/3) se había basado en un documento «no oficial» elaborado por los Gobiernos del Reino Unido y de los Estados Unidos. La Secretaría Conjunta había tenido presente el enfoque de dicho documento, así como las opiniones expresadas en el documento elaborado por la ITF y la ISF (IMO/ILO/WGLCCS 9/3) y había elaborado a su vez dos documentos (IMO/ILO/WGLCCS 9/1) y (IMO/ILO/WGLCCS 9/2) que podrían servir de base para la discusión de la presente reunión. La Secretaría de la OIT había elaborado también un documento (ILO/IMO/WGPS/9/2009/4) sobre las opciones posibles para abordar la cuestión.
6. El Presidente elogió a los interlocutores sociales por haber allanado sus diferencias. Instó a la reunión a concentrarse en los principios. En su propuesta, la reunión acordó que los dos documentos presentados por la Secretaría Conjunta, (IMO/ILO/WGLCCS 9/1) y (IMO/ILO/WGLCCS 9/2) servirían de base para la discusión.
7. La portavoz de los armadores confirmó que el documento «no oficial» preparado por el Reino Unido y los Estados Unidos había servido de base para la discusión y para el acuerdo entre los interlocutores sociales. Su Grupo estaba deseoso de conocer y examinar las propuestas de los gobiernos. Los dos documentos preparados por la Secretaría Conjunta eran de gran utilidad. La oradora prefería un instrumento vinculado al Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM, 2006), más que un documento independiente. Recordó que el CTM, 2006 ya abordaba adecuadamente las cuestiones de la repatriación y la garantía financiera, por lo que cuestionaba la necesidad de prever disposiciones adicionales relativas al abandono. Señaló algunas cuestiones que era preciso volver a puntualizar en relación con este último: en el caso de un documento independiente sería necesario fijar los límites del arqueo; no deberían incluirse los buques dedicados al cabotaje, y los derechos o prestaciones incluidos deberían limitarse a los costos de repatriación y a la manutención y apoyo necesarios a partir del día del abandono, puesto que los demás costos y prestaciones ya estaban contemplados en otros instrumentos internacionales sobre embargo preventivo, privilegios marítimos e insolvencia. A continuación recomendó firmemente la inclusión de una cláusula de subrogación para el proveedor de la garantía financiera y preguntó al observador del Grupo Internacional de Clubes P e I que diese su parecer al respecto. La portavoz de los armadores señaló que la aplicación del proyecto de instrumento sobre garantía financiera en relación con la indemnización en caso de lesiones corporales o muerte se limitaba a las reclamaciones contractuales. Respecto de la obligación de no presionar a la gente de mar a aceptar un pago inferior al importe contractual, la oradora consideraba que también debería existir la obligación de no ejercer una presión indebida sobre el armador para que indemnizase por un importe superior al contractual. Dadas las opciones disponibles, concluyó que la utilización de un modelo de finiquito no debería ser obligatoria.

-
8. El portavoz de la gente de mar lamentó que se hubiese perdido la oportunidad para la OIT de aparecer en los medios de comunicación al haberse denegado el acceso a la reunión a una cadena de televisión, hubiese sido una buena oportunidad para atraer la atención de la opinión pública sobre la labor de la Organización. Seguidamente pasó a formular observaciones sobre los dos documentos presentados por la Secretaría Conjunta. Al referirse al documento sobre abandono (IMO/ILO/WGLCCS 9/1), destacó que la definición de «gente de mar o marino» era demasiado limitada a efectos del abandono; otras personas, como familiares o supernumerarios, también podrían encontrarse a bordo de los buques. La cuestión de los salarios también debería incluirse en las disposiciones. Se podría debatir el período pertinente, posiblemente tres o cuatro meses. Consideraba que la propuesta de un formato tipo en el punto 9 era necesaria. Refiriéndose al documento IMO/ILO/WGLCCS 9/2, el portavoz de la gente de mar señaló que, en el párrafo 3, «enfermedad» no se mencionaba en el mismo sentido que en el CTM, 2006, y que era preciso incluirla en las reclamaciones contractuales. En el párrafo 4 era preciso indicar la persona a la cual dirigir la reclamación contractual de indemnización. Respecto al certificado, consideraba que en este caso también debería mantenerse. Por último, propuso sustituir, al principio de la pauta B4.2 las palabras «En la medida en que sea compatible con» por «Sin perjuicio de», a efectos de coherencia con la resolución.
 9. El representante del Gobierno de los Estados Unidos era de la opinión que debido a la crisis financiera actual, más compañías de la industria del transporte marítimo podían declararse insolventes por motivos distintos. Se mostró satisfecho por el apoyo manifestado por el Comité Jurídico de la OMI a la labor llevada a cabo por el Grupo Mixto de Trabajo. La crisis financiera había provocado una mayor sensibilización hacia la necesidad de elaborar un instrumento vinculante.
 10. El representante del Gobierno de Filipinas observó que los dos documentos elaborados por la Secretaría Conjunta reflejaban bien los argumentos contenidos en otros documentos así como la labor que había llevado a cabo el Grupo Mixto de Trabajo.
 11. El representante del Gobierno de Francia señaló a la atención de los presentes dos nuevos casos de abandono en los puertos de su país, un fenómeno que estaba adquiriendo nuevas proporciones con el aumento del número de quiebras. Apoyó la postura adoptada por el representante del Gobierno de los Estados Unidos sobre la necesidad de acordar con carácter urgente soluciones obligatorias que fuesen viables.
 12. El representante del Gobierno de la República de Corea consideraba que la labor del Grupo Mixto de Trabajo debería ajustarse a la resolución adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo. Se mostró partidario de una norma, con sus correspondientes pautas, que se incluyese en el CTM, 2006. Estaba previsto que el CTM, 2006 entrase en vigor en 2011. Recibiría una amplia ratificación. Los pescadores también estarían cubiertos por medidas similares. A su juicio el ámbito de aplicación debería incluir a los buques pesqueros. En cuanto a la modalidad de garantía financiera, se mostró flexible, aunque partidario de fijar límites razonables.
 13. Los representantes de los Gobiernos del Reino Unido y Chipre insistieron en que, dado el clima económico actual y sus efectos negativos sobre la industria del transporte marítimo, la labor del Grupo Mixto de Trabajo debía concluirse con celeridad.

Provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar

14. Un representante del Gobierno de Filipinas, interviniendo en nombre del Grupo Gubernamental, informó de que su Grupo había centrado sus discusiones en cuestiones de

principio y que habían llegado a acuerdos en una serie de puntos importantes. Si bien quedaban algunas áreas de desacuerdo, dijo que su Grupo apoyaba en su conjunto el documento de la Secretaría Conjunta. Seguidamente, el portavoz del Grupo Gubernamental pasó a analizar en detalle el texto del proyecto de instrumento propuesto respecto de los siguientes puntos:

- *Objetivos y principios, párrafo 2:* Los gobiernos coincidieron con el principio de que la misma serie de circunstancias no podía dar lugar a una «doble compensación» o «doble indemnización». Consideraban que el concepto podía reforzarse sustituyendo «debería» por «deberá». Como no tenían una opinión firme sobre si utilizar «doble compensación» o «doble indemnización», el Grupo Gubernamental optó por dejar la elección del término a criterio de la industria, y pidió su parecer al Grupo Internacional de Clubes P e I.
- *Definiciones y ámbito de aplicación, cuestión relativa a la ampliación de las disposiciones a los buques pesqueros:* Se acordó excluir a los buques pesqueros del ámbito de aplicación del proyecto de instrumento debido a las características propias de la industria pesquera.
- *Definiciones y ámbito de aplicación, definición de «gente de mar o marino», en el párrafo 1, b):* Hubo acuerdo en conservar la definición del término «gente de mar o marino» como estaba, si bien se tomaba nota de que el Grupo de la Gente de Mar la consideraba muy limitada.
- *Definiciones y ámbito de aplicación, párrafo 2:* Los participantes convinieron en conservar el texto sin cambios. Consideraban que si las disposiciones se incluían en el CTM, 2006, el arqueo bruto no plantearía problemas, y en caso de que adoptasen la forma de un instrumento independiente, el arqueo bruto sería uno de los últimos puntos que se debatirían con motivo de la siguiente discusión sobre el tema.
- *Definiciones y ámbito de aplicación, párrafo 5:* Los gobiernos apoyaron la idea del control por el Estado del puerto y se mostraron satisfechos con la formulación de la disposición en el proyecto de instrumento.
- *Norma, párrafo 2:* Los participantes convinieron en conservar el texto de la disposición sustituyendo, por motivos de redacción, «un buque que enarbole su bandera» por «un buque que enarbole la bandera de la Parte», o un texto similar.
- *Norma, párrafo 3:* Hubo acuerdo en añadir el siguiente texto entre corchetes al final del párrafo c): «[...] incluido el impago del salario contractual durante como mínimo dos meses]».
- *Norma, párrafo 4:* A pesar de la opinión del Grupo de la Gente de Mar de que los «salarios» deberían añadirse a la lista de puntos enumerados, los gobiernos propusieron dejar el texto como estaba.
- *Norma, párrafos 5 a 11:* Se acordó, por el momento, no cambiar las disposiciones relativas al certificado de garantía en caso de abandono. Consideraban que, si bien los documentos justificativos eran útiles, era preciso prever un cierto grado de flexibilidad y reducir la carga administrativa que conllevaba la presentación de múltiples certificados. Los gobiernos consideraban que el certificado de garantía en caso de abandono debería integrarse en el Certificado de Trabajo Marítimo. Para ello, llegado el momento, sería necesaria una amplia modificación de las disposiciones pertinentes a fin de garantizar la coherencia con el CTM, 2006.

-
- *Norma, párrafo 13, a)*: Tras amplias discusiones, no habían llegado a ningún acuerdo. El Grupo Gubernamental decidió conservar todos los corchetes del texto.
 - *Pauta, párrafo 1*: Los gobiernos consideraron la disposición importante en la misma medida, por lo que había que mantenerla en el texto. Un gobierno propuso trasladar el párrafo a la norma.
15. En nombre de los empleadores de la industria pesquera del Grupo de los Armadores, un miembro empleador reiteró sus inquietudes en relación con la propuesta de que las disposiciones fuesen aplicables a los buques pesqueros, lo que, en primer lugar, planteaba el problema de la representación. La ISF había indicado claramente que no representaba a la industria pesquera y que los propietarios de buques pesqueros no participarían en el procedimiento de enmiendas previsto con arreglo al artículo XV del CTM, 2006. Además, el Convenio había sido concebido para la industria del transporte marítimo, no para la industria pesquera, para la que la CIT había adoptado un documento específico, el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). El CTM, 2006, no incluía definiciones de los términos «pescador», «propietario de buque pesquero» o «buque pesquero», y utilizaba el «arqueo bruto» en lugar de la «eslora». Sería pues preferible preparar un documento independiente sobre el abandono de los pescadores con arreglo a lo dispuesto en el Convenio núm. 188.
 16. El secretario del Grupo de la Gente de Mar convino en que la industria pesquera tenía sus propias características. El Convenio núm. 188 era el fruto de tres difíciles discusiones de la Conferencia sobre un tema complejo. La exclusión general de los buques pesqueros del ámbito de aplicación del CTM y su inclusión en lo relativo a la cuestión del abandono podía crear confusión. Pidió que se dejase claro el procedimiento para enmendar el Convenio núm. 188 a fin de incluir el abandono.
 17. El Presidente concluyó que había acuerdo para no ampliar a los buques pesqueros el ámbito de aplicación del texto propuesto sobre garantía financiera en caso de abandono.
 18. El portavoz de la gente de mar observó que la oración relativa a la doble compensación en el *párrafo 2* de la sección *Objetivos y principios* era confusa y consideró acertado que se aclarase en relación con sus implicaciones en materia de derecho civil. En principio su Grupo estaba de acuerdo con la definición de «gente de mar o marino» que figuraba en el *párrafo 1, b)*, de la sección *Definiciones y ámbito de aplicación*, pero advirtió que, en caso de abandono, las personas a bordo de un buque que no fuesen marinos también podían necesitar ser repatriadas, por ejemplo, las esposas y los supernumerarios. Respecto al *párrafo 2* de la misma sección, el portavoz de la gente de mar cuestionó la exclusión de los buques de arqueo bruto inferior a 500. Dichos buques eran susceptibles de dedicarse al comercio interior, y en algunos países el abandono en determinados puertos podía suponer un largo viaje de vuelta. Su Grupo también cuestionaba las implicaciones de los *párrafos 5 y 6* de la sección *Definiciones y ámbito de aplicación* para el control por el Estado del puerto y el trato no más favorable respectivamente, y explicó que si las disposiciones se incluían en el CTM, 2006, no sería preciso conservar dichos párrafos. En relación con el *párrafo 4* de la *norma*, el portavoz de la gente de mar podría aceptar el texto como estaba, sin la inserción de la palabra «salarios», siempre y cuando en el *párrafo 3, c)*, de la misma sección se incluyese la oración adicional propuesta por el Grupo Gubernamental. Su Grupo consideraba que los *párrafos 5 a 11* de la *norma* no establecían con claridad a quién incumbía la expedición del certificado de garantía en caso de abandono, a saber, la autoridad competente o el proveedor de la garantía financiera. Refiriéndose a la aplicación del arqueo en el *párrafo 5*, el portavoz de la gente de mar preguntó si los buques con un arqueo inferior al límite establecido, que no tendrían la obligación de llevar un certificado, necesitarían de todos modos cumplir los requisitos relativos a la garantía financiera. El Grupo de la Gente de Mar se mostró profundamente decepcionado por la decisión del Grupo Gubernamental de mantener la totalidad de la sección *a)* del *párrafo 13* de la *norma*

entre corchetes, puesto que ya se había aceptado claramente en reuniones anteriores que las prestaciones adeudadas deberían incluir los sueldos devengados. El portavoz de la gente de mar también dijo que su Grupo aceptaría trasladar el *párrafo 1* de la *pauta* a la *norma* y observó que el Grupo Gubernamental aceptaba el modelo que figuraba en el *anexo*.

19. La portavoz de los armadores señaló que la definición de «gente de mar o marino» era aceptable, puesto que se basaba en el CTM, 2006. No tenían nada que añadir respecto del límite establecido para el arqueo y su Grupo aceptaba el documento en su versión actual. Un experto del Grupo de los Armadores, refiriéndose a los *párrafos 5 y 6* de la sección *Definiciones y ámbito de aplicación*, observó que si bien el *párrafo 6* figuraba en el documento conjunto ISF-ITF, el *párrafo 5* tal vez no fuese necesario. Volviendo a la *norma*, la portavoz de los armadores indicó que si el texto se incluía en el CTM, 2006, los *párrafos 5 a 11* no eran necesarios. No tenían nada que añadir respecto del *párrafo 13*, en el entendimiento de que la formulación se finalizaría posteriormente en la discusión prevista para tal fin.
20. El portavoz del Grupo Gubernamental observó que la cuestión de la «doble compensación» podía aclararla la Oficina. En cuanto a la definición de «gente de mar o marino», el término estaba incluido en las definiciones del CTM, 2006. El establecimiento del arqueo mínimo quedaría resuelto si el texto se insertaba en el CTM, 2006. Los gobiernos estaban a favor del control por el Estado del puerto y el *párrafo 5* de la sección *Definiciones y ámbito de aplicación* podría suprimirse si se optaba por la opción del CTM, 2006. El Grupo no había debatido el vínculo entre los *párrafos 5 y 6*. En cuanto a los *párrafos 5 a 11* de la *norma*, el Grupo se mostró de acuerdo con el principio de certificación, pero no había examinado en detalle todos los párrafos. Por otro lado, no había podido alcanzar un acuerdo para la supresión de los corchetes del *párrafo 13, a)*. Por último, no podía aceptar que el *párrafo 1* de la *pauta* se trasladase a la *norma*.
21. El portavoz de la gente de mar dijo que si los corchetes del *párrafo 13, a)*, tenían su origen en el documento conjunto ISF-ITF se darían por satisfechos. Aclaró que no se había llegado a ningún acuerdo con el Grupo de los Armadores sobre si dicha provisión se referiría a tres o a cuatro meses, de ahí los corchetes que aparecían en el documento conjunto ISF-ITF. Señaló que su Grupo aceptaba la definición de «gente de mar o marino». No obstante, era habitual que a bordo se encontrasen otras personas como las esposas de los marinos o los supernumerarios, a los que, llegado el caso, también sería necesario repatriar.
22. La portavoz de los armadores dijo que su Grupo podía aceptar el traslado del *párrafo 1* de la *pauta* a la *norma*. De hacerse, sería necesario hacer alguna modificación para el caso de los supernumerarios. No obstante, en lo relativo a los sueldos y otras prestaciones adeudadas, era necesario establecer límites, tanto en cuanto a tiempo como en cuanto a nivel. La gente de mar no debería demorarse en presionar para obtener el cobro de atrasos o de sueldos pendientes. Los armadores reconocían la importancia de la repatriación. La gente de mar debía contar con protección frente a los empleadores que no cumplían la normativa. No obstante, su Grupo no podría aceptar la supresión de los corchetes del *párrafo 13, a)*, en especial en lo referente a los límites de tiempo.
23. El portavoz de la gente de mar señaló que, en la octava reunión, la inclusión de los salarios y el límite de tiempo había recibido un apoyo abrumador, habiéndose alcanzado por consiguiente un acuerdo al respecto (Informe final de la octava reunión, párrafos 65 a 67).
24. Un representante de la Oficina aclaró que el proyecto de instrumento se había concebido para formar parte del CTM, 2006 o como un documento independiente. La Oficina había facilitado una solución para la definición de «gente de mar o marino» basada en el CTM, 2006, en el entendimiento de que el texto final dependería de las discusiones sobre la forma que habría de adoptar el instrumento. Los párrafos 5 al 11 también contenían

elementos basados en el CTM, 2006, y también sería preciso adaptarlos una vez tomada la decisión.

25. El portavoz del Grupo Gubernamental destacó la postura de su Grupo respecto de los siguientes cuatro puntos: en primer lugar, coincidían en que existía una relación entre el párrafo 13, *a)*, y el párrafo 3, *c)*. En segundo lugar, una gran mayoría se había pronunciado a favor de retirar los corchetes del párrafo 13, *a)*. En tercer lugar, habían convenido en conservar los corchetes del párrafo 13, *a)*, en relación con los límites, fijándolos en tres y cuatro meses. A este respecto, señaló que la mayoría preferiría tres meses, pero que les gustaría escuchar la opinión de los interlocutores sociales sobre el particular. Por último, una mayoría abrumadora se había pronunciado a favor de añadir texto que aclarase «las prestaciones contractuales adeudadas a la gente de mar y otros derechos derivados de la legislación nacional del Estado del pabellón».
26. El representante del Gobierno de Dinamarca reiteró su posición, expresada en la octava reunión, de que no podía compartir la posición de la gran mayoría de los gobiernos. Le preocupaba que los gobiernos tuviesen que resolver los conflictos entre armadores y gente de mar sobre cuestiones salariales. Los salarios deberían estar cubiertos en caso de insolvencia del armador.
27. La portavoz de los armadores declaró que su Grupo no podía estar de acuerdo con los gobiernos, puesto que no consideraba que existiese un vínculo entre los párrafos 13 y 3 y deseaba mantener los corchetes del párrafo 13, *a)*.
28. El portavoz de la gente de mar pidió a los armadores que aclarasen si sus objeciones respecto de la cuestión salarial guardaban relación con el límite de tres o cuatro meses. Recordó a los armadores el compromiso que habían adquirido de informar a la gente de mar de su postura sobre el particular. La gente de mar consideraba que los párrafos 13, *a)* y 3, *c)* estaban relacionados. En el párrafo 3, *c)*, dos meses sería un límite adecuado, y en el párrafo 13, *a)*, sería necesario más tiempo. Estuvieron de acuerdo con los gobiernos en cuanto a la prestación adeudada. Hubiesen preferido cuatro meses, pero aceptaban fijar el mínimo en tres.
29. La portavoz de los armadores insistió en que el CTM, 2006 establecía que debía pagarse el salario a la gente de mar hasta que se hiciese efectiva la repatriación. No debería incluirse ningún otro salario. La cobertura de la garantía financiera debía ser concreta. La gente de mar no debería permitir que se acumulasen los salarios adeudados, era preciso establecer límites. Reiteró que existían instrumentos internacionales sobre los ámbitos relacionados con los privilegios marítimos, el embargo preventivo y la insolvencia.
30. Seguidamente, la reunión examinó el texto del proyecto de instrumento, que la Secretaría Conjunta revisaría en consecuencia.

Preámbulo

31. La portavoz de los armadores consideraba que no era necesario un preámbulo si se optaba por la revisión del CTM, 2006.
32. El portavoz de la gente de mar respondió que, dada la postura que habían adoptado los armadores en relación con los salarios, su Grupo ya no estaba convencido de que la inclusión del proyecto de instrumento en el CTM, 2006 fuese la mejor opción, en cuyo caso sería necesario prever un preámbulo.

Objetivos y principios generales

33. Los interlocutores sociales acordaron que era preciso aclarar el contenido del párrafo 2, en particular la expresión «la misma serie de circunstancias».
34. El representante del Gobierno de Francia dijo que con «la misma serie de circunstancias» se hacía alusión a que la misma reclamación no debería dar lugar a una doble compensación.
35. El representante del Gobierno de los Estados Unidos señaló que la garantía financiera no debería menoscabar otros derechos accesorios.
36. Basándose en la discusión, la Secretaría Conjunta facilitó al Grupo Mixto de Trabajo una nueva formulación para la segunda oración de dicho párrafo, a saber, «No obstante, la legislación nacional puede establecer que todo importe pagadero en virtud de este [instrumento] se deduzca de los importes recibidos de otras fuentes en concepto de dichos derechos, reclamaciones o satisfacción en relación con el caso de abandono.»
37. Tras una consulta de la portavoz de los armadores, se debatió si la expresión «puede establecer» era apropiada para dicho contexto, o si era preferible utilizar «establecerá». La gente de mar, así como algunos gobiernos, entre los que se encontraban los Gobiernos de los Estados Unidos, Francia y la República de Corea se mostraron más partidarios de utilizar la primera opción. El instrumento debería ser flexible en su aplicación sin por ello dejar de cumplir los objetivos exigidos. Se decidió mantener la expresión «puede establecer».
38. También se decidió no situar esta segunda oración en un párrafo separado, y se optó por suprimir la expresión «No obstante» al principio de la misma. Por otro lado, tras una pregunta del representante del Gobierno de las Bahamas, el Grupo Mixto de Trabajo consideró que la oración abordaba adecuadamente la manera de prevenir la posibilidad de una «doble compensación».
39. Teniendo en cuenta estas consideraciones, el Grupo Mixto de Trabajo aprobó el párrafo 2.

Definiciones y ámbito de aplicación

40. La portavoz de los armadores propuso que, si el texto iba a adoptar la forma de un documento independiente, sería de utilidad incorporar los párrafos 2 y 5 del artículo II del CTM, 2006, en especial para garantizar la consulta con los interlocutores sociales. El portavoz de la gente de mar observó que, tal vez, dichas consultas no resultasen pertinentes en el marco de un documento independiente. Los interlocutores sociales no contaban con un estatus especial en otras organizaciones. Si no se llegaba a un acuerdo sobre la cuestión de los salarios, la gente de mar no aceptaría que el instrumento se adoptase en la OIT, por lo que ya no sería preciso prever una disposición relativa a la consulta con los interlocutores sociales.
41. En relación con el *párrafo 2*, el portavoz de la gente de mar insistió en que el instrumento debería incluir a los buques de arqueo bruto inferior a 500, puesto que la gente de mar a bordo de dichos buques también podía ser víctima de abandono y no se la podía dejar sin protección. La portavoz de los armadores recordó que las cuestiones relativas al arqueo ya se habían concertado con anterioridad. Respecto de la propuesta de un representante de la Oficina de incluir una referencia al CTM, 2006, el representante del Gobierno de los Estados Unidos era de la opinión que la cuestión podía resolverse sin remitirse al Convenio, a tenor de la propuesta hecha por su Gobierno en la séptima reunión. Se acordó

posponer la discusión y retomarla cuando se hubiese decidido la forma que habrían de adoptar los proyectos de disposición.

42. La portavoz de los armadores recomendó insertar un texto similar al del párrafo 4 del artículo II del CTM, 2006, en el *párrafo 3*, con objeto de excluir de manera expresa a los buques pesqueros del ámbito de aplicación. El portavoz de la gente de mar no estuvo de acuerdo, declaró que la industria pesquera podía excluirse si las disposiciones formaban parte del CTM, 2006, pero si la reunión se decantaba por que las disposiciones adoptasen la forma de un documento independiente no perteneciente a la OIT, éstas podrían muy bien cubrir el sector pesquero. El texto no debería modificarse, aunque quedaría pendiente de la decisión respecto de la forma que habría de adoptar el instrumento.
43. El Presidente recordó que, a juicio del Grupo Gubernamental, la industria pesquera era un sector distinto que no debería ser objeto de la presente discusión. En nombre de los empleadores de la industria pesquera del Grupo de los Armadores, un miembro empleador insistió en la necesidad de abordar la cuestión del abandono en dicho sector. Ahora bien, si la industria del transporte marítimo y la industria pesquera se abordaban en el mismo instrumento, la definición de determinados términos podría plantear problemas, puesto que la aplicabilidad difería considerablemente de un sector a otro. Por consiguiente, recomendó firmemente un documento independiente para la pesca, vinculado al Convenio núm. 188. La reunión decidió que era necesario volver a examinar la cuestión.
44. Respecto de los comentarios que había formulado anteriormente sobre los *párrafos 5 y 6*, un miembro armador declaró que, en el caso de que las disposiciones adoptasen la forma de un documento independiente, el texto debería volver a examinarse, a fin de evitar demoras excesivas e inmovilizaciones, a tenor de lo dispuesto en el CTM, 2006.
45. El representante del Gobierno de los Estados Unidos recordó que en el texto presentado por su Gobierno en la séptima reunión se proponían mecanismos que figuraban en el nuevo convenio de la OMI sobre la remoción de restos de naufragio, y que tenían por objeto garantizar el cumplimiento de las responsabilidades de la parte a su entrada en el puerto. Recomendó firmemente que, en caso de que el proyecto de disposiciones adoptase la forma de un documento independiente de la OMI, se siguiesen dichas propuestas.
46. Tras la discusión entre los miembros de la Mesa de la reunión, el Presidente informó que habían alcanzado un acuerdo de principio en relación con la cuestión de los salarios. El portavoz de la gente de mar explicó que el desacuerdo sobre la supresión de los corchetes del párrafo 13, *a)*, de la norma había llevado a su Grupo a cambiar la opción que preferían de un documento independiente, que hubiese implicado un nuevo escrutinio de todas las disposiciones debatidas con anterioridad. La resolución del crucial tema de los salarios permitía a la gente de mar volver a su preferencia inicial por un texto que formase parte de una enmienda al CTM, 2006. La portavoz de los armadores reiteró que su Grupo siempre se había pronunciado a favor de la opción del CTM, 2006. El Presidente concluyó diciendo que, a partir de entonces, el documento se discutiría teniendo presente la inclusión de las disposiciones en el CTM, 2006.

Norma

47. El Grupo Mixto de Trabajo aprobó el *párrafo 2* en el entendimiento que se resolvería la cuestión de redacción de importancia menor relativa a la expresión «que enarbole su bandera».
48. Respecto del *párrafo 3*, los interlocutores sociales no expresaron objeción alguna a la enmienda propuesta por el Grupo Gubernamental de añadir «incluido el impago del salario contractual durante un período de dos meses» al final del apartado *c)*. Una representante

del Gobierno de Dinamarca expresó su desacuerdo señalando que, a juicio de su Gobierno, el impago por parte de un armador de dos meses de salario no constituía abandono. El Grupo Mixto de Trabajo aprobó el párrafo 3 en su versión enmendada.

49. Habida cuenta de las observaciones formuladas sobre los *párrafos 5 a 11*, el Presidente concluyó diciendo que, si las disposiciones pasaban a formar parte de una enmienda al CTM, 2006, existía acuerdo de principio para integrar dichas disposiciones en el proceso de certificación relativo al trabajo marítimo y revisarlas en consecuencia, con objeto de adaptarlas al CTM, 2006. Si las disposiciones pasasen a formar parte de un instrumento independiente, se examinarían en otro foro distinto.
50. En relación con el *párrafo 13*, la siguiente formulación, aceptable para ambas partes, del apartado *a)* era el resultado de consultas celebradas durante la reunión de la Mesa de la reunión: «*a)* salarios adeudados y otros derechos que el armador haya contraído con la gente de mar en virtud de su acuerdo de empleo, convenio colectivo aplicable o legislación nacional del Estado del pabellón, con un límite de cuatro meses en el caso de los salarios pendientes y de cuatro meses en el caso de las prestaciones adeudadas;».
51. Una representante del Gobierno de Dinamarca recordó que el nuevo texto no recogía las preocupaciones de su Gobierno en relación con la cuestión de los salarios. El representante del Gobierno de Bélgica tomó nota de la relación entre los párrafos 3, *c)* y 13, *a)*, de la norma y se reservó la postura de su Gobierno en relación con las repercusiones del texto propuesto. En principio, el representante del Gobierno de la República de Corea estaba de acuerdo con el texto, pero expresó su preferencia por un límite de tres meses en lugar de cuatro, puesto que el Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (núm. 173) estipulaba tres meses y la legislación nacional de su país preveía una garantía financiera de tres meses. Declaró que se contemplaría la posibilidad de enmendar la legislación nacional.
52. El Grupo Mixto de Trabajo aprobó en principio el nuevo texto del apartado *a)* sin corchetes, teniendo presentes las reservas planteadas por algunos gobiernos. Asimismo, el Presidente aclaró que la diferencia entre el número de meses de los párrafos 3, *c)* y 13, *a)* se debía a que los objetivos de una y otra disposición eran distintos. El objetivo del párrafo 3 era determinar cuándo se había producido el abandono, mientras que el párrafo 13 definía el alcance de la garantía financiera en los casos de abandono. Era preciso permitir un margen de tiempo entre el reconocimiento de la situación de abandono y el límite establecido para la garantía financiera. El Grupo Mixto de Trabajo aprobó los apartados *b)* y *c)*, del párrafo 13 sin enmiendas.
53. Respecto del *párrafo 14*, el representante del Gobierno de los Estados Unidos planteó la preocupación de que la estipulación del «domicilio de la gente de mar» como único destino de la repatriación podía apartarse de la norma A2.5, 2), *c)*, del CTM, 2006. Esta situación podría complicar el proceso de integración del texto en el Convenio o crear un impedimento a la utilización del procedimiento de enmienda acelerado previsto en el artículo XV del CTM, 2006.
54. La portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar explicaron que, si bien la gente de mar solía tener el derecho a escoger entre los destinos de repatriación acordados, la repatriación al «domicilio de la gente de mar» (no necesariamente en el país de la nacionalidad) sería el destino más adecuado en el caso específico del abandono, cuando el armador ya no existía. Un representante de la Oficina confirmó que una decisión por la cual la gente de mar debía ser repatriada a su domicilio únicamente en caso de abandono no plantearía impedimento alguno. La norma A2.5, 2), *c)*, no especificaba el lugar de la repatriación, y las opciones de destinos a tal efecto estaban enumeradas en las pautas. El párrafo 14 se adoptó sin enmiendas.

-
55. Por otro lado, el Grupo Mixto de Trabajo aprobó en principio el texto sobre la subrogación y el derecho a recurrir presentado por el Grupo Internacional de los Clubes P e I, a reserva de adaptarlo a las disposiciones aplicables del CTM, 2006.

Pauta

56. El Grupo Mixto de Trabajo acordó mantener el texto del *párrafo 1* sin cambios y trasladarlo a la norma.

Anexo

57. El Grupo Mixto de Trabajo aprobó el anexo en su versión sin modificaciones, con la salvedad de cualquier revisión posterior derivada de la integración de las disposiciones pertinentes en el proceso de certificación del CTM, 2006.

Conclusión

58. Habiendo examinado la propuesta para el proyecto de texto sobre provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar, el Grupo Mixto de Trabajo solicitó a la Secretaría Conjunta que preparase una revisión del mismo que incluyese los cambios acordados durante la discusión.

Garantía financiera para las reclamaciones contractuales por enfermedad, lesiones o muerte

59. El portavoz del Grupo Gubernamental informó del resultado de las consultas de los gobiernos sobre el texto relativo a la garantía financiera para la gente de mar y sus dependientes respecto de las reclamaciones contractuales por enfermedad, lesiones o muerte. Su Grupo consideraba que dicho texto debería incorporarse, llegado el momento, al CTM, 2006. Por consiguiente era esencial la coherencia y armonía con el Convenio. El portavoz del Grupo Gubernamental expuso en detalle los cambios propuestos por su Grupo al proyecto de texto para la nueva norma A4.2.2, a tenor de lo siguiente:

- *Párrafo 1:* Tras amplias discusiones, el Grupo acordó mantener el texto sin cambios. La representante del Gobierno de Dinamarca había propuesto añadir, al final del párrafo, la siguiente oración nueva entre corchetes: «En el caso de que un Miembro haya aplicado las disposiciones relativas a la responsabilidad del armador que establece la norma A4.2.1 de tal modo que las reclamaciones de la gente de mar puedan fundamentarse directamente en la legislación nacional, serán las reclamaciones derivadas de la legislación nacional las que se ejecuten en virtud de las disposiciones de la presente norma.»
- *Párrafo 3:* En principio, el Grupo Gubernamental aceptó el texto, pero pidió que se aclarase por qué no aparecía la palabra «enfermedad». Un gobierno había propuesto insertar entre corchetes las palabras «o similar» en el apartado *c)* después de «pago provisional», con objeto de tomar en consideración la legislación nacional.
- *Párrafo 4:* Los gobiernos no se pusieron de acuerdo sobre si mantener o suprimir los corchetes. Se propuso que quizás sería conveniente incluir entre corchetes una referencia al pariente más próximo después de «por la gente de mar interesada».

-
- *Párrafo 5*: El Grupo Gubernamental aceptó del principio de notificación previa a la gente de mar, puesto que era esencial para la gente de mar estar informada sobre la cancelación o no renovación de la garantía financiera. No obstante, se había discutido ampliamente sobre quién debería transmitir dicha notificación (a saber, el proveedor de la garantía financiera, el Estado del pabellón o el armador), pero no se había alcanzado ningún acuerdo al respecto.
 - *Párrafo 7*: El Grupo Gubernamental pidió que se aclarase el problema planteado por este párrafo entre corchetes.
- 60.** El Grupo Mixto de Trabajo acordó que, como en el caso de abandono, los pescadores no estarían incluidos en el ámbito de aplicación del proyecto de texto relativo a las reclamaciones contractuales.
 - 61.** Respecto del *párrafo 1* de la nueva *norma A4.2.2*, un miembro armador expresó su inquietud en relación con la definición de «reclamación contractual», consideraba que era preciso ajustarla al texto de la regla 4.2, 1). Por consiguiente, los interlocutores sociales propusieron la siguiente definición: «A los efectos de la presente norma, el término ‘reclamación contractual’ designa toda reclamación por enfermedad, lesiones o muerte ocurrida mientras la gente de mar preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se derive del empleo en virtud de ese acuerdo o de un convenio colectivo aplicable.» Asimismo, debería hacerse referencia a la legislación nacional como dispone el proyecto de texto. El portavoz de la gente de mar añadió que en el proyecto de texto no se mencionaba la palabra «muerte» y que era preciso añadir «mientras la gente de mar preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar...» como en la regla. También era preciso armonizar los proyectos de disposición con el texto del CTM, 2006, y no estaría de más repetir el texto de la regla 4.2, dado que por vez primera habría dos normas bajo la misma regla. La gente de de mar no se mostró de acuerdo con la propuesta de los armadores de hacer referencia a la legislación nacional.
 - 62.** Una representante de la Oficina señaló que la regla 4.2 era el marco jurídico global, y que no existía impedimento alguno a la existencia de dos normas bajo la misma regla cuando procediese. El proceso de reformulación seguía dando cabida a un examen de este planteamiento. Con todo, alentó a incluir una referencia a «muerte» y las palabras «mientras la gente de mar presente servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar», a tenor de lo dispuesto en la regla, puesto que su omisión había sido un descuido.
 - 63.** El representante del Gobierno de Noruega planteó la cuestión de la interrelación entre la norma A4.2 existente y la norma A4.2.2 propuesta. Si bien la norma existente sólo hacía referencia a la legislación nacional, la norma A4.2.2 en la versión propuesta por la Oficina mencionaba la legislación nacional «u otras medidas destinadas a asegurar el cumplimiento de la norma A4.2.1», lo que parecía ampliar el ámbito de aplicación más allá del CTM, 2006. Preguntó si la norma A4.2.2 propuesta era complementaria o alternativa a la norma existente y advirtió que no debía entrar en conflicto con el CTM, 2006.
 - 64.** Una representante de la Oficina declaró que el párrafo 1 de la norma propuesta era un intento de definir, a efectos del siguiente párrafo, el término «reclamación contractual», puesto que se utilizaba por primera vez. Respecto de la norma A4.2, 1), *b*), insistió en que el párrafo 1 de la norma A4.2.2 propuesta no comprometería las obligaciones en virtud de la norma existente, y podía suprimirse si se consideraba innecesario. De manera análoga, el representante del Gobierno de Francia consideraba que las reclamaciones contractuales podían rebasar fácilmente la responsabilidad del armador, con arreglo a la norma A4.2 existente. A su juicio, la norma A4.2.2 propuesta era complementaria a la norma A4.2 existente.

-
65. El representante del Gobierno de Dinamarca consideraba útil definir la noción de reclamación contractual, aunque a su juicio era necesario tomar en consideración la existencia de distintos sistemas. Pidió que se aclarase la relación de la noción de reclamación contractual con la norma A4.2 existente. En Dinamarca, el concepto de reclamación era distinto, puesto que una reclamación no se cursaría basándose en un contrato, sino en la legislación que rigiese su cumplimiento. La legislación danesa cubría a toda la gente de mar, incluidos los marinos no residentes. Con arreglo al sistema de su país, todos los empleadores debían hacer aportaciones a un régimen de seguro obligatorio que cubría cualquier accidente que pudiese ocurrir. Los empleadores que no participaban en dicho sistema de seguro eran multados y la gente de mar no dejaba de estar cubierta, puesto que el régimen asegurador nacional asumía la responsabilidad contraída con ellos. Dinamarca necesitaba saber con seguridad que el texto de la norma A4.2.2 no establecía la obligación para los gobiernos de reasegurar las reclamaciones basadas en un contrato entre el armador y la gente de mar con una mayor cobertura que la que establecía el régimen asegurador nacional, que cubría la responsabilidad del armador tal y como establecía la norma A4.2 del CTM, 2006.
66. El portavoz de la gente de mar sostuvo que el proyecto de documento se había previsto para que adoptase la forma de una enmienda al CTM, 2006. El principio de equivalencia sustancial se había introducido para dar cabida a las múltiples circunstancias que podían darse en los Estados Miembros. Garantizaría la integración de los diferentes sistemas de los Estados Miembros, siempre y cuando éstos pudiesen probar que su sistema era sustancialmente equivalente a los requisitos que establecía el CTM, 2006. Aunque el concepto de reclamación contractual como tal no existiese en Dinamarca, la obligación de los Miembros consistía únicamente en llevarlo a la práctica, por lo que dependía de ellos el decidir cómo hacerlo. Por consiguiente, teniendo en cuenta la norma A2.1, 4), h), del CTM, 2006, no era preciso suprimir la definición o modificar el texto actual a fin de que fuese lo suficientemente flexible para dar cabida al sistema utilizado en Dinamarca. La portavoz de los armadores compartía el punto de vista del portavoz de la gente de mar de que debería ser posible incluir la cuestión de la responsabilidad no sólo en un contrato de trabajo o en un convenio colectivo, sino también en la legislación nacional, que a su vez podría referirse al contrato de trabajo o al convenio colectivo.
67. Una representante de la Oficina explicó que la norma A2.1, 4), h), del CTM, 2006 contenía las cuestiones que los acuerdos de empleo de la gente de mar debían incluir. Según la norma A4.2 existente, la legislación de un Miembro debería exigir a los armadores la responsabilidad de proporcionar la protección adecuada a toda la gente de mar. La norma A4.2.2 propuesta no cambiaría la obligación del Miembro de promulgar leyes y normativas para garantizar el cumplimiento de la reglamentación por parte de los armadores. Además, suscribía la opinión del portavoz de la gente de mar de que, dada la flexibilidad del CTM, 2006, bastaba con que el gobierno pudiese probar que contaba con un sistema en vigor sustancialmente equivalente a los requisitos pertinentes. Si Dinamarca aplicase el CTM, 2006 mediante el mecanismo de carácter obligatorio descrito, la aplicación del Convenio se haría efectiva a través de la equivalencia sustancial. El representante del Gobierno de Dinamarca expresó su satisfacción por el hecho de que hubiese un sistema legal que pudiese ser conforme al título 4.2 del CTM, 2006.
68. El Grupo Mixto de Trabajo aprobó el párrafo 1 en su versión enmendada por los interlocutores sociales.
69. En relación con el *párrafo 2* de la *norma A4.2.2* propuesta, la portavoz de los armadores opinaba que la disposición en cuestión podría suprimirse o enmendarse, puesto que dejaba a los armadores la elección de las medidas que garantizarían la «imparcialidad» y una acción expeditiva. Tal vez los requisitos establecidos en el párrafo 3 bastasen, o tal vez habría que incluir medidas adicionales.

-
70. El portavoz de la gente de mar se opuso a la supresión, puesto que consideraba que era de vital importancia que la «solución imparcial» quedase refrendada en la legislación nacional. Los armadores no tenían mecanismos perfectos en vigor para la solución de conflictos, y los acuerdos tomaban demasiado tiempo. Puesto que eran los armadores y no el Estado del pabellón los que atenderían las reclamaciones, el Estado del pabellón debía establecer el procedimiento que habría de seguir el armador. No obstante, aceptó la supresión de la expresión «incluido el recurso a comisiones médicas» al final del párrafo. El Presidente recordó el acuerdo del Grupo Gubernamental de mantener el texto sin cambios.
71. La portavoz de los armadores cuestionó las razones por las cuales la definición de los métodos y la organización eficaz de los procedimientos se dejaban en manos de los armadores. Competía más bien al Estado del pabellón el promulgar leyes que garantizaran que las reclamaciones se tramitaban de manera imparcial y con rapidez, puesto que los armadores podían necesitar orientaciones del Estado del pabellón para asegurar que estaban tramitando el caso como esperaba y deseaba este último. El representante del Gobierno de Noruega estaba de acuerdo con la portavoz de los armadores, y también se preguntaba cómo podía ser imparcial el armador. El representante del Gobierno de los Estados Unidos consideraba que el requisito de establecer un procedimiento no estaba necesariamente dirigido al armador, y que por lo general debía dejarse a criterio de cada Estado Miembro.
72. Recapitulando la discusión, el Presidente se preguntó si los interlocutores sociales estarían de acuerdo en dejar a criterio de los Estados Miembros la determinación de la acción más conveniente. El portavoz de la gente de mar y la portavoz de los armadores aceptaron la propuesta del representante del Gobierno de los Estados Unidos de suprimir las palabras «que los armadores disponen de». El Grupo Mixto de Trabajo aprobó el párrafo 2 en su versión enmendada, a reserva de cualquier reformulación que se considerase necesaria a efectos de coherencia sintáctica.
73. Respecto del *párrafo 3*, un experto del Grupo de los Armadores presentó un nuevo texto para la oración introductoria del párrafo, redactado en colaboración con el Grupo de la Gente de Mar: «La legislación nacional deberá prever la garantía financiera necesaria para asegurar la indemnización, de conformidad con el párrafo 1, *b)*, de la norma A4.2.1, de toda reclamación considerada válida y establecer las siguientes normas mínimas:». También propuso que el párrafo 3, *a)*, se refiriese al párrafo 3, *c)*, en lugar de al párrafo 3, *d)*.
74. El portavoz de la gente de mar aceptó estas propuestas e hizo hincapié en que las reclamaciones contractuales incluían las reclamaciones por «enfermedad».
75. Se debatió una propuesta para añadir «o similar» después de «pago provisional» en el párrafo 3, *c)*, para tomar en consideración la situación de Dinamarca, donde los pagos eran mensuales y no provisionales. El Grupo Mixto de Trabajo decidió resolver la cuestión insertando «pago provisional o pagos» a satisfacción del representante del Gobierno de Dinamarca.
76. En relación con el *párrafo 4*, el portavoz de la gente de mar recordó que los interlocutores sociales habían aceptado la inclusión de «su pariente más próximo» en su propuesta conjunta. Asimismo, aclaró que toda reclamación sería «contra el proveedor de la garantía financiera».
77. Se hicieron algunas propuestas alternativas en relación con «pariente más próximo»: los armadores sugirieron el término «beneficiario designado»; el representante del Gobierno de Grecia propuso «personas debidamente autorizadas», y el representante del Grupo Internacional de los Clubes P e I propuso un texto alternativo, a saber, «toda reclamación contractual válida para la obtención de una indemnización necesariamente cubierta por el

sistema de garantía financiera previsto en la norma A4.2.1, 1), b) ... podrá ser presentada directamente por la gente de mar interesada, un representante de ésta, un beneficiario designado, o el pariente más próximo».

78. El portavoz de la gente de mar no estuvo de acuerdo con estas propuestas, puesto que el término «reclamación contractual» estaba definido en el párrafo 1.
79. El Grupo Mixto de Trabajo decidió retirar los corchetes y añadir las palabras «el pariente más próximo». La propuesta del Grupo Internacional de Clubes P e I se incluiría entre corchetes para ser examinada más adelante.
80. Respecto del *párrafo 5*, la portavoz de los armadores declaró que este punto estaba incluido en el documento conjunto ITF-ISF y suscribió el principio de notificación a la gente de mar. No obstante, observó que la Secretaría Conjunta había añadido la obligación por parte del proveedor del seguro de notificar la cancelación. El Grupo de los Armadores consideraba que tal vez fuese difícil para el proveedor del seguro el hacer llegar una notificación a la gente de mar. Correspondía a los armadores el notificar a la gente de mar y pidió la supresión de la referencia al «proveedor del seguro».
81. El portavoz de la gente de mar señaló que tal vez el texto de la Oficina tendría que modificarse. No obstante, era importante indicar a quién incumbiría la notificación, y deberían ser los proveedores del seguro los responsables de notificar a la gente de mar en caso de cancelación.
82. El representante del Gobierno de los Estados Unidos observó que la responsabilidad de notificar a la gente de mar en caso de cancelación variaría según los sistemas nacionales. Propuso el siguiente texto: «La legislación nacional de cada Miembro garantizará que la gente de mar reciba una notificación previa si la garantía financiera de un armador va a ser cancelada y una notificación inmediata en caso de no renovarse». De este modo, cada Estado podría asignar responsabilidades según procediese.
83. Esta propuesta recibió el apoyo de los armadores y de la gente de mar, así como de algunos gobiernos, incluidos los de Francia, la República de Corea y Noruega.
84. El representante del Gobierno de Chipre explicó que los Estados del pabellón deberían recibir una notificación en caso de cancelación de la garantía financiera de un armador. En caso de cancelación, el Estado del pabellón retiraría el Certificado de Trabajo Marítimo y señalaría este hecho a la atención de la gente de mar y de otras partes interesadas.
85. Tanto la portavoz de los armadores como el portavoz de la gente de mar, así como algunos representantes de Gobiernos, como los de las Bahamas, Filipinas, Francia y Noruega, apoyaron esta propuesta conceptual. El representante del Gobierno de Grecia no se mostró convencido de su carácter práctico. El representante de la República de Corea expresó su inquietud respecto de la carga administrativa que conllevaba. Consideraba que aunque los Estados del pabellón debían ser notificados en caso de cancelación de la garantía financiera de un armador, la obligación de notificar a la gente de mar interesada no debería recaer en ellos. Tal obligación debería corresponder al proveedor de la garantía financiera, y el papel del Estado del pabellón debería ser contar con un sistema adecuado de control de la actividad de notificación.
86. El Grupo Mixto de Trabajo aceptó que la Secretaría Conjunta formulase un texto que incorporase ambas ideas.
87. Al presentar el debate sobre los *párrafos 6, 7 y 8*, el Presidente hizo referencia a discusiones similares sobre la certificación de la garantía financiera y declaró que la

integración de dicha certificación en el proceso de certificación de las condiciones del trabajo marítimo había recibido un amplio apoyo.

88. La portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar convinieron en integrar la certificación de la garantía financiera en el proceso de certificación de las condiciones del trabajo marítimo. No obstante, el portavoz de la gente de mar señaló que los corchetes del párrafo 7 indicaban que no habían llegado a ningún acuerdo con los armadores sobre dicho párrafo. El Grupo de la Gente de Mar preferiría que se suprimiesen los corchetes y que el principio contenido en el párrafo 7 se trasladase a otro lugar cuando se ultimase el proyecto de instrumento.
89. La portavoz de los armadores observó que el proveedor podría cancelar la garantía financiera antes de que el período de validez llegase a su fin. En tal caso, la garantía financiera ya no sería válida y las reclamaciones ya no estarían cubiertas por la misma. Con todo, la portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar coincidieron en que el armador seguiría siendo responsable.
90. El representante del Gobierno de Grecia apoyó la supresión de los párrafos 6 a 8 y la integración de la garantía financiera en el proceso de certificación de las condiciones del trabajo marítimo.
91. El representante del Gobierno de Francia prefería una autenticación de la garantía financiera por separado.
92. Una representante de la Oficina aclaró que el actual certificado de garantía financiera había sido concebido para ser un documento independiente. El Certificado de Trabajo Marítimo tenía una validez de cinco años y el certificado de garantía financiera podía tener un período de validez distinto. Agradecería cualquier propuesta sobre el modo de incorporar el certificado de garantía financiera al CTM, 2006.
93. Los representantes de los Gobiernos de Chipre y Noruega estuvieron de acuerdo en que los períodos de validez de los distintos documentos serían con toda probabilidad diferentes. El armador tenía la obligación de garantizar la actualización de los certificados. Por otro lado, en caso de cancelación de la garantía financiera por parte del proveedor, el Certificado de Trabajo Marítimo perdería su validez. El control por el Estado del puerto debería comprobar la validez de dichos certificados.
94. El representante del Gobierno de las Bahamas señaló que era posible disponer un certificado «paraguas» y otros subcertificados. También estuvo de acuerdo en que la responsabilidad de comprobar la validez de los certificados correspondía al armador.
95. El Grupo Mixto de Trabajo convino en pedir a la Secretaría Conjunta que modificase el texto basándose en que la certificación de la garantía financiera exigiría documentación distinta de la del proceso de certificación de las condiciones del trabajo marítimo.
96. Respecto de la *pauta B4.2*, la portavoz de los armadores propuso que la utilización del modelo de finiquito previsto en la Resolución A.931(22) debería dejarse a criterio del Estado Miembro y que esto debería reflejarse con la utilización de «podrán» en lugar de «deberían».
97. El portavoz de la gente de mar no se opuso, puesto que se trataba de un cambio que sólo afectaba a la pauta. No obstante, a efectos de coherencia con el resto del CTM, 2006, prefería «deberían». También prefería «Sin perjuicio de» a «En la medida en que sea compatible...», para armonizar el texto con la resolución de 2005 sobre el tema.

-
98. El Grupo Mixto Trabajo decidió sustituir «deberían» por «podrán» y suprimir las palabras «En la medida en que sea compatible...».

Forma del instrumento

99. Durante la discusión de los principios de la provisión de una garantía financiera en caso de abandono y de indemnización en caso de reclamaciones por muerte y daños corporales, el Grupo de la Gente de Mar y el Grupo de los Armadores habían expresado su preferencia por que las soluciones prescriptivas se adoptasen a través de enmiendas al CTM, 2006.
100. Tras las consultas celebradas sobre el tema, el representante del Gobierno de Filipinas, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, dijo que habían alcanzado un acuerdo entre los gobiernos sobre la forma que deberían adoptar las soluciones obligatorias. Los gobiernos estuvieron de acuerdo con la postura de los armadores y de la gente de mar respecto de que el carácter prescriptivo de las propuestas del Grupo Mixto de Trabajo debería establecerse a través de enmiendas al CTM, 2006, utilizando el procedimiento acelerado previsto en su artículo XV. También señaló que si esta vía no prosperaba, podrían plantearse otras opciones.
101. La portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar se congratularon por el apoyo de los gobiernos a la propuesta de enmendar el CTM, 2006.
102. El representante de la OMI declaró que el Comité Jurídico de su Organización tenía la competencia para ocuparse de la preparación de nuevos instrumentos si, por alguna razón, el proceso a través de la OIT no prosperase.
103. El Presidente señaló que, habida cuenta del consenso alcanzado, las soluciones obligatorias recomendadas por el Grupo Mixto de Trabajo en relación con la responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, se incorporarían a través de enmiendas al CTM, 2006. Los textos que contenían los principios acordados por el Grupo Mixto de Trabajo deberían revisarse en consecuencia.

Propuesta de texto sobre la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar

104. Una representante de la Oficina presentó un nuevo texto preparado por la Oficina que tenía por objeto reflejar las decisiones adoptadas por el Grupo Mixto de Trabajo en su novena reunión. Quiso formular algunas observaciones explicativas: i) contextualizar la evolución del texto, explicando la razón por la cual la Oficina había preparado el proyecto de texto antes de la reunión, y ii) aclarar cómo proceder para integrar dichos proyectos de disposición en el CTM, 2006.
105. Señaló que el proyecto estaba relacionado con el contenido de una propuesta de enmienda al CTM, 2006 que había sido acordada y que se situaría después de la regla 2.5 y de la norma y pauta que contenía. El texto propuesto se había concebido como una propuesta para la formulación de enmiendas al Código del CTM, 2006, vía el procedimiento previsto en el artículo XV. El Comité Tripartito Especial que habría de constituirse de conformidad con el CTM, 2006, examinaría más en detalle la cuestión de la situación concreta y la formulación de las enmiendas al Código del CTM, 2006 propuestas. En particular sería necesario estudiar el modo en que se numerarían las normas y pautas de la regla 2.5 en la versión enmendada del Convenio. En la propuesta, la numeración de los párrafos aún no se

había cambiado, una vez hecho, sería más fácil compararlo con los proyectos anteriores y evitar errores en las referencias cruzadas.

- 106.** La representante de la Oficina señaló que entendía que había acuerdo en que la inspección del certificado propuesto incumbiría tanto a los Estados del puerto como a los Estados del pabellón. Esto sería relativamente fácil con arreglo al CTM, 2006. La propuesta de enmienda incluiría asimismo una propuesta de enmienda a la lista de áreas objeto de inspección que figuraba en los anexos A5-I y A5-III del CTM, 2006, con las modificaciones derivadas de dichas enmiendas para los documentos modelo del anexo A5-II. De este modo ya no sería necesario incluir disposiciones específicas y quizás confusas relacionadas con el control por el Estado del puerto. La formulación específica dependería de si la intención era abordar el control por el Estado del puerto en relación únicamente con el abandono o si la enmienda guardaría relación con la regla 2.5 y la norma A2.5 en su conjunto. Cabía también la posibilidad de que se propusiese una enmienda al párrafo 4, *i*), de la norma A2.1, o la incorporación de una nueva disposición sobre el acuerdo de empleo para la gente de mar. Asimismo podría enmendarse la disposición sobre la utilización de un «lenguaje claro» en relación con la regla 2.5.
- 107.** Señaló que en el párrafo 2 de la norma (el párrafo 2 del proyecto de instrumento inicial), que se refería a una compensación a través de sumas procedentes de «derechos, reclamaciones o medidas de reparación» relacionados con el abandono de la gente de mar, las palabras «en relación con el abandono de la gente de mar» se habían sustituido por «que pueden ser objeto de compensación en virtud de la presente norma», debido a que la gente de mar podía, al entablar procedimientos judiciales, obtener daños y perjuicios en concepto de, por ejemplo, dolores y sufrimiento. Estos daños se plantearían «en relación con el abandono de la gente de mar» pero, de conformidad con la ley de doble compensación o indemnización, que esta disposición intentaba reflejar, no se deducirían de los importes pagados por el fondo de la garantía, puesto que dichos importes no cubrirían el tipo de daños que abordaba dicha propuesta de enmienda.
- 108.** En relación con el certificado de garantía en caso de abandono, la oradora señaló que los proyectos de disposición se basaban en el entendimiento de que se aplicarían las reglas contenidas en el CTM, 2006 relativas a la inspección y la certificación. En otras palabras, todos los buques a los que se aplicaba el Convenio deberían ser inspeccionados en relación con el cumplimiento de las disposiciones de la nueva norma, y los buques que, de conformidad con el CTM, 2006, estaban obligados a llevar un Certificado de Trabajo Marítimo, o habían decidido hacerlo, también deberían llevar consigo un certificado de garantía en caso de abandono. En consecuencia, los párrafos correspondientes (5 a 11 y el anexo) se habían dejado entre corchetes, a la espera de adaptarlos al proceso de certificación de las condiciones del trabajo marítimo e integrarlos al Certificado de Trabajo Marítimo, como se había recomendado.
- 109.** La representante de la Oficina expuso a continuación el nuevo proyecto de texto, párrafo por párrafo:
- *Párrafos 1 y 2 de la norma:* Estas disposiciones correspondían a los antiguos párrafos 1 y 2 de la sección *Objetivos y principios generales* y no se habían modificado.
 - *Párrafo 2bis de la norma:* La segunda y la tercera oración entre corchetes reflejaban el antiguo párrafo 1 de la pauta que se había trasladado a las disposiciones obligatorias, tal como se había acordado. La primera oración correspondía al antiguo párrafo 1 de la norma.
 - *Párrafo 2ter de la norma:* Este párrafo correspondía al antiguo párrafo 2 de la norma.

-
- *Párrafo 3 de la norma* (antiguo párrafo 2 de la norma): Este párrafo se había modificado según lo convenido.
 - *Párrafo 4 de la norma*: Este párrafo se había conservado sin cambios.
 - *Párrafos 5 a 11 y 11bis de la norma*: Dado que la reunión no había establecido con claridad si optaba por un certificado de garantía financiera independiente o si prefería más bien integrar la totalidad de los documentos justificativos en el Certificado de Trabajo Marítimo, la Oficina sometió a la reunión las dos siguientes alternativas: los párrafos 5 a 11 en su versión enmendada para la opción de un certificado independiente y el párrafo 11bis para la opción de integrar los documentos justificativos en el Certificado de Trabajo Marítimo.
 - *Párrafo 12 de la norma*: Este párrafo se mantenía sin modificaciones.
 - *Párrafo 13 de la norma*: Se incluyó una referencia al párrafo 14 para evitar repeticiones.
 - *Párrafo 14 de la norma*: Este párrafo se mantenía sin modificaciones.
 - *Párrafos 15 y 16 de la norma*: Estos párrafos recogían el texto propuesto sobre subrogación y cobro presentado por el Grupo Internacional de Clubes P e I, sobre el cual se había llegado a un acuerdo de principio.
 - *Párrafo 1 de la pauta*: Este párrafo había pasado a formar parte del párrafo 2bis de la norma.
 - *Párrafos 2 y 3 de la pauta*: Estos párrafos se mantenían sin cambios.
 - *Anexo*: La Oficina sometió a la reunión dos alternativas: una para la opción del certificado independiente y una para la opción consistente en incorporar los documentos justificativos pertinentes al Certificado de Trabajo Marítimo, en espera de la decisión respecto de los párrafos 5 a 11.

- 110.** El Presidente abrió el debate sobre el nuevo proyecto de texto e insistió en que las intervenciones deberían atenerse a valorar si las modificaciones hechas por la Oficina reflejaban con exactitud las deliberaciones del Grupo Mixto de Trabajo.
- 111.** Tras una pregunta de un experto del Grupo de los Armadores sobre el texto del *párrafo 2* «... importes recibidos de otra fuente...» frente a «... importes pagaderos de otras fuentes...», se aclaró que la utilización del término «recibidos» se había acordado explícitamente. Así pues, la reunión aceptó el párrafo 2 sin enmiendas, observando que la sustitución de «cualquier derecho» por «tales derechos» era por cuestiones de estilo.
- 112.** Se decidió retirar los corchetes de la tercera oración del *párrafo 2bis*.
- 113.** Respecto de los *párrafos 5 a 11 y 11bis*, la portavoz de los armadores prefería conservar los corchetes en ambas alternativas para su posterior discusión ante otro foro, puesto que su Grupo no había dispuesto de tiempo suficiente para reflexionar sobre las implicaciones de una y otra opción.
- 114.** El portavoz de la gente de mar recordó el acuerdo de principio alcanzado para que el texto formase parte de una enmienda al CTM, 2006 y que las disposiciones relativas a la certificación pertinentes se incorporasen al proceso general de certificación del CTM, 2006 y aplicasen con arreglo al título 5 y a través del control por el Estado del puerto. Como el párrafo 2bis preveía un sistema de garantía financiera en la modalidad de un régimen de

seguridad social, tal vez sería difícil prever un certificado de garantía en caso de abandono como establecían los párrafos 5 a 11. Así pues, su Grupo prefería suprimir dichos párrafos y conservar el párrafo 11*bis*.

- 115.** El representante del Gobierno del Reino Unido compartía la opinión del portavoz de la gente de mar de conservar el párrafo 11*bis*, en caso de que hubiese que tomar una decisión al respecto. Con todo, teniendo presente la inquietud planteada por los armadores, podría aceptar mantener ambas alternativas y conservar los corchetes.
- 116.** El representante del Gobierno de la República de Corea coincidió con la portavoz de los armadores en que esta cuestión requería más tiempo para ser examinada y no pasar por alto ningún elemento importante. Dado que el CTM, 2006 preveía la expedición de certificados provisionales con una validez de seis meses, le preocupaba cómo podría compaginarse el certificado de garantía en caso de abandono con el certificado provisional. Por otro lado, el párrafo 11*bis* no incluía ningún procedimiento de notificación en caso de anulación de la garantía financiera. Esta situación plantearía el problema de cómo armonizar la certificación de la garantía financiera, que con toda probabilidad sería un producto comercial, con el Certificado de Trabajo Marítimo, que expedía la autoridad nacional competente, es decir una entidad pública. En respuesta a la preocupación planteada por el representante del Gobierno de Corea respecto de la notificación, el representante del Gobierno de Francia recordó que el representante del Gobierno de Chile había señalado a la atención de la reunión la ausencia de procedimientos de notificación. El Presidente sostuvo que la cuestión de la notificación se había planteado en el contexto de las reclamaciones contractuales y que era demasiado sustantiva para abordarse en la fase en que se encontraban.
- 117.** El representante del Gobierno de Noruega suscribía la opinión expresada por el portavoz de la gente de mar. Se trataba de una alternativa que ofrecía más flexibilidad, puesto que los documentos justificativos podrían incluso abarcar un certificado. El representante del Gobierno de Francia también se pronunció a favor de conservar el párrafo 11*bis* y suprimir los párrafos 5 a 11. De manera análoga, el representante del Gobierno de los Estados Unidos compartía la opinión del portavoz de la gente de mar y propuso incluir en el párrafo 11*bis* una referencia al anexo. El representante del Gobierno de las Bahamas recordó que a la reunión sólo le correspondía ponerse de acuerdo sobre los principios y no sobre el texto definitivo. El párrafo 11*bis* bastaría en lo que respectaba a los principios.
- 118.** Habida cuenta de la discusión, la portavoz de los armadores aceptó la supresión de los párrafos 5 a 11. Así pues, el Grupo Mixto de Trabajo decidió conservar el párrafo 11*bis* sin corchetes e insertar una referencia al anexo. También se convino en añadir un párrafo en el mismo orden de ideas que el párrafo 9 del texto propuesto en relación con los casos de lesiones corporales y muerte.
- 119.** La portavoz de los armadores propuso que, en el *párrafo 13, c)*, la frase «hasta la llegada de la gente de mar al destino de la repatriación» se sustituyese por «hasta la llegada de la gente de mar a su domicilio», a efectos de coherencia con las anteriores discusiones y con el párrafo 14. El Grupo Mixto de Trabajo estuvo de acuerdo.
- 120.** En relación con los *párrafos 15 y 16*, la portavoz de los armadores se opuso a la utilización de la palabra «empresa» al principio del párrafo 15 y propuso sustituirla por el término «proveedor». El portavoz de la gente de mar solicitó que se aclarasen las implicaciones jurídicas del cambio de «derechos» por «todos o cualquiera de los derechos» en relación con el pago obtenido por subrogación. Un representante de la Oficina se cuestionó la utilización de «cualquiera de los derechos» que consideraba demasiado amplio. El representante del Grupo Internacional de Clubes P e I explicó que la mayor parte del texto se basaba en las convenciones de la OMI y que la subrogación se limitaba efectivamente al importe pagado por el asegurador o proveedor.

-
121. Se acordó sustituir la «empresa» por «proveedor» y la frase «todos o cualquiera de los derechos» por «los derechos». El Grupo Mixto de Trabajo aceptó el párrafo 15 en su versión enmendada, a reserva de cualquier reformulación necesaria por parte de la Oficina con objeto de evitar posibles divergencias con el CTM, 2006. Se aceptó mantener el párrafo 16 sin corchetes.
 122. Respecto del *párrafo 3* de la *pauta*, la reunión contaba con dos opciones para poder mantener el párrafo 11*bis*, como se había decidido: una era suprimir la totalidad del párrafo y la otra sustituir las referencias al certificado de garantía financiera en caso de abandono por referencias a los documentos justificativos. El Grupo Mixto de Trabajo decidió suprimir el párrafo 3.
 123. En cuanto al *anexo*, se acordó suprimir el título «Contenido obligatorio de un certificado de garantía financiera en caso de abandono», así como los corchetes alrededor de la opción relativa a los documentos justificativos.
 124. Todos los demás párrafos se conservaron sin modificaciones, y el texto se adoptó en su versión incluida en el anexo I.

Propuesta de texto sobre el tratamiento de las reclamaciones contractuales y la garantía financiera

125. Una representante de la Oficina presentó un texto que incorporaba los cambios debatidos en las anteriores discusiones de la reunión. Señaló que el proyecto de texto abordaba el contenido de una propuesta acordada de enmienda al CTM, 2006, que se situaría después de la regla 4.2 y la norma y pautas pertenecientes a la misma. También explicó las modificaciones introducidas al documento y puso de relieve las cuestiones que quedaban pendientes de discusión por la reunión, la mayoría de las cuales figuraban entre corchetes.
126. El texto propuesto se había formulado como una propuesta para la preparación de enmiendas al Código del CTM, 2006 siguiendo el procedimiento previsto en el artículo XV, y en el entendimiento de que se había alcanzado un acuerdo para que este ámbito del CTM, 2006 fuese, a partir de entonces, objeto de inspección por parte de los Estados rectores del puerto, así como por los Estados del pabellón. Esto podría lograrse con relativa facilidad a tenor de lo dispuesto en el CTM, 2006. La propuesta de enmienda incluiría asimismo una propuesta de enmienda a la lista de áreas objeto de inspección de los anexos A5-I y A5-III del CTM, 2006, con las enmiendas que se derivasen para los documentos tipo incluidos en el anexo A5-II. Las enmiendas propuestas se referirían a los documentos justificativos de la garantía financiera exigidos por la nueva norma. Esta cuestión se abordaría en el proceso de certificación del buque y afectaría a todos los buques a los que se aplicaba el CTM, 2006; en todos los casos sería objeto de inspección por el Estado del pabellón. A todos los buques, independientemente de su eslora o el tipo de viaje que efectuasen, se les exigirían documentos justificativos relativos a la garantía financiera. En consecuencia, se habían modificado los párrafos y el anexo correspondientes en aras de facilitar la armonización con el proceso de certificación del CTM, 2006 y su integración en el mismo, siguiendo las recomendaciones al respecto. También recordó la diferencia que había entre establecer el contexto y delimitarlo. Los párrafos 1 y 2 preludivan el sistema de la garantía financiera expuesto en la norma A4.2.1, *b*). El primer párrafo definía las reclamaciones contractuales en relación con el marco del título 4.2 sobre lesiones, muerte o discapacidades ocupacionales. Para la resolución de la reclamación contractual, los Miembros deberían instaurar los mecanismos pertinentes.

-
127. En cuanto al *párrafo 2*, la portavoz de los armadores cuestionó la referencia a la norma A4.2.1 y propuso que la referencia más correcta sería la norma A4.2.1, *b)*, puesto que hacía referencia específicamente a la garantía financiera en caso de discapacidad prolongada o en caso de muerte.
128. El portavoz de la gente de mar respondió que su Grupo prefería el texto actual con la referencia a la norma A4.2.1 puesto que el párrafo abordaba las reclamaciones contractuales desde el punto de vista de la garantía financiera.
129. El representante del Gobierno de los Estados Unidos señaló que la norma A4.2.1, *b)*, tenía un alcance limitado. El párrafo 2 versaba sobre las reclamaciones contractuales y como la norma A4.2.1 incluía una categoría más amplia de lesiones corporales, la referencia a la norma A4.2.1 era procedente.
130. Los representantes de los Gobiernos de Noruega, Reino Unido y Filipinas suscribieron la opinión del representante del Gobierno de los Estados Unidos de que era preciso examinar este párrafo partiendo de la base de que hacía referencia a todas las cuestiones que abarcaba la norma A4.2.1.
131. El representante del Gobierno de las Bahamas consideraba que el problema lo planteaba quizás el título propuesto «Norma A4.2.2 – Tratamiento de las reclamaciones contractuales; garantía financiera». Debería añadirse la palabra «incluida», para que el título quedase del siguiente tenor: «Norma A4.2.2 – Tratamiento de las reclamaciones contractuales, incluida la garantía financiera», y resolver así la cuestión.
132. La portavoz de los armadores pidió que la Oficina aclarase si el ámbito de aplicación de la norma A4.2.1 se ampliaría si se hacía una referencia a la misma en el párrafo 2. En el contexto del CTM, 2006 quedaba claro que la responsabilidad de los armadores para con la gente de mar era incuestionable, pero únicamente la norma A4.2.1, *b)*, estipulaba un sistema de garantía financiera.
133. Un representante de la Oficina aclaró dos puntos. En primer lugar, había un punto y coma (;) en el título, para dejar claro que la norma A4.2.2 propuesta cubría dos cuestiones. En segundo lugar, los párrafos 1 y 2 sentaban las bases para los párrafos restantes de la norma. En el párrafo 1 se definía el término «reclamación contractual» y en el párrafo 2 se hacía referencia a las reclamaciones contractuales en su sentido más amplio; así pues, la referencia a la norma A4.2.1 en el párrafo 2 no ampliaría el ámbito de aplicación de la norma A4.2.1 en el CTM, 2006. El representante de la Oficina señaló que, en todo caso, la garantía financiera estaba limitada por la norma A4.2.1, *b)*.
134. Para finalizar la discusión sobre este párrafo, el Presidente señaló que el párrafo 2 estipulaba un concepto más amplio que el de reclamación contractual que abarcaba el sistema de garantía financiera. El ámbito de aplicación de la norma A4.2.1 era más amplio que el del párrafo 1, *b)*, de la norma A4.2.1, que preveía un sistema de garantía financiera específico.
135. Respecto del *párrafo 3*, la portavoz de los armadores opinó que en la segunda línea debería incluirse el calificativo «válidas» después de «reclamaciones contractuales». Si bien aceptaba la explicación de la Oficina de que no podía utilizarse el término «válidas» en el CTM, 2003, preguntó si podía añadirse un término como «apropiadas», «justificadas» o «determinadas» después de «reclamaciones contractuales». La referencia en el apartado *a)*, debería ser al apartado *c)*, y no al apartado *d)*.
136. Un representante de la Oficina recordó que «reclamaciones contractuales» era la expresión que debía utilizarse en este párrafo y que, en este contexto en particular, estaba directamente relacionada con la norma A4.2.1, *1)*, *b)*.

-
- 137.** El portavoz de la gente de mar suscribió la explicación de la Oficina, así como la conveniencia de suprimir «normas» por «requisitos». El Grupo estaba de acuerdo con el párrafo 3.
- 138.** El párrafo 2 se adoptó, considerándose que «reclamaciones contractuales» era la expresión correcta, y se incluyó una referencia al apartado c) en el apartado a).
- 139.** En cuanto al *párrafo 4*, se propusieron dos alternativas, a saber, el texto original como lo había propuesto el Grupo Internacional de Clubes P e I y una propuesta de la Oficina:
4. Toda reclamación contractual [válida] de indemnización [que deba cubrir el sistema de garantía financiera mencionado en la norma A4.2, 1), b)] [en virtud de la presente norma] podrá ser presentada directamente por la gente de mar interesada, o por su pariente más próximo, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado.
 4. [Propuesta de la Oficina: *Toda reclamación contractual de indemnización relacionada con la indemnización a la que se hace referencia en la norma A4.2.1 podrá ser presentada directamente por la gente de mar interesada o, con arreglo a lo dispuesto en la legislación y práctica nacionales, por su pariente más próximo, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado*].
- 140.** La portavoz de los armadores prefería el texto original a la propuesta de la Oficina. Los armadores eran más partidarios de utilizar términos como «bien fundamentado», «justificado», «apropiado» o, incluso «adecuado», en lugar de «válido». El Grupo insistió en que la legitimación de las reclamaciones contractuales era importante y, entre las dos opciones entre corchetes, manifestó su preferencia por la referencia a la norma A4.2, 1), b).
- 141.** El portavoz de la gente de mar señaló que quedaba implícito que las reclamaciones contractuales eran procedentes. Por consiguiente, debería utilizarse la expresión «Toda reclamación contractual». El presente texto no hacía referencia a un procedimiento de resolución de conflictos. A su juicio, el acceso directo no se aplicaba únicamente al sistema de garantía financiera y la resolución relativa a las lesiones corporales y la muerte no se limitaba a la norma A4.2, 1), b). Su Grupo consideraba que la gente de mar debería poder dirigirse directamente a cualquier asegurador y que el acceso también debería ser directo en relación con las lesiones corporales. La discusión versaba sobre reclamaciones contractuales por lesiones, y no sólo por muerte o discapacidad. El Grupo tenía la impresión de que la propuesta del Grupo Internacional de Clubes P e I limitaba el concepto. Por consiguiente, la gente de mar se decantaba por la propuesta de la Oficina.
- 142.** El representante del Gobierno del Reino Unido estuvo de acuerdo en suprimir el término «válidas», dado el carácter flexible del párrafo 4, así como el término «indemnización». Recordó a la reunión que el documento presentado por los interlocutores sociales (página 4 del anexo) hacía referencia al párrafo 1, b), de la norma A4.2.1, y manifestó su sorpresa de que se estuviese debatiendo el tema.
- 143.** El representante del Gobierno de Francia convino en suprimir la palabra «válidas» e insistió en que la pauta abarcaba todas las lesiones. El párrafo 4 preveía el acceso directo para todas las reclamaciones contractuales.
- 144.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos también manifestó su acuerdo con la supresión de la palabra «válidas». Respecto del acceso directo de conformidad con la norma A4.2.1, 1), b), la garantía financiera sólo era necesaria en caso de reclamaciones por muerte y discapacidad prolongada. Si bien los armadores seguían siendo responsables en otros tipos de reclamaciones en virtud del CTM, 2006, se trataba de reclamaciones en las que la garantía financiera no era necesaria. El orador propuso que, respecto de las reclamaciones que no estaban incluidas en la cobertura del sistema de garantía financiera, el acceso directo podía preverlo la legislación nacional.

-
- 145.** El portavoz de la gente de mar insistió en que la discusión era sobre lesiones corporales, y que el acceso directo debía ser posible para un marino que no hubiese obtenido satisfacción. Su Grupo consideraba que no podía limitarse el acceso directo al CTM, 2006, dado que el Convenio no abordaba dicha cuestión. La referencia al acceso directo según estableciese la legislación nacional, como había propuesto el representante del Gobierno de los Estados Unidos, era aceptable para el Grupo de la Gente de Mar.
- 146.** El representante del Gobierno de Bélgica suscribió la propuesta del representante del Reino Unido. La norma A4.2, 1), *a)*, *b)* y *d)*, del CTM, 2006 no exigía la instauración de un sistema asegurador. Esta responsabilidad incumbía más bien al armador, por lo que el acceso directo no era recomendable. El orador insistió en que el acceso directo debía limitarse a lo dispuesto en la norma A4.2. 1, *b)*.
- 147.** Habida cuenta de que se trataba de prever una cierta flexibilidad, los representantes de los Gobiernos de las Bahamas, la República de Corea, Filipinas y Noruega suscribieron la propuesta del representante de los Estados Unidos.
- 148.** El Grupo Mixto de Trabajo decidió suprimir la palabra «válidas».
- 149.** Tras consultarlo con su Grupo, el portavoz del Grupo Gubernamental declaró que los gobiernos estaban de acuerdo en que era necesario prever el acceso directo en relación con el sistema de garantía al que se hacía referencia en la norma A4.2.1, *b)*. El Grupo acordó que el párrafo fuese del siguiente tenor: «Toda reclamación contractual de indemnización que deba cubrir el sistema de garantía financiera mencionado en la norma A4.2.1, *b)*, podrá ser presentada directamente por la gente de mar interesada, o por su pariente más próximo, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado». Añadió asimismo que su Grupo también estaba de acuerdo en que debería preverse el acceso directo en el caso de otro tipo de reclamaciones de conformidad con la legislación nacional, lo que podría incluirse en la pauta en lugar de añadir un punto al párrafo.
- 150.** La portavoz de los armadores suscribió la propuesta del Grupo Gubernamental para el párrafo 4.
- 151.** El portavoz de la gente de mar insistió en la necesidad de que se incluyese entre corchetes.
- 152.** El párrafo 4 fue adoptado en su versión enmendada por el Grupo Gubernamental.
- 153.** Respecto al *párrafo 6*, el Grupo Mixto de Trabajo convino en suprimir los corchetes.
- 154.** El cuanto a los *párrafos 7 y 9*, el representante del Gobierno de Grecia pidió que se aclarase si la autoridad competente podía derogar la exigencia de que la documentación justificativa estuviese en inglés, como disponía el párrafo 7, basado en el párrafo 6 del artículo II del CTM, 2006 (por ejemplo, en el caso de buques pequeños que permaneciesen en aguas nacionales). Un representante de la Oficina explicó que el CTM, 2006 se aplicaba a toda la gente de mar, pero que entendía que, cuando se formularan los textos definitivos, sería posible adaptarlos a las necesidades de los buques pequeños en cuanto a la lengua de redacción de la documentación.
- 155.** El representante del Gobierno de la República de Corea señaló a la atención de la reunión la necesidad de introducir ciertas modificaciones derivadas de las enmiendas que se habían adoptado en otras secciones del CTM, 2006, como en la norma A5.1.3.
- 156.** Los párrafos restantes no se modificaron y el texto se adoptó en la versión que contenía el anexo II.

Adopción del informe y observaciones finales

157. El Presidente recordó el mandato del Grupo Mixto de Trabajo y felicitó a los participantes por los logros alcanzados durante la presente reunión. Se informaría al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de lo siguiente :

1. el Grupo Mixto OMI/OIT consideraba haber cumplido con su cometido de acuerdo con lo dispuesto en el mandato acordado por ambos organismos rectores.
2. el Grupo Mixto OMI/OIT hacía las siguientes recomendaciones:
 - a) los principios enunciados en los proyectos de texto, contenidos en los anexos I y II al informe del Grupo Mixto de Trabajo OMI/OIT, deberían tomarse como base para dar forma definitiva a un instrumento o instrumentos obligatorios;
 - b) el mejor modo de concebir tal instrumento o instrumentos obligatorios sería a través de una enmienda al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT;
 - c) el Comité Jurídico de la OMI debería seguir haciéndose cargo de la cuestión en caso de que la opción de enmienda al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 no resultara viable u oportuna, y
 - d) el Grupo Mixto OMI/OIT instaba a la OMI y a la OIT a recordar a los gobiernos la Resolución A.930 22) de la OMI relativa a las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, que debería aplicarse en espera de la adopción y entrada en vigor de las soluciones obligatorias pertinentes.

158. Seguidamente, el Grupo Mixto de Trabajo adoptó el informe, incluidos los anexos, en su versión enmendada por los participantes.

159. La portavoz de los armadores declaró que la ISF y la IOE estaban satisfechas con los resultados obtenidos en relación con ambas cuestiones. Confiaba en que la OIT y la OMI llevarían a la práctica los principios debatidos. La oradora recomendaría firmemente que el CTM, 2006 se enmendase con la mayor brevedad. Respecto a la cuestión de la presencia de medios audiovisuales durante el debate, la ISF y la IOE deseaban que quedase claro que no ignoraban que todas las reuniones OIT/OMI debían celebrarse a «puerta cerrada». Por consiguiente propusieron que se celebrase una reunión especial del Grupo Mixto de Trabajo, sin que ello sentase precedente alguno para futuras reuniones de la OIT.

160. El portavoz de la gente de mar se declaró satisfecho, la reunión había sido un éxito. Felicitó a los gobiernos por su voluntad política de recomendar instrumentos obligatorios. Su Grupo había suscrito las soluciones obligatorias acordadas para ambas cuestiones. La gente de mar consideraba que el abandono y las reclamaciones por lesiones corporales y muerte revestían igual prioridad. Dado que el método más adecuado para adoptar dichas soluciones era a través de enmiendas a la «declaración de derechos de la gente de mar», el CTM, 2006, propuso que la OIT constituyese el Comité Tripartito Especial previsto en el artículo XIII del Convenio para ocuparse de los trabajos de preparación. De este modo se demostraría la determinación de la OIT para iniciar la labor normativa necesaria. Refiriéndose a la crisis económica actual, el orador confiaba en que no durase demasiado. La gente de mar ya había manifestado su voluntad de que las disposiciones obligatorias sobre abandono y reclamaciones contractuales entrasen en vigor antes de que empezase la crisis. Teniendo en cuenta que los procedimientos habituales para la adopción y entrada en vigor de las nuevas disposiciones tomarían algún tiempo, el orador recomendó que los gobiernos recordasen la existencia de las directrices OMI/OIT sobre la materia contenidas en la Resolución correspondiente de la OMI.

-
- 161.** El portavoz gubernamental felicitó al Grupo Mixto de Trabajo por la tenacidad mostrada con miras a alcanzar un acuerdo sobre esta decisión que podía calificarse de histórica. Agradeció a todos los gobiernos su cooperación y a los interlocutores sociales su actitud positiva, su espíritu de cooperación y la buena fe de que habían hecho gala durante las negociaciones.
- 162.** Los representantes de los Gobiernos de Chipre, Estados Unidos y Francia se mostraron orgullosos y satisfechos con los resultados obtenidos por el grupo de trabajo. Asimismo, dieron las gracias a los interlocutores sociales y a los demás representantes gubernamentales.
- 163.** El representante de la OMI se consideró satisfecho de que la reunión hubiese acordado y recomendado soluciones apropiadas para los casos de abandono y lesiones corporales y muerte de la gente de mar. Confiaba en que se adoptasen en el marco del derecho internacional y entrasen en vigor con la mayor brevedad.
- 164.** La representante de la OIT manifestó su entusiasmo y satisfacción por los logros del Grupo Mixto de Trabajo. La OIT defendía el trabajo decente, y el abandono de la gente de mar era un déficit de este tipo de trabajo. Consideraba que los logros alcanzados eran el principio de un nuevo capítulo del trabajo marítimo para la OIT y confiaba en que todas las partes interesadas aplicarían con prontitud las recomendaciones del Grupo Mixto de Trabajo.
- 165.** En su alocución final, el Presidente dijo que consideraba que los avances logrados entre la octava y la novena reunión se debían en gran parte al espíritu de cooperación de que habían hecho gala los interlocutores sociales, por lo que merecían un elogio especial. El «abandono» y las «lesiones corporales y muerte» eran riesgos a los que se exponía la gente de mar que todos los interlocutores tripartitos querían afrontar. Las conclusiones del Grupo Mixto de Trabajo eran un ejemplo de que, en efecto, el tripartismo brindaba oportunidades cuando todos los mandantes de la OIT trabajaban juntos. Dio las gracias a todos los participantes e insistió en que hasta que se adoptasen y entrasen en vigor las soluciones obligatorias, lo importante era seguir comprometidos con el proceso.

Anexo I

Propuesta de texto para una enmienda al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006¹, que se someterá al futuro Comité Tripartito Especial con miras a su adopción conforme a lo dispuesto en el artículo XV del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

Norma – Provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar

1. La presente norma establece los requisitos necesarios para garantizar la provisión de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz que asista a la gente de mar en caso de abandono.

2. Las disposiciones de la presente norma no pretenden ser exclusivas o ir en detrimento de cualquier otro derecho, reclamación o recurso de indemnización que pueda existir para la gente de mar que haya sido objeto de abandono. La legislación nacional puede disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes procedentes de cualquier derecho, reclamación o recursos que pueda ser objeto de compensación en virtud de la presente norma.

3. Todo Miembro deberá asegurar que en su país exista, para los buques que enarboles su bandera, un sistema de garantía financiera en vigor que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá adoptar la modalidad de un régimen de seguridad social, un seguro, un fondo nacional u otro sistema similar. La modalidad la determinará el Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

4. El sistema de garantía financiera proporcionará acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda gente de mar víctima de abandono que estuviese empleada, ejerciendo una actividad o trabajando en cualquier concepto en un buque que enarbole la bandera del Miembro.

5. A los efectos de la presente norma, se considerará que un marino ha sido víctima de abandono cuando, violando los requisitos del presente Convenio o las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador:

- a) no se haga cargo del costo que conlleve la repatriación de la gente de mar;
- b) haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o
- c) haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar, incluido el impago del salario contractual durante un período de como mínimo dos meses.

6. A los efectos de la presente norma, la manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar incluirán: alimentación, vestimenta y alojamiento adecuados, la atención médica necesaria y todo costo o gasto razonable que se derive del abandono.

7. [Todo Miembro exigirá que los buques que enarboles su bandera, y a los que se aplican los párrafos 1 y 2 de la regla 5.1.3, proporcionen los documentos justificativos de la garantía financiera expedidos por el proveedor de la misma. Dichos documentos se exhibirán en un lugar bien visible de los espacios de alojamiento de la tripulación. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, se llevará a bordo el documento correspondiente a cada proveedor.]

¹ Las enmiendas consistirían principalmente en una nueva norma y una nueva pauta bajo la regla 2.5 y ubicadas a continuación de la presente norma y pauta A2.5 y B2.5. La numeración y ubicación exactas del texto propuesto para las normas y pautas, así como los cambios de índole similar necesarios para transformar el instrumento propuesto en una enmienda al CTM, 2006, se abordarían posteriormente.

8. [Las pruebas justificativas de la garantía financiera incluirán la información que exige el anexo XX. Estarán en inglés o irán acompañadas de una traducción a dicho idioma.]

9. La asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera se prestará sin demora previa solicitud por parte de la gente de mar interesada o en su nombre, e irá acompañada del justificante de la prestación, de conformidad con el párrafo 3 *supra*.

10. La asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:

- a) los salarios adeudados y otros derechos que el armador haya contraído con la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo suscrito entre ambos, el convenio colectivo pertinente o la legislación nacional del Estado del pabellón, con un límite de cuatro meses de salarios atrasados y cuatro meses de prestaciones adeudadas;
- b) todos los gastos razonables incurridos por la gente de mar, incluido el costo de la repatriación de conformidad con el párrafo 11, y
- c) el costo de manutención y apoyo necesarios desde el acto u omisión que constituyan abandono hasta la llegada de la gente de mar a su domicilio.

11. A los efectos de la presente norma, deberá garantizarse que la repatriación de la gente de mar se lleva a cabo por medios adecuados y sin demora, en principio por transporte aéreo, e incluir la provisión de alimentos y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada a su domicilio, la atención médica necesaria, el pasaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro costo o carga razonable derivado del abandono.

12. Si el proveedor del seguro u otra garantía financiera ha efectuado algún pago a un marino, de conformidad con la presente norma, dicho proveedor deberá, hasta el importe pagado, adquirir, por subrogación, transferencia u otro mecanismo, los derechos de los que se habría beneficiado la gente de mar.

13. Ninguna disposición de la presente norma se aplicará en perjuicio del derecho de recurso del asegurador o proveedor de la garantía financiera contra terceras partes.

Pauta – Provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar

1. En aplicación del párrafo 9 de la presente norma, si se precisa más tiempo para comprobar la validez de determinados aspectos de la reclamación de la gente de mar, ello no debería impedir que la gente de mar o su representante reciban inmediatamente la parte de la asistencia solicitada que se ha reconocido está justificada.

Anexo XX

[Los documentos justificativos de la garantía financiera con arreglo a lo dispuesto en la norma A2.5*bis* deberán incluir la siguiente información:

- 1) el nombre del buque;
- 2) el puerto de matrícula del buque;
- 3) el distintivo de llamada del buque;
- 4) el número OMI del buque;
- 5) la razón social y la dirección del proveedor de la garantía financiera;
- 6) los datos de contacto de las personas o entidades responsables de la tramitación de las solicitudes de indemnización;
- 7) el nombre del armador;
- 8) el período de validez de la garantía financiera, y
- 9) una atestación de que la garantía financiera cumple los requisitos que establece la presente norma.]

Anexo II

Propuesta de texto para una enmienda al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, que se someterá al futuro Comité Tripartito Especial con miras a su adopción conforme a lo dispuesto en el artículo XV del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

Norma A4.2.2 – Tratamiento de las reclamaciones contractuales; garantía financiera (nueva)

1. A los efectos de la presente norma, el término «reclamación contractual» designa toda reclamación por enfermedad, lesiones o muerte acaecidas mientras la gente de mar presta servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo con arreglo a dicho acuerdo.

2. Los Miembros deberán contar con una legislación que contenga disposiciones eficaces en vigor para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones a las que se hace referencia en la norma A4.2.1, a través de procedimientos rápidos y equitativos.

3. La legislación nacional establecerá que la garantía financiera de indemnización para las reclamaciones contractuales, según lo dispuesto en el párrafo 1, *b)*, de la norma, cumpla con los siguientes requisitos mínimos:

- a)* la indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar y sin perjuicio del apartado *c)*, *infra*, se pagará en su totalidad y sin demora;
- b)* no se ejercerá presión de ningún tipo sobre la gente de mar para que acepte un pago inferior al importe contractual;
- c)* cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten la valoración de la indemnización total a la que éste puede tener derecho, se efectuará un pago o pagos intermedios para evitarle privaciones indebidas;
- d)* de conformidad con el párrafo 2 de la regla 4.2, la gente de mar recibirá el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero dicho pago podrá ser deducido de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación hecha por la gente de mar contra el armador y en relación con el mismo incidente.

4. [Toda reclamación contractual de indemnización que deba cubrir el sistema de garantía financiera al que se hace referencia en la norma A4.2, *b)*, podrá presentarla directamente la gente de mar interesada, o su pariente más próximo, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado.]

5. La legislación de todo Miembro deberá garantizar que la gente de mar es notificada por adelantado en caso de cancelación de la garantía financiera del armador y de inmediato en caso de que ésta no se renueve.

6. La legislación de todo Miembro deberá garantizar que todo Estado del pabellón es notificado por el proveedor del seguro en caso de que la garantía financiera vaya a ser cancelada, sea cancelada o no vaya a ser renovada.

7. Todo Miembro deberá exigir que los buques que enarbolan su bandera faciliten los documentos justificativos de garantía financiera expedidos por el proveedor de la misma. Los documentos justificativos se exhibirán en un lugar bien visible de los espacios de alojamiento de la tripulación. Cuando más de un proveedor de garantía financiera proporcione cobertura, deberá llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.

8. La garantía financiera asegurará el pago de todas las reclamaciones contractuales incluidas en su cobertura durante su período de validez.

9. Los documentos justificativos de la garantía financiera incluirán la información exigida en el anexo 4-I. Estarán en inglés o irán acompañados de una traducción a dicho idioma.

Pauta B4.2

10. Las partes que participen en el pago de una reclamación contractual podrán hacer uso de modelo de finiquito (que figura como anexo a la Resolución A.931(22) de la Asamblea de la OMI sobre reclamaciones por lesiones corporales o muerte de la gente de mar, adoptada el 29 de noviembre de 2001).

Anexo 4-I

Los documentos justificativos de la garantía financiera con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7 de la norma A4.2.2 deberán incluir la siguiente información:

- a)* el nombre del buque;
- b)* el puerto de matriculación del buque;
- c)* el distintivo de llamada del buque;
- d)* el número OMI del buque;
- e)* la razón social y la dirección del proveedor de la garantía financiera;
- f)* los datos de contacto de las personas o entidades responsables de la tramitación de las solicitudes de indemnización;
- g)* el nombre del armador, y
- h)* el período de validez de la garantía financiera.

Anexo III

List of participants

Liste des participants

Lista de participantes

Chairperson

Président

Presidente

Mr Charles Darr, Attorney Advisor, Office of Maritime and International Law, United States Coast Guard, 2100 Second Street SW, Room 1416 (CG-0941), Washington, DC, 20593; tel.: +1 202 372 3791; fax: +1 202 372 3972; email: charles.v.darr@uscg.mil

Experts nominated by governments

Experts désignés par les gouvernements

Expertos designados por los gobiernos

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Capt. Andreas A. Constantinou, Senior Surveyor of Cyprus Ships, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Kyllinis Street, Mesa Geitonia, CY-4007 Lemesos, PO Box 56193, CY-3305 Lemesos; tel.: +357 25 848 100; fax: +357 25 848 200; email: aconstantinou@dms.mcw.gov.cy

FRANCE FRANCIA

Mr Fabien Joret, Mission Flotte de Commerce, Direction des Affaires Maritimes, Ministère chargé des transports, Arche Sud, 92055 La Défense Cedex; tel.: +33 1 40 81 73 28; mobile: +33 6 77 61 64 67; fax: +33 1 40 81 73 15; email: fabien.joret@developpement-durable.gouv.fr

GREECE GRÈCE GRECIA

Mr Nikolaos Isakoglou, Lieutenant Commander HCG, Hellenic Ministry of Mercantile Marine, the Aegean & Island Policy, Gr Lambraki 150, Piraeus, Athens; tel.: +30 2104191108; fax: +30 2104191561; email: dner@yen.gr

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr Sang Pyo Hong, Deputy Director, Seafarers and Labour Policy Division, Office of Logistic and Maritime Affairs, Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, 1 Jungang-dong, Gwacheon City, Gyeonggi-do, 427-712; tel.: +82 2 2110 8574; fax: +82 2 504 2677; email: hsp1614@mltm.go.kr

Mr Yuong Shik Hwang, General Manager, Marine Affairs Team, Korea Shipowners' Association, 10th Fl. Sejong Bldg, 100 Dangju-dong, Jongro-gu, Seoul; tel.: +82 2 739 1551; fax: +82 2 739 1562; email: yshwang@shipowners.or.kr

Mr Yeong-Woo Jeon, Head, Ship Operation Technology Research Center, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, 123 Yong Dang-Dong, Nam-Gu, Busan; tel.: +82 51 620 5822; fax: +82 51 624 9081; email: jyw@seaman.or.kr

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Neil Frank Ferrer, First Secretary and Consul and Alternate Permanent Representative of the Philippines to the IMO, Embassy of the Philippines, 6–8 Suffolk Street, London SW1Y 4HG, United Kingdom, tel.: +44 20 745 11 806; fax: +44 20 793 09 787; email: neil.ferrer@dfa.gov.ph

Mr Ramon Tionloc, Labor Attaché, Philippines Embassy, C/Alcalá, 149, 2ºB, 28009 Madrid, Spain, tel.: +34 91 781 86 24; fax: +34 91 781 86 25; email: ramonjr-tionloc@yahoo.com

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr David Best, Senior Policy Advisor, Department for Transport, 76 Marsham St, London, tel.: +44 207 944 4779; fax: +44 207 944 2186; email: david.best@dft.gsi.gov.uk

Mr David Bolomini, Department for Transport, 76 Marsham St, London; tel.: +44 207 944 5452; fax: +44 207 944 2186; email: david.bolomini@dft.gsi.gov.uk

Mr James Hatcher, Department for Transport, 66 Marsham St, London; tel.: +44 207 944 5452; fax: +44 207 944 2186; email: james.hatcher@dft.gsi.gov.uk

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr Patrick Bonner, Vice-President, Maritime Law Association, Freehill Hogan & Mahar LLP, 80 Pine Street, New York 10005; tel.: +1 212 381 3007; fax: +1 212 425 1901; email: bonner@freehill.com

Mr Joseph Cox, President, Chamber of Shipping of America, 1730 M Street, NW, Suite 407, Washington, DC, 20036; tel.: +1 202 775 4399; fax: +1 659 3795; email: jcox@knowships.org

Mr William Eglinton, Advisor, Seafarers International Union, PO Box 118, Piney Point, Maryland 20674, tel.: +1 301 994 2767; fax: +1 301 994 2705; email: beglinton@seafarers.org

Capt. Charles Michel, Chief, Office of Maritime & International Law, United States Coast Guard, 2100 Second Street, SW, Room 1416 (CG-0941), Washington, DC, 20593; tel.: +1 202 372 3785; fax: +1 202 372 3972; email: charles.d.michel@uscg.mil

Mr Douglas Stevenson, Director, Center for Seafarers' Rights, Seamen's Church Institute of NY and NJ, 241 Water Street, New York; tel.: +1 212 349 9090; fax: +1 212 349 8362; email: csr@seamenschurch.org

Ms Amber Ward, Lieutenant, Attorney Advisor, Office of Maritime & International Law, United States Coast Guard, 2100 Second Street, SW, Room 1416 (CG-0941), Washington, DC, 20593; tel.: +1 202 372 3794; fax: +1 202 372 3972; email: amber.s.ward@uscg.mil

Observers nominated by Governments

Observateurs désignés par les gouvernements

Observadores designados por los gobiernos

ANGOLA

Mr Olivio Jacinto, Maritime Advisor, Embassy of the Republic of Angola to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Angola Permanent Representation at IMO, 22 Dorset Street, London W1U 6QY, United Kingdom; tel.: +44 20 7299 9850; fax: +44 20 7486 1632; email: admin@angolaimo.org.uk

BAHAMAS

Capt. Douglas Bell, Deputy Director, Maritime Affairs, Bahamas Maritime Authority, 120 Old Broad Street London EC2N 1AR, United Kingdom; tel.: +44 20 75621300; fax: +44 20 76140688, email: dbell@bahamasmaritime.com

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

Mr Johan Van Steen, Legal Adviser, Federal Public Service Mobility Transport, Directorate General Maritime Transport, Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussels; tel.: +32 2 277 3592; fax: +32 2 277 4051; email: johan.vansteen@mobility.fgov.be

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Mr Jan Gabrielsen, Head of Division, Danish Maritime Authority, Vermundsgade 38C, Copenhagen 2100, tel.: +45 39 174630; fax: +45 39 174421; email: jga@dma.dk

Ms Tina Bolbjerg Winther-Nielsen, Head of Section, Danish Maritime Authority, Vermundsgade 38C, Copenhagen 2100; tel.: +45 39 174627; fax: +45 39 174421; email: twn@dma.dk

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr Friedrich Catoir, Consul General, Consul General of Germany, Chemin du Petit Saconnex 28c, 1209 Geneve, Suisse; tel.: +41 22 730 1215; fax: +41 22 734 3043; email: L-GK@genf.diplo.de

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Setsuo Nomura, Special Researcher, Japan Maritime Center, Kaiun Bldg 2-6-4 Hirakawa-cho, Chiyoda-ku, Tokyo 102-0093; tel.: +81 3 3263 9421; fax: +81 3 3264 5565; email: s-nomura@jpmac.or.jp

Mr Hidemi Suzuki, Special Assistant to the Director of International Planning and Coordination Office, General Affairs Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, 2-1-3 Kasumigaseki Chiyoda-ku, Tokyo 100-8918; tel.: +81 3 5253-8656; fax: +81 3 5253-1642; email: suzuki-h2g2@mlit.go.jp

Mr Seiichi Tajima, First Secretary, Permanent Mission of Japan in Geneva, 3 Chemin des Fins, CP 337, 1211 Geneve 19, Suisse; tel.: +41 22 717 3105; fax: +41 22 717 3774; email: seiichi.tajima@ge-japan.ch

MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL LAS ISLAS MARSHALL

Ms Angela Plott, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Office of the Maritime Administrator, 11495 Commerce Park Drive, Reston VA 20191-1507; tel.: +1 703 620 4880; fax: +1 703 476 8522; email: aplott@register-iri.com

MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Mr José Luis Herrera Vaca, Jefe de la Unidad de Asuntos Internacionales, pemex, Av. Marina Nacional n°329, Torre Ejecutiva piso 9, Col. Huasteca, CP 11311 Mexico DF; tel.: 1944 8955, ext.: 12594; fax: 1944 2500; email: jlherrera@pemex.gob.mx

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Ms Unn Caroline Lem, Senior Adviser, The Norwegian Maritime Directorate, Haugesund 5509, tel.: +47 52745358; fax: 47 52745013; email: ucl@sjofartsdir.no postmottak@sjofartsdir.no

Mr Terje Hernes Pettersen, Senior Adviser, Ministry of Trade and Industry, 8014 Oslo; tel.: +47 22 24 04 77; fax: +47 906 23 866; email: thp@nhd.dep.no

Mr Haakon Storhaug, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate, PO Box 2222, Haugesund N-5509; tel.: +47 52 74 51 54; fax: +47 25 74 50 01; email: hst@sjofartsdir.no postmottak@sdir.no

PANAMA PANAMÁ

Ms Giovanna Villamonte Santos, Subjefa, Departamento de Asuntos Laborales Marítimos de la Autoridad Marítima de Panamá, Albrook, Edificio PanCanal Plaza, piso 2, oficina 201, Panamá, apto. postal 0816-05742; tel.: +507 501 5067; fax: +507 501 5210; email: gvillamonte@amp.gob.pa

Shipowners' representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores

- Mr James Hudson, Adviser, National Federation of Fishermen's Organization (NFFO), Fishing Vessel Owner Representative, NFFO Office, 30 Monkgate, York, YO31 7PF, United Kingdom; tel.: +44 19 04 635 430; fax: +44 77 15 635 431; mobile: +44 7715 612 485; email: jim@nffo.org.uk
- Mr Tom Mason, Carthusian Court, 12, Carthusian Street, London EC1M 6EZ, United Kingdom, tel.: +44 207 417 88 44; fax: +44 207 417 88 77; email: tony.mason@marisec.org
- Mr George Koltsidopoulos, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners, 85 Akti Miaouli, Piraeus, Greece, tel.: +30 210 42 91 159; fax: +30 210 42 91 166; email: ugs@ath.forthnet.gr
- Ms Edith Midelfart, Attorney at law, Norwegian Shipowners' Association, PO Box 1452 Vika, 0116 Oslo, Norway; tel.: +47 22 40 15 75/22 40 15 00; fax: +47 22 40 15 15; email: edith.midelfart@rederi.no
- Capt. Paddy Mcknight, Manager, Japan Shipowners' Association, Dexter House, Royal Mint Court, London EC3N 4JR, United Kingdom; tel.: +44 207 488 0899; fax: +44 207 488 3167; email: paddymcknight@jsaldn.org.uk
- Ms Natalie Shaw, Secretary of the Shipowners' group at the ILO, International Shipping Federation, Carthusian Court, 12 Carthusian Street, London EC1M 6EZ, United Kingdom; tel.: +44 207 417 88 44; fax: +44 207 417 88 77; email: natalie.wiseman@marisec.org
- Mr Tim Springett, International Shipping Federation, Carthusian Court, 12 Carthusian Street, London EC1M 6EZ, United Kingdom; tel.: +44 207 417 28 20; fax: +44 207 417 88 77; email: tim.springett@british-shipping.org
- Mr Ment Van Der Zwan, Policy Advisor, Pelagic Freezer Trawler Association, Hermelijnvliinder 12, 1113 LH Diemen, Netherlands; tel.: +31 255 56 14 77, mobile: +31 6 204 176 44; fax: +31 255 52 21 34; email: ment@cv-ym.nl

Seafarers' representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

- Mr Jon Whitlow, Secretary of the Seafarers' group to the Joint Maritime Commission, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, 49-60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom, tel.: +44 20 7940 9270; fax: +44 20 7940 9275; email: whitlow_jon@itf.org.uk
- Mr John Halas, General Secretary PNO, Pan-Hellenic Seamen's Federation, 47/49 Akti Miaouli Street, Livanos Building, Piraeus 18536, Greece; tel.: +30 210 429 2958/59/67; fax: +30 210 429 3040; email: gram@pno.gr
- Mr Agapios Tselentis, Director – International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation, 47/49 Akti Miaouli Street, Livanos Building, Piraeus 18536, Grèce; tel.: +30 210 429 2958/59/67; fax: +30 210 429 3040; email: gram@pno.gr
- Mr Jesus Sale, International Transport Workers' Federation (ITF), Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines, Seamen's Centre, Corner Cabildo & St Potenciana Streets, Intramuros 1002, Manila, Philippines; tel.: +632 527 64 81/ 527 35 35; fax: +632 527 36 34/ 527 36 38; email: jojo_sc@amosup.org
- Mr Sigis Buckman, General Secretary, Ghana Merchant Navy Officers' Association, PO Box CS 8654, Tema, Ghana; tel.: +233 22 20 4422/+244 63 92 08; fax: +233 22 20 4422, email: buckman_sigis@itf.org.uk
- Mr Brian Orrell, General Secretary, NAUTILUS UK, Oceanair House, 750-760 High Road, Leytonstone, London E11 3BB, United Kingdom; tel.: +44 208 989 6677; fax: +44 208 530 1015; email: borrell@nautilusuk.org vcoates@nautilusuk.org

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Trade Union Confederation (ITUC)

Confédération syndicale internationale

Confederación Sindical Internacional

Ms Esther Busser, ITUC Geneva Office, 46, avenue Blanc, 1202 Geneva, Switzerland; tel.: +41 22 738 42 02;
fax: +41 22 738 10 82; email: ester.busser@ituc-csi.org

International Organisation of Employers' (IOE)

Organisation internationale des employeurs

Organización Internacional de Empleadores

Mr Jean Dejardin, Adviser, IOE, 26, chemin de Joinville, 1216 Cointrin, Geneva, Switzerland,
tel.: +41 22 929 00 13; fax: +41 22 929 00 01; email: dejardin@ioe-emp.org

International Christian Maritime Association (ICMA)

Association maritime chrétienne internationale

Asociación Marítima Cristiana Internacional

Rev. Ken Peters, Director of Justice & Welfare, ICMA, the Mission to Seafarers, St Michael Paternoster,
Royal, College Hill, London EC4R 2RL, United Kingdom; tel.: +44 207 24 85 202;
email: kenpeters@missiontoseafarers.org

Mr Domingo González Joyanes, c/ Julián Hernández n° 3 b. izda, 28043 Madrid, Spain; tel.: +34 91 415 79 17;
fax: +34 91 234 22 64; email: djoyanes@hotmail.com

International Federation of Shipmasters' Association (IFSMA)

Mr Mark Dickinson, Vice-President, International Federation of Shipmasters' Association (IFSMA),
202 Lambeth Road, London SE1 7JY, United Kingdom; tel.: +44 20 7261 0450; fax: +44 20 7928 9030;
email: hq@ifsma.org

Capt. Thomas Brown, International Federation of Shipmasters' Association (IFSMA), 202 Lambeth Road,
London SE1 7JY, United Kingdom; tel.: +44 20 7261 0450; fax: +44 20 7928 9030; email: hq@ifsma.org

Mr Nicholas Maddalena, International Federation of Shipmasters' Association (IFSMA), 202 Lambeth Road,
London SE1 7JY, United Kingdom; tel.: +44 20 7261 0450; fax: +44 20 7928 9030; email: hq@ifsma.org

International Group of P&I Clubs

Mr Hugh Hurst, Legal Adviser, International Group of P&I Club, Peek House, 20 Eastcheap, London EC3M 1EB,
United Kingdom; tel.: +44 20 7929 3544; email: secretariat@internationalgroup.org.uk

Mr David Baker, Policy Adviser, International Group of P&I Club, Peek House, 20 Eastcheap, London EC3M
1EB, United Kingdom; tel.: +44 20 7929 3544; email: secretariat@internationalgroup.org.uk

International Ship Suppliers' Association (ISSA)

Mr Mark Dickinson, International Ship Suppliers Association (ISSA), the Baltic Exchange, St Mary Axe, London
EC3A 8BH, United Kingdom; tel.: +44 207 626 6236/7, mobile: +44 77 10 45 26 32;
fax: +44 207 626 6234; email: secretariat@shipsupply.org

Secretariat of the meeting
Secrétariat de la réunion
Secretaría de la reunión

International Maritime Organization

Mr Gaetano Librando, Deputy Director, Head, Treaties and Rules Section, Subdivision for Legal Affairs, Legal Affairs and External Relations Division, email: glibrando@imo.org

International Labour Office

Ms Cleopatra Doumbia-Henry, Director, International Labour Standards Department

Ms Elizabeth Tinoco, Chief, Sectoral Activities Branch

Mr Dani Appave, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Mr Joachim Grimsmann, Coordinator – Maritime Team, International Labour Standards Department

Mr Brandt Wagner, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Ms Christine Bader, Legal Officer, International Labour Standards Department

Mr Timo Knäbe, Associate Expert, International Labour Standards Department

Mr Jérôme Blanchard, Associate Expert, International Labour Standards Department

Mr Woon-Yul Oh, Associate Expert, Sectoral Activities Branch

Mr Luc Demaret, Representative of the Bureau for Workers' Activities

Mr Christian Hess, Representative of the Bureau for Employers' Activities