

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, 4-7 de febrero de 2008



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, el Grupo Mixto de Trabajo) celebró su séptima reunión del 4 al 7 de febrero de 2008, en la sede de la Organización Internacional del Trabajo (Ginebra, Suiza). Presidió la reunión el Sr. Jean-Marc Schindler (Gobierno de Francia). Actuaron como portavoz de los armadores y portavoz de la gente de mar, respectivamente, la Sra. Edith Midelfart (Noruega) y el Sr. Brian Orrell (Reino Unido). La lista de los participantes figura en el anexo I del presente documento.
2. En nombre del Director General de la OIT, dio la bienvenida a los participantes la Sra. Johanna Walgrave, Directora Ejecutiva interina del Sector de Diálogo Social. La Sra. Walgrave recordó que la sexta reunión del Grupo Mixto de Trabajo se había celebrado hacía más de dos años, en septiembre de 2005. Unos meses más tarde, en febrero de 2006, la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en adelante, CTM). En esa reunión, la Conferencia también aprobó una resolución (véase el documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/1, anexo 1) en la cual, entre otras cosas, se había señalado que existía una laguna en el régimen jurídico internacional en lo relativo a la cuestión del trabajo decente para la gente de mar. En particular, en la resolución se consideraba que el texto del Convenio no reflejaba plenamente muchas de las disposiciones establecidas en las directrices sobre las responsabilidades de los armadores con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar o en las directrices sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar, que habían sido adoptadas tanto por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional como por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, respectivamente, como anexos a las resoluciones A.930(22) y A.931(22) de la Asamblea de la OMI (véase el documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/1, anexos 2 y 3). Como consecuencia de ello, la Conferencia había considerado que el Grupo Mixto de Trabajo debería continuar su labor, y había recomendado a ambas Organizaciones que, para seguir avanzando, el Grupo Mixto de Trabajo debía elaborar una norma complementada por unas directrices, las cuales podrían incluirse en el CTM o en otro instrumento en vigor, en una fecha ulterior.
3. La Sra. Walgrave agradeció en especial al Sr. Schindler el haber asumido, una vez más, la conducción de las labores del Grupo Mixto de Trabajo; habida cuenta de que el Sr. Schindler se estaba aproximando a la jubilación, le expresó el reconocimiento de la OIT por todo su desempeño, no sólo al frente del Grupo Mixto de Trabajo, sino también de la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2006, y de las reuniones preparatorias conexas de dicha Conferencia.
4. Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Sra. Rosalie P. Balkin, Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI, el Sr. Gaetano Librando, Director Adjunto, Jefe, Sección de Tratados y Normas, agradeció a la Oficina Internacional del Trabajo por haber acogido esta reunión en un momento en que la OMI estaba remodelando su sede.
5. El representante de la OMI señaló que los objetivos de su Organización para el decenio en curso se centraban en las personas, y observó a este respecto que el Comité Jurídico de la OMI tenía en su orden del día el complejo tema de los marinos retenidos en tierra como consecuencia de los accidentes en que estaban implicados los buques a bordo de los cuales prestaban servicio. Recordó que, en 2006, la OMI y la OIT habían adoptado las

«Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo», texto que había entrado en vigor el 1.º de julio del mismo año, y que el Comité Jurídico, en su 93.º período de sesiones (22-26 de octubre de 2007), había acordado que se debería convocar nuevamente al *Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo*, con el fin de vigilar la aplicación de las citadas Directrices. A tal efecto, la Secretaría Conjunta estaba recopilando información sobre casos de maltrato de la gente de mar (carta circular núm. 2825, de 7 de noviembre de 2007).

6. El orador recordó la génesis, composición y mandato del *Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar*, así como los principales logros del Grupo Mixto de Trabajo bajo la hábil presidencia del Sr. Jean-Marc Schindler, de Francia, a saber, la formulación de dos importantes resoluciones y las directrices correspondientes, una sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de gente de mar, y la otra sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte, que había que realzar, y la base de datos sobre el abandono de la gente mar, desarrollada y mantenida conjuntamente en el marco de la cooperación entre la OIT y la OMI.
7. El Sr. Librando observó además que, de conformidad con su mandato revisado, el Grupo Mixto de Trabajo tenía ahora las siguientes tareas: continuar con el seguimiento de la aplicación de las resoluciones A.930(22) y A.931(22) y de las directrices conexas, reexaminar las disposiciones pertinentes del CTM con respecto a las disposiciones contenidas en las citadas resoluciones y directrices, a fin de determinar la existencia de posibles lagunas, iniciar la elaboración de una norma complementada por directrices con el objeto de cubrir las lagunas detectadas, norma y directrices que podrían incluirse en el CTM o en otro instrumento en vigor en una fecha ulterior, y adoptar recomendaciones apropiadas que se presentarán al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT.
8. A este respecto, el representante de la OMI recordó que, en su 93.º período de sesiones, el Comité Jurídico de esta Organización había manifestado que, si bien estaba de acuerdo en que el Grupo Mixto de Trabajo debería centrarse en la búsqueda de soluciones prácticas y viables a largo plazo, había que actuar con especial cautela al considerar la posibilidad de adoptar instrumentos de carácter obligatorio como medio de disponer de soluciones a largo plazo. El Comité Jurídico también había expresado preocupación ante el hecho de que algunos Estados no habían actuado con prontitud para resolver los casos notificados de abandono de gente de mar enrolada en buques que enarbolaban el pabellón de dichos Estados, lo que hacía recaer en los Estados del puerto una pesada carga en términos de la asistencia humanitaria que había que prestar a la gente de mar abandonada. En este sentido, se había señalado la necesidad de contar con mecanismos jurídicos eficaces para garantizar que los armadores asumieran la responsabilidad del pago de los gastos conexos.
9. Al término de su intervención, el representante de la OMI dijo que su Organización siempre ha reconocido el papel central de la gente de mar en el mundo marítimo y su inestimable contribución al desarrollo fluido del comercio marítimo internacional y la economía mundial. Como ha dicho el Secretario General de la OMI, «la gente de mar y sus familias tienen derecho a una estructura de apoyo adecuada cuando enfrentan dificultades. Asimismo es importante facilitar este apoyo y protección a la gente de mar para presentar una imagen positiva de la vida en el mar».

-
10. La Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, manifestó que le complacía sobremanera poder acoger al Grupo Mixto de Trabajo y que esperaba que los participantes aprovecharan el tiempo disponible para los debates de la mejor manera posible.
 11. El Presidente del Grupo Mixto de Trabajo, Sr. Jean-Marc Schindler (Gobierno de Francia), dio la bienvenida a los participantes y procedió a inaugurar oficialmente la reunión. La reunión adoptó entonces el orden del día provisional, que se reproduce en el anexo II del presente informe.

Abandono de la gente de mar

12. Antes de que la portavoz pronunciara la declaración de apertura de su Grupo, la Secretaria del Grupo de los Armadores dijo que deseaba que en el informe de la reunión quedase constancia de que la Federación Naviera Internacional y la Organización Internacional de Empleadores se oponían a la presencia en la reunión de representantes de la prensa, como lo habían indicado a la Secretaría antes del comienzo de la misma.
13. En su alocución de apertura, la portavoz de los armadores, refiriéndose a la presentación preparada por su Grupo (documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/3), reiteró que la cuestión del abandono no era aún un problema muy extendido. Los casos notificados hasta la fecha concernían a sólo el 0,05 por ciento de la flota total mundial de buques mercantes y buques de pesca. La mitad de estos casos se habían resuelto, confirmándose así que sólo el 0,02 por ciento de todos los buques eran motivo de preocupación. Refiriéndose al caso del Meugang 1, que ya había tenido solución, pero que la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) no había incluido entre los casos resueltos, expresó su preocupación por la exactitud de los casos contenidos en la base de datos. En todo caso, agradeció que las secretarías de la OIT y de la OMI hubieran prestado la debida atención a esas preocupaciones y rectificado las inscripciones en la base de datos.
14. La oradora dijo que, a juicio de los armadores, aún no se planteaba la necesidad imperiosa de disponer de un instrumento obligatorio, pero sugirió que, si se considerase necesario contar con dicho instrumento, la cuestión debería resolverse en el marco de la OIT, como si se tratase de una cuestión de protección social. También indicó que los armadores habían pedido que se consultara a la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI) para determinar la viabilidad de crear un seguro contra el abandono. Por último, su Grupo deseaba presentar al Grupo Mixto de Trabajo un documento (véase el anexo III) sobre algunas modificaciones al Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM) que los armadores habían propuesto en la 94.^a reunión (marítima) de la CIT, en 2006. Además, se refirió al Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (núm. 173).
15. Después de agradecer al Presidente, el portavoz de la gente de mar recordó que había transcurrido algún tiempo desde la reunión anterior del Grupo Mixto de Trabajo, en septiembre de 2005. Consideraba que esta demora era inquietante, puesto que tanto la OMI como la OIT habían convenido en que, dado el carácter mundial del sector del transporte marítimo, la gente de mar necesitaba una protección especial. Al respecto, leyó la resolución pertinente adoptada por la reunión marítima de la CIT en 2006, y recordó que dicha resolución había sido promovida conjuntamente por los armadores y la gente de mar y apoyada por el Vicepresidente del Grupo Gubernamental. En opinión del Grupo de la Gente de Mar, cuando en la resolución de 2006 se hablaba de desarrollar una «norma», se entendía como tal un instrumento obligatorio. Su Grupo consideraba que el texto presentado por los Estados Unidos era constructivo; agregó que el documento preparado por la secretaria de la OMI sobre los sistemas existentes en materia de responsabilidad e indemnización desarrollados por la OMI había sido muy útil.

-
16. El orador señaló que el transporte marítimo había experimentado un período de auge y que era posible que tal período estuviera llegando a su fin, lo que entrañaría un aumento del número de casos de abandono de gente de mar. Por otra parte, consideraba que el problema de los abandonos dañaba la imagen del sector marítimo y agravaba los problemas de la contratación. Por estas razones, era fundamental lograr progresos sustanciales hacia el establecimiento de soluciones sostenibles y de aplicación obligatoria.
 17. El representante del Gobierno de Filipinas también expresó su confianza en que el debate de la reunión sería productivo, y señaló el gran interés que su Gobierno tenía en la misma, lo que quedaba de manifiesto en el tamaño y la calidad profesional de su delegación.
 18. El representante del Gobierno de Francia destacó la importancia que tenía la prestación de asistencia humanitaria en los casos de abandono. Recordó los progresos alcanzados en años anteriores, y en especial la adopción del CTM refundido en 2006. Señaló que Francia había establecido un sistema para solventar los casos de abandono, y que presentaría a la reunión un documento en que se explicaba el funcionamiento de dicho sistema. Tenía la convicción de que ningún Estado Miembro podría encontrar por sí solo una solución al problema del abandono. En efecto, había siempre aspectos de índole internacional que debían tratarse en el marco de un instrumento internacional vinculante.
 19. El representante del Gobierno de Chipre insistió en que, aun cuando los casos de abandono eran escasos, era necesario prever la protección de la gente de mar. El orador explicó que Chipre había resuelto en parte este problema con la creación de un fondo para los marinos abandonados. Sin embargo, este sistema no se ocupaba de la cuestión de los salarios impagos. De hecho, la cuestión de los salarios impagos seguía siendo el aspecto más difícil en los casos de abandono. Le preocupaba que un sistema con arreglo al cual los gobiernos tuviesen que pagar tales salarios pudiera interferir con la tramitación de las demandas por salarios impagos en los tribunales. Un sistema de esta índole también podría dar lugar a que los gobiernos terminasen subvencionando a algunos propietarios sin escrúpulos que abandonaban intencionalmente los buques para evitar el pago de los salarios de los tripulantes. En cualquier caso, convenía en que la cuestión del abandono tenía una dimensión moral que había que abordar.
 20. El representante del Gobierno de los Estados Unidos dijo que estaba firmemente convencido de la necesidad de que el Grupo Mixto de Trabajo continuara su labor encaminada a asegurar la protección de los trabajadores marítimos, cuya condición era especialmente vulnerable. Consideraba que había llegado el momento de examinar seriamente la posibilidad de adoptar un instrumento obligatorio en el que se previeran garantías financieras para la gente de mar abandonada. La necesidad era evidentemente imperiosa, no sólo a raíz del número de casos denunciados, sino del grave impacto humano que el abandono tenía sobre esta categoría desfavorecida de marinos que, con excesiva frecuencia, se encontraban totalmente desvalidos en países extranjeros, sin medios para subvenir a sus necesidades o a las de sus familiares a cargo.
 21. El orador observó que los Estados del puerto no solían estar equipados para acoger y ayudar a la gente de mar abandonada por sus empleadores. El problema era asumido por organizaciones de beneficencia, mientras que los responsables de la decisión de abandono lisa y llanamente se desentendían totalmente de las dificultades que habían provocado. Concluyó expresando la esperanza de que la reunión pudiera alcanzar resultados que ayudaran a la gente de mar y colmaran las lagunas existentes a nivel de la protección jurídica.
 22. El representante del Gobierno de Grecia indicó que consideraba necesario disponer de un procedimiento para tramitar las reclamaciones por lesiones y abandono y también para asegurar la protección jurídica de la gente de mar abandonada.

-
23. La portavoz de los armadores dijo que comprendía los argumentos a favor de la adopción de un instrumento obligatorio, pero que la experiencia había demostrado que esos instrumentos podrían ser ignorados por algunos Estados del pabellón. Por lo tanto, resultaba difícil apreciar en qué medida sería útil contar con un instrumento obligatorio. También comprendía las preocupaciones expresadas por el representante de Chipre, pero señaló al respecto que algunas de las propuestas presentadas podrían redundar en que los armadores responsables terminarían subsidiando a los irresponsables que abandonaban a la gente de mar. Dijo que en este caso correspondía concentrarse en el CTM y en las respuestas que este Convenio proponía al problema del abandono.
 24. El portavoz de la gente de mar se refirió al problema del control de la aplicación de las normas. Al respecto, señaló que, aun cuando el CTM iba a ser un instrumento obligatorio, este Convenio aún no había entrado en vigor. En cuanto al costo posible del seguro en caso de abandono, en la medida en que el riesgo de que un armador abandonara a la gente de mar era reducido, lo lógico era que también fuesen reducidas las primas del seguro relacionado con este tipo de contingencia. La gente de mar consideraba muy interesantes algunas de las características de los sistemas de garantía financiera descritas por la secretaría de la OMI en el documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/5. Por lo tanto, era necesario concentrarse en un instrumento obligatorio aplicable tanto en los casos de muerte y lesiones corporales y de abandono. Dicho esto, cualquiera fuese la solución, ésta no debería interferir con el buen desarrollo del proceso de ratificación del CTM.
 25. La portavoz de los armadores señaló que la inclusión de disposiciones relativas a la ayuda financiera en el CTM iba a complicar aun más el proceso de ratificación de dicho Convenio. Observó que, desde 2002, la mayoría de los países no habían acatado las directrices conjuntas OIT/OMI, que se consideraban demasiado complejas para servir de base a la provisión de una garantía financiera. Agregó que, en la práctica, la obtención de una cobertura de seguro tal vez no fuera una opción realista.
 26. La Secretaria del Grupo de los Armadores reiteró la necesidad de que la Secretaría Conjunta de la OIT y la OMI celebrara consultas con la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI) para determinar si era realmente posible establecer un régimen de seguro contra el abandono. Añadió que esperaba con interés las opiniones del representante del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización, que asistía a la reunión en calidad de observador.
 27. Respondiendo a la cuestión planteada por los armadores, el Sr. Librando (OMI) señaló que la Secretaría de la OMI había analizado esta cuestión conjuntamente con la IUMI. En principio, la IUMI consideraba que si el instrumento relativo a las indemnizaciones no fuera obligatorio, el mercado de este segmento no sería suficientemente atractivo para los aseguradores. En otras palabras, al no haber un instrumento obligatorio, la solución del régimen de seguros no era realista.
 28. El Presidente observó que sería necesario que este tipo de seguro fuese obligatorio con el fin de generar un mercado que tuviese un interés suficiente para las compañías aseguradoras.
 29. El portavoz de la gente de mar observó que había muchas formas de constituir una garantía financiera para los casos de abandono. Entre ellas podría considerarse, por ejemplo, el establecimiento de un fondo. Era necesario analizar la norma A2.5 del CTM para determinar si esta disposición ofrecía una solución adecuada. Por su parte, la gente de mar consideraba que dicha norma no aportaba la solución necesaria. Ese era el motivo por el cual se había adoptado la resolución de la CIT en 2006. Por consiguiente, la gente de mar había fundamentado su texto relativo a esta cuestión en la resolución OIT/OMI y en las directrices conexas.

-
- 30.** La portavoz de los armadores recordó que su Grupo había expresado inquietud con respecto a la cuestión del abandono antes de la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, y de hecho había presentado inicialmente diversas enmiendas al proyecto de CTM con el objeto de solventar el problema. La oradora pidió que se prestara atención a esos textos de enmienda que, de ser aceptados, serían suficientemente adecuados para resolver la cuestión.
 - 31.** El representante del Gobierno de Chipre indicó que suscribía la idea de que la garantía financiera pudiera revestir diferentes formas, y que la constitución de la garantía no se limitara a los Clubes de P&I. El orador insistió en que si la responsabilidad del pago de los salarios o las indemnizaciones a la gente de mar abandonada se hacía recaer en los gobiernos, el número de casos de abandono aumentaría, ya que algunos armadores se aprovecharían malintencionadamente de esta situación.
 - 32.** Según el representante del Gobierno de Filipinas, el hecho de que los casos de abandono no fueran tan numerosos no significaba en absoluto que la cuestión careciera de importancia. Indicó que se asociaba a la idea de adoptar otro instrumento, de aplicación obligatoria.
 - 33.** El representante del Gobierno de Noruega dijo que no apoyaba la adopción de un nuevo instrumento, y que prefería que la solución se buscara en el marco del Convenio sobre el trabajo marítimo. Parte del problema consistía en determinar en qué circunstancias una situación se convertía en abandono. El abandono era un caso especial que daba lugar a la repatriación. El orador insistió en que no deseaba que se produjese una duplicación de disposiciones entre distintos instrumentos.
 - 34.** El Presidente subrayó la necesidad de que el Grupo Mixto de Trabajo siguiera avanzando. Dijo que el marco en el que evolucionaba el Grupo Mixto de Trabajo OIT/OMI había cambiado desde la adopción del CTM. Por lo tanto, el principal objetivo era obtener lo más pronto posible la ratificación y aplicación de dicho Convenio. El Grupo Mixto de Trabajo debería decidir más tarde si las nuevas disposiciones se adoptarían como enmiendas al CTM o como un instrumento aparte.
 - 35.** La portavoz de los armadores recordó que la resolución pertinente de la Conferencia de 2006 preveía dos alternativas para el desarrollo de una norma. Esta norma podría incluirse en el CTM o bien en otro instrumento en vigor. Quedaba así excluida la opción de elaborar un nuevo instrumento.
 - 36.** La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que el sector pesquero no estaba comprendido en el ámbito de aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo. Por lo tanto, en la eventualidad de que la cuestión del abandono de la gente de mar fuese objeto de una enmienda al CTM, la situación de los pescadores abandonados tendría que abordarse por separado.
 - 37.** Respondiendo a estos comentarios, el portavoz de la gente de mar dijo que era prematuro decidir qué tipo de instrumento debería utilizarse para regular la cuestión. Las directrices sobre el abandono redactadas por el Grupo Mixto de Trabajo incluían a los trabajadores del sector pesquero, además de la gente de mar.
 - 38.** Dando respuesta a la aclaración solicitada por la portavoz de los armadores, una representante de la Oficina observó que la resolución sobre el mantenimiento de las actividades del Comité Mixto de Trabajo OIT/OMI se había adoptado en el marco de las labores de la Conferencia Internacional sobre el CTM. Por consiguiente, la frase «una norma complementada por unas directrices, que podrían incluirse en el Convenio sobre el trabajo marítimo o en otro instrumento en vigor» era clara. Se trataba de elaborar primeramente un texto obligatorio complementado por directrices; luego se podría tomar la decisión en cuanto a cuál sería el instrumento en el que se integraría dicho texto.

-
39. El representante de la OMI indicó que apoyaba este punto de vista. Además, hizo hincapié en la necesidad de mejorar la aplicación de las directrices en el marco de una estrecha colaboración con los Estados del pabellón y los Estados del puerto. Con este fin, había que recordar a los gobiernos que debían proceder a designar a los coordinadores nacionales sobre cuestiones de abandono y comunicar a la OMI y la OIT la información correspondiente.
 40. El portavoz de la gente de mar recordó que la resolución que contenía las directrices se había adoptado al cabo de varias reuniones del Grupo Mixto de Trabajo. No consideraba que la resolución de la CIT hubiera modificado el mandato del Grupo Mixto de Trabajo. Reiteró el compromiso de su Grupo de obtener un resultado positivo. La reunión en curso debería tener como primer objetivo llegar a un acuerdo sobre las normas y las directrices, conforme con el texto de la resolución y con el mandato revisado del Grupo Mixto de Trabajo; posteriormente, correspondería decidir en qué instrumento deberían integrarse dichas normas y directrices.
 41. La portavoz de los armadores presentó, en nombre de su Grupo, una propuesta de enmienda encaminada a modificar el CTM en lo relativo al abandono, basada en las enmiendas que se habían propuesto a la reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, en febrero de 2006, las cuales se habían retirado entonces a petición del Presidente de la CIT para facilitar la labor de la Conferencia en el entendido, claramente explicado por el Presidente en esa ocasión, de que dichas enmiendas podrían ser consideradas nuevamente en una fecha posterior.

Examen de la garantía financiera con respecto al abandono

42. El portavoz de la gente de mar reseñó la evolución de las Directrices sobre la garantía financiera, desde el inicio de los debates al respecto, en 1998, hasta su adopción, en 2001. A su juicio, el Convenio sobre el trabajo marítimo adoptado en 2006 no había aportado soluciones a este tema candente. El CTM no contenía muchas de las disposiciones que se habían recogido en las Directrices ni tampoco, en particular, una definición del concepto de «abandono». La gente de mar no creía que las disposiciones del CTM fueran suficientes, y no deseaba que la labor del Grupo Mixto de Trabajo en todos estos años fuera en vano. El orador enumeró varias disposiciones de las Directrices que no se habían incluido en el CTM, e insistió sobre todo en que era necesario contar con un acceso directo a las garantías financieras en beneficio de la gente de mar abandonada.
43. La portavoz de los armadores presentó dos de las enmiendas relativas a la norma A2.5 y la pauta B2.5, que tenían por objeto la cuestión del abandono. Estos textos podrían servir de base para revisar el CTM en ese sentido.
44. El representante del Gobierno de los Estados Unidos dijo que compartía los argumentos de la gente de mar, que ponían de relieve las diferencias entre el CTM y las Directrices. Al respecto, dijo que el CTM no abarcaba la cuestión de las indemnizaciones y otros gastos diversos, por lo que suscribía la idea de adoptar un instrumento obligatorio que diera fuerza «operativa» a todos los derechos y demás prestaciones a disposición de la gente de mar en caso de abandono.
45. La portavoz de los armadores afirmó su desacuerdo con la adopción de un instrumento obligatorio aparte, y sostuvo que muchas de las cuestiones relacionadas con el abandono, como los salarios, la repatriación y la atención médica, estaban cubiertas por las disposiciones del Título 2 del CTM, y en particular por la norma A2.5.5.

-
46. El Presidente pidió que el Grupo Mixto de Trabajo examinara las Directrices y el CTM a fin de determinar cuáles eran las disposiciones con respecto al abandono que no figuraban en éste. Una vez realizado este examen, los debates podrían orientarse a colmar las lagunas del Convenio y asegurar la coherencia entre ambos textos.
 47. Refiriéndose al Título 2 del CTM, el portavoz de la gente de mar señaló que las disposiciones comprendidas en dicho Título incumbían a la responsabilidad del armador. Ahora bien, en el caso de los buques abandonados, el armador ya no estaba presente. En consecuencia, la gente de mar enrolada a bordo de dichos buques ya no tenía un empleador u otros interlocutores válidos que pudieran asumir las responsabilidades inherentes a cualquier forma de indemnización. Por lo tanto, existía una necesidad acuciante de dar fuerza «operativa» a las medidas de garantía financiera para los casos de abandono.
 48. El representante del Gobierno del Reino Unido dijo que compartía la opinión de la gente de mar, en el sentido de que en el CTM no se había incluido una definición apropiada del concepto de «abandono».
 49. La portavoz de los armadores propuso que se conservara la definición del concepto de «abandono» que figuraba en las Directrices, en contraposición a la propuesta de los Estados Unidos.
 50. El representante del Gobierno de los Estados Unidos observó que la definición de «abandono» que figuraba en las Directrices no era suficientemente precisa para ser incluida en un instrumento obligatorio.
 51. El Presidente insistió en la necesidad de contar con una definición apropiada del concepto de «abandono». Por ende, pidió al Grupo Mixto de Trabajo que identificara los elementos que deberían figurar en las disposiciones de carácter obligatorio y que no se habían incluido en el CTM.
 52. El portavoz de la gente de mar señaló las lagunas que había en el CTM con respecto a las Directrices. La mayoría de los elementos de las Directrices no figuraban en las partes obligatorias del CTM. También se refirió al documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/5, en el que se trataba la cuestión de la garantía financiera, y pidió al representante de la OMI que explicara la forma en que la OMI había dado, en sus convenios, fuerza «operativa» a la cobertura de la responsabilidad en términos de garantía financiera.
 53. La portavoz de los armadores señaló que determinar las diferencias entre los textos era una cosa, pero decidir si tales diferencias tenían que ser cubiertas era otra muy distinta.
 54. En respuesta a la petición del portavoz de la gente de mar, el representante de la OMI dijo que no estaba en condiciones de facilitar de inmediato una información correcta sobre todas las medidas de garantía financiera. Precisó que los Clubes de P&I cubrían parcialmente este aspecto, por lo que se les podría pedir que hicieran una presentación más tarde. La Secretaría de la OMI presentó luego un documento sobre este tema (IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1; véase el anexo IV).
 55. Con respecto a las cuestiones de abandono y garantía financiera, el Presidente alentó al Grupo Mixto de Trabajo a evaluar las disposiciones contenidas en las Directrices que no se encontraban en el CTM. Con tal fin, sugirió que la Oficina preparase una lista comparativa de las «lagunas» del CTM con respecto a las Directrices (véase el anexo V del presente informe).
 56. El representante del Gobierno de Francia presentó información sobre el sistema nacional que se había instaurado en su país para tratar los casos de abandono.

Examen de la garantía financiera en caso de lesiones corporales o de muerte de la gente de mar

57. La portavoz de los armadores presentó una enmienda, que en su momento habían retirado con renuencia durante el debate de la Conferencia Internacional del Trabajo, también a petición del Presidente de dicha reunión; en dicha enmienda se proponía insertar en la pauta B4.2 del Código del CTM una serie de disposiciones no obligatorias sobre las garantías financieras en caso de lesiones corporales o de muerte de la gente de mar en relación con el trabajo (véase el anexo III del presente informe).
58. Refiriéndose al hecho de que esta enmienda se remitía a la parte no obligatoria del CTM, el portavoz de la gente de mar preguntó si las enmiendas propuestas por el Grupo de los Armadores tendrían carácter obligatorio en la eventualidad de su adopción.
59. La portavoz de los armadores respondió que la respuesta a la cuestión planteada debería ser formulada por los gobiernos. En todo caso, el Grupo de los Armadores estaba convencido de que las disposiciones contenidas en las Directrices eran suficientes.
60. El portavoz de la gente de mar se refirió al anexo II del documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/2, que contenía una propuesta de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) en el sentido de elaborar una norma que atendiera la necesidad de contar con garantías financieras en los casos de lesiones corporales o de muerte relacionados con el trabajo. El orador reseñó los puntos más importantes de la norma propuesta.
61. El representante del Gobierno de los Estados Unidos, junto con recordar que su documento trataba únicamente del abandono, dijo que estaba de acuerdo con el Grupo de la Gente de Mar por lo que se refería a las diferencias existentes entre las Directrices y el CTM. Añadió que estaba dispuesto a considerar un instrumento amplio que regulara la cuestión de la garantía financiera en caso de lesiones corporales o muerte relacionadas con el trabajo.

Base de datos sobre los casos de abandono

62. El Presidente presentó el tema de la base de datos sobre los casos de abandono y el documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/3 relativo a esta cuestión.
63. El portavoz de la gente de mar inició el debate del documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/3, subrayando que: i) hasta la fecha, se habían registrado en la base de datos 50 casos de abandono, de los cuales 25 ya estaban clasificados como resueltos; ii) con respecto a estos últimos casos, no se disponía de datos concretos que confirmaran la repatriación efectiva de la tripulación y el pago íntegro de las indemnizaciones a que tenían derecho los miembros de la tripulación; iii) con el fin de evitar interpretaciones erróneas de la información contenida en la base de datos, sería conveniente establecer en ésta una tercera categoría para registrar todos los casos que, aunque no se hubieran resuelto, ya no estuvieran en trámite (casos «inactivos» o «latentes»).
64. La portavoz de los armadores dijo que la propuesta era útil, y que su Grupo aceptaba la inclusión de una tercera categoría.

-
65. La propuesta también fue apoyada por los representantes de los Estados Unidos y el Reino Unido. El representante del Reino Unido preguntó si sería posible identificar a los buques que estuviesen asegurados por miembros del Grupo Internacional de Clubes de P&I.
 66. El observador del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización se refirió al documento que contenía la presentación del Grupo Internacional (IMO/ILO/WGLCCS/7/2/7). Dijo que los Clubes P&I que eran miembros del Grupo Internacional no solían ofrecer cobertura de repatriación en caso de insolvencia, y que de hecho ésta era una de las causas de abandono más frecuentes. Normalmente, cuando se producía la insolvencia, la cobertura de los Clubes P&I se interrumpía. Por consiguiente, lo más probable era que en una situación de abandono simplemente no existiera cobertura de repatriación.
 67. El Presidente resumió el acuerdo en el sentido de que en la base de datos se podría incluir una tercera categoría para abarcar los casos que, pese a no haber sido resueltos, ya no estuviesen en trámite. Luego se decidió que antes de declarar que un caso quedaría «latente», se consultaría a la organización que lo señaló inicialmente.
 68. El portavoz de la gente de mar observó que de los 50 casos de abandono notificados desde 2004, cuarenta y siete habían sido señalados por la ITF; los otros tres casos habían sido denunciados por países europeos. Seguramente había otros casos de abandono, sobre todo en lugares donde la ITF no tenía inspectores ni contactos. La base de datos era útil, pero no podía considerarse completa. Hizo hincapié en la importancia de mejorar la interacción con los gobiernos, lo que suponía ocuparse en especial de saber quiénes eran las personas con las que había que mantener la comunicación y cuáles eran sus datos de contacto.
 69. La portavoz de los armadores expresó su preocupación por esta cuestión. Propuso, en nombre de su Grupo, que la OMI y la OIT enviaran una carta o circular conjunta a los Estados con el fin de señalar a su atención la existencia de la base de datos y de instarlos a comunicar la información sobre los casos de abandono. Por otra parte, había que asegurar un rápido seguimiento de estos casos, a fin de disponer de una base con datos fidedignos y pertinentes.
 70. Una representante de la Oficina señaló a la atención de los participantes el contenido del párrafo 10 del documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/1, presentado por la Secretaría Conjunta OIT/OMI, en el cual se indicaba que la Oficina había recibido información sobre varios casos de abandono no denunciados, los cuales no se podían registrar en la base de datos por falta de información adecuada. La oradora observó que en el párrafo 10 del documento citado se invitaba al Grupo Mixto de Trabajo a reflexionar sobre medios prácticos que permitieran mejorar la notificación de los casos de abandono, con el fin de ofrecer al sector del transporte marítimo un panorama actualizado y preciso del problema del abandono. También recordó la propuesta hecha antes por el representante de la OIT, en el sentido de que los Estados designaran a sus coordinadores nacionales sobre la cuestión del abandono.
 71. Una representante de la Oficina dijo que, en su opinión, hacía falta adoptar un enfoque proactivo. Quizás una simple carta no fuera suficiente para alentar a los Estados. Era importante determinar quiénes eran las personas que había que contactar a fin de obtener un resultado constructivo. La oradora alentó al Grupo Mixto de Trabajo a encontrar medios innovadores para lograr que los gobiernos remitan la información que debía incluirse en la base de datos.
 72. Los portavoces de los armadores y de la gente de mar convinieron en que había que adoptar un enfoque de esa índole. Al respecto, propusieron diversos mecanismos para alentar a los gobiernos a dar cuenta de los casos de abandono, tales como plantear esta

cuestión en el Consejo de Administración, o solicitar a los coordinadores regionales del Grupo Gubernamental que señalen este problema a la atención de los gobiernos.

73. La portavoz de los armadores y el portavoz de la gente de mar insistieron en que había que alentar a todos los gobiernos y todas las organizaciones del sector marítimo a participar plenamente en este esfuerzo, proporcionando la información pertinente.
74. El representante de la OMI sugirió que tal vez sería posible que la Secretaría solicitara a los gobiernos que designara a las personas de contacto sobre estas cuestiones, para facilitar así la tramitación de los casos de abandono. En este sentido, también destacó la importancia de la participación y la interacción de los Estados del puerto y los Estados del pabellón.

Comparación entre el CTM y las directrices sobre abandono preparadas conjuntamente por la OIT y la OMI

75. El Presidente abrió el debate sobre un documento en el que se enumeraban las diferencias entre el Convenio sobre el trabajo marítimo y las directrices conjuntas OIT/OMI sobre la cuestión del abandono (véase el anexo V del presente informe). Al respecto, propuso un examen somero del documento, a fin de indicar los puntos que requerían un examen más detenido.

Definiciones

76. El Presidente observó que, según el documento, pese a que en las Directrices se incluía una definición de «abandono», en el CTM, en cambio, no figuraba un equivalente exacto de tal definición. Por lo tanto, había al parecer la necesidad de formular una definición del concepto de «abandono» en el CTM.
77. La Secretaria del Grupo de los Armadores aclaró primeramente que su Grupo había entendido que, en esta etapa del debate, el Grupo Mixto de Trabajo se ocuparía de detectar las diferencias entre el CTM y las Directrices conjuntas OIT/OMI. Los armadores consideraban que no era el momento de pronunciarse sobre si las nuevas disposiciones deberían ser obligatorias o no, o en qué lugar habría que incorporar los textos que se acordaran, en el supuesto de que se adoptaran tales textos.
78. Por su parte, la portavoz de los armadores dijo que abrigaba dudas en cuanto a la necesidad de incluir una definición del concepto de «abandono» en el CTM, lo cual sería una tarea muy difícil. En vez de una definición, más valdría limitarse a formular una explicación. Agregó que muy pocos gobiernos habían manifestado su opinión sobre estas cuestiones, y les invitó a hacer contribuciones al debate.
79. El portavoz de la gente de mar dijo que la protección para los marinos prevista en el CTM se basaba en la hipótesis de que el empresario siguiera existiendo. En la práctica, cuando se producían casos de abandono, los empresarios responsables ya habían desaparecido. Para la gente de mar, el término «laguna» describía la ausencia de una disposición obligatoria en el CTM. Agregó que estaba de acuerdo con la definición de «abandono» contenida en la presentación de los Estados Unidos. En cuanto a las formas que revestiría la garantía financiera que se acordase para los casos de abandono, consideraba que dichas formas deberían figurar expresamente en una parte obligatoria del CTM.

-
80. El representante del Gobierno de Noruega hizo hincapié en que, si de lo que se trataba era de llegar a un acuerdo sobre las enmiendas, había que incluir en el documento una definición de «abandono». Al respecto, apoyaba el texto sugerido en la presentación de los Estados Unidos. También señaló que la definición de «armador» que figuraba en las Directrices conjuntas OIT/OMI era distinta de la definición contenida en el CTM. Señaló que era importante determinar qué consecuencias podrían entrañar las diferencias entre estas definiciones. El representante del Gobierno de Dinamarca indicó que se asociaba a este punto de vista.
 81. El representante del Gobierno de Chipre hizo hincapié en que la definición de «abandono» debía ser muy clara.
 82. El Presidente señaló que era muy poco probable que en el curso de la sesión se pudiera llegar a acuerdo sobre una definición apropiada, y decidió aplazar el debate sobre la definición de «abandono».
 83. El portavoz de la gente de mar dijo que la diferencia entre las definiciones de «armador» era mínima, y que se debía aplicar la definición que figuraba en el CTM.
 84. El representante de la República de Corea dijo que la definición de «armador» podría tratarse más adelante. Sugirió que se examinaran las diferencias entre el texto de las directrices conjuntas OIT/OMI y el CTM, para luego determinar si, con respecto a las disposiciones que faltaran, correspondería incluirlas o no en un nuevo instrumento o en el CTM. La redacción específica se abordaría ulteriormente.
 85. El representante de Dinamarca indicó que apoyaba el aplazamiento de la discusión de las definiciones, en el entendido de que el debate tales definiciones tuviese efectivamente lugar, en una etapa posterior.
 86. El Presidente llegó a la conclusión de que la cuestión del abandono sería examinada nuevamente en una discusión ulterior.

Garantía financiera

87. El portavoz de la gente de mar abrió el debate formulando varias preguntas en cuanto a la garantía financiera en los casos de abandono. ¿Era conveniente adoptar una forma específica de garantía financiera? ¿Iba a ser esta garantía una forma clara y efectiva de protección? ¿Era conveniente especificar las responsabilidades en este ámbito? ¿Era pertinente determinar cuáles serían los elementos de garantía financiera y definir en detalle la cobertura? A todas estas preguntas, la gente de mar respondía afirmativamente, lo que significaba que su Grupo esperaba que se adoptara una forma específica de garantía financiera (incluida en el CTM o en otro instrumento obligatorio), y que se asegurara la eficacia de dicho sistema de garantía financiera. El orador comentó que el documento presentado por la Secretaría de la OMI (IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1) había sido muy útil para abordar estas cuestiones.
88. Una representante de la Oficina aclaró que, desde el punto de vista jurídico, en caso de abandono del buque, el armador, es decir, el empleador, incurría en incumplimiento de contrato y que incluso en la eventualidad de que no se conociera su paradero, el armador seguiría siendo responsable ante sus empleados, es decir, la gente de mar. La cuestión que se planteaba era la de cómo lograr el cumplimiento de la responsabilidad del armador, y la respuesta era: por medio de un sistema de garantía financiera. La oradora insistió en que el incumplimiento del contrato no extinguía la responsabilidad del empleador. Había que instaurar un sistema de garantía financiera para evitar que la ausencia o la desaparición del propietario del buque tuviera consecuencias perjudiciales para la gente de mar abandonada.

-
89. La portavoz de los armadores indicó su conformidad con la aclaración facilitada. Al respecto, dijo que la cuestión de la garantía financiera para los casos de abandono era difícil. Por ello, insistió en que al menos había que disponer de un margen de flexibilidad, lo que significaba que debería ser posible optar por distintas formas de garantía financiera. Sobre este punto, recordó la sección 6.1 de las Directrices conjuntas OIT/OMI, en la que se indicaba que había diversas opciones para constituir una garantía financiera. Por su parte, la Secretaria del Grupo de los Armadores añadió que las materias cubiertas por el CTM en lo que respectaba a la repatriación estaban comprendidas en el requisito sobre la garantía financiera que figuraba en la Regla 2.5.
90. Los representantes de los Gobiernos de Noruega, Grecia y los Estados Unidos dijeron que, para lograr la ratificación del instrumento, sería necesario disponer de un margen de flexibilidad en cuanto a las formas que podría revestir la garantía financiera.
91. La portavoz de los armadores dijo que no estaba segura de que, de momento, fuese necesario debatir sobre la forma que tendría la garantía financiera. Desde el punto de vista de los armadores, la forma de la garantía financiera debía ser necesariamente flexible. En respuesta a una pregunta del portavoz de la gente de mar, en cuanto a si el Grupo de los Armadores estaría de acuerdo en incluir íntegramente el párrafo 6.1 de las Directrices conjuntas OIT/OMI (es decir, «El sistema de garantía financiera podrá adoptar la modalidad, entre otras, de un plan de seguridad social, un seguro, un fondo nacional u otras formas de garantía financiera.»), dijo que su Grupo se había limitado a indicar que estaba de acuerdo con el principio de la necesaria flexibilidad en cuanto a la forma que revestiría el sistema. También subrayó la importancia del papel que se atribuía al Estado del pabellón en dicha disposición.

Alcance del sistema de garantía financiera

92. El representante del Gobierno de Francia señaló que los gastos de repatriación previstos en el CTM eran diferentes de los gastos de repatriación considerados en las Directrices conjuntas OIT/OMI.
93. El representante del Gobierno de los Estados Unidos dijo que las obligaciones previstas en el CTM se centraban en el armador, pero que en los casos de abandono el armador desertaba sus funciones, estaba ausente. Aunque estaba de acuerdo con la representante de la Oficina, en el sentido de que la obligación jurídica del armador no se extinguía, hizo hincapié en que de todas maneras se seguían planteando los problemas prácticos por lo que se refería a la percepción de los salarios, la alimentación, la asistencia médica, etc., para la gente de mar abandonada.
94. Una representante de la Oficina dijo que el sistema de garantía financiera tenía que concebirse de manera que fuese eficaz y disuasorio, con el fin de cubrir todos los problemas concretos.
95. El representante del Gobierno de Noruega se asoció a esta opinión. Dijo que el problema residía en el propietario del buque y el cumplimiento de sus obligaciones. En Noruega, en el momento de matricular un buque, el armador debía proporcionar la prueba de que había constituido una garantía financiera. Por consiguiente, habría que centrarse prioritariamente en conseguir que la constitución de una garantía financiera fuera un requisito comprendido entre las obligaciones del Estado del pabellón.
96. El representante del Gobierno del Reino Unido señaló que, cuando un buque había sido abandonado, no había asegurador que lo cubriera. Por lo tanto, el debate se reducía esencialmente a las medidas que habría que adoptar para los casos de insolvencia.

-
97. El portavoz de la gente de mar dijo que estaba de acuerdo con la representante de la Oficina. El CTM regulaba las cuestiones de la situación en el empleo y, con excepción de las disposiciones contenidas en la norma A2.5 sobre la repatriación, el abandono apenas era mencionado en el Convenio. Señaló que el tiempo transcurrido entre el abandono y la repatriación solía ser bastante largo, y que en ese período la gente de mar se encontraba sin salario y en la incapacidad de subvenir a sus necesidades básicas. Insistió en que, incluso en esa clase de situaciones, la gente de mar debería seguir percibiendo su remuneración contractual y otras prestaciones. Para ello, propuso que se adoptaran disposiciones obligatorias, en virtud de las cuales los empleadores tuviesen que financiar la cobertura de estas responsabilidades antes de que se produjera el abandono. Estaba de acuerdo con el representante del Gobierno de los Estados Unidos en cuanto a que no era procedente comparar las disposiciones de las Directrices con las del CTM, ya que en el contexto previsto por el CTM el empleador estaba presente, mientras que en las Directrices, el empresario había abandonado el buque y a la gente de mar.
98. La portavoz de los armadores leyó la Regla 2.5 del CTM, y afirmó que en este Convenio se encontraban las respuestas adecuadas a las preguntas señaladas más arriba. En el CTM se indicaba claramente en quien recaían las responsabilidades cuando el armador no cumplía con sus obligaciones. En el párrafo 3 de la pauta B2.5 se enumeraban muchos de los costos que se producían en las situaciones de abandono. Con respecto al «pasaje» hasta el punto de repatriación y «el alojamiento y la alimentación» durante el abandono, la portavoz de los armadores observó que las disposiciones contenidas en la norma A2.5, párrafo 3, y en la pauta B2.5, párrafo 3, eran similares a las que figuraban en las Directrices y que, por lo tanto, no hacía falta modificarlas. A juicio de la oradora, las disposiciones mencionadas cubrían de manera suficiente la garantía financiera. Los mecanismos apropiados se describían en el Título 5 del CTM.
99. El Secretario del Grupo de la Gente de Mar reiteró que su Grupo seguía considerando que había lagunas en el texto pertinente del CTM, y que era preciso colmarlas.
100. La portavoz de los armadores dijo que tal vez había diferencias, pero que éstas no eran de ninguna manera «lagunas» sustanciales.

Certificados

101. La portavoz de los armadores dijo que, a su juicio, el debate sobre los certificados iba a ser demasiado difícil, mientras no hubiera concluido cabalmente el debate sobre la garantía financiera.
102. El representante del Gobierno de Noruega dijo que, si bien estaba de acuerdo con los armadores, la cuestión de los certificados estaba estrechamente ligada con la cuestión de la forma que revestiría la garantía financiera. Sugirió que el término «certificado» fuese sustituido o complementado por el término «pruebas documentales».

Datos de contacto

103. La portavoz de los armadores reconoció que la gente de mar deberían conocer los datos de contacto de las personas competentes en esta materia. Al respecto, observó que, en virtud del CTM y de la legislación pertinente, la responsabilidad de la adopción de medidas en caso de incumplimiento por un armador debería recaer en el Estado del pabellón. Consideraba que el Estado del pabellón debía designar a una persona para actuar como enlace con la gente de mar. También debería haber una persona competente que actuara

como enlace de la empresa en tierra. Esta cuestión podría examinarse nuevamente en el momento oportuno.

- 104.** El portavoz de la gente de mar convino en volver a debatir este tema cuando se examinara la cuestión de los certificados. También sugirió que se tomara nota de las disposiciones cuyo tenor era similar en las Directrices y el CTM.

Desarrollo de una norma complementada por directrices

- 105.** El representante del Gobierno de Francia se refirió al intercambio de opiniones que había tenido lugar entre los gobiernos, y resumió su postura con respecto al abandono. Preciso que la mayoría de los gobiernos apoyaba la adopción de un instrumento obligatorio como solución sostenible a largo plazo de cara al abandono y a la constitución de una garantía financiera. Algunos gobiernos habían insistido en que querían trabajar sobre la base de un acuerdo entre los interlocutores sociales.
- 106.** El representante del Gobierno de Chipre sostuvo que los Estados del pabellón no eran instituciones de beneficencia, y que tenían que gestionar adecuadamente sus finanzas. El orador insistió en que hacía falta contar con una definición clara del concepto de «abandono». El abandono era un problema importante para los Estados del puerto, ya que también éstos sufrían sus consecuencias. Las demandas judiciales para la recuperación de los costos se alargaban durante años. Había una necesidad de contar con un instrumento obligatorio que permitiera reducir el número de casos de abandono y velar por que las consecuencias financieras recayeran sobre los armadores. En Chipre, los jueces no podían ordenar la inmovilización de un buque a menos que el acreedor adelantase el pago provisional de los gastos de mantenimiento de la tripulación.
- 107.** Una representante del Gobierno de Filipinas también estuvo de acuerdo en que hacía falta disponer de una solución de carácter obligatorio. La oradora explicó que su país contaba con un sistema oficial de protección de los intereses y el bienestar de la gente de mar, tanto a bordo de buques nacionales como de buques con pabellón extranjero. Las disposiciones que preveían la indemnización y prestaciones para los casos de repatriación de la gente de mar estaban bien asentadas entre las condiciones mínimas de su contrato de trabajo habitual. La legislación nacional preveía una protección adecuada para la gente de mar. No había casos de gente de mar filipina abandonada en puertos extranjeros que no hubiera sido repatriada. El régimen de indemnización y responsabilidad funcionaba a través de la Comisión Nacional de Relaciones Laborales, y los procedimientos de repatriación, a través del Programa de Asistencia del Fondo de Bienestar, en el marco de la Dirección de Bienestar de los Trabajadores en el Extranjero. La oradora concluyó recordando que su país era uno de los principales proveedores de gente de mar a la flota mundial, razón por la cual su Gobierno se asociaba a los esfuerzos en curso encaminados a resolver la cuestión de la garantía financiera a través de un instrumento obligatorio.
- 108.** El representante del Gobierno de Grecia dijo que apoyaba las observaciones del representante de Chipre, y expresó el deseo de contar con un instrumento obligatorio en el que se definiera claramente el concepto de «abandono».
- 109.** El representante de los Estados Unidos dijo que apoyaba los comentarios formulados por Francia. Dicho esto, le parecía decepcionante que los interlocutores sociales no hubieran podido llegar a un acuerdo sobre esta cuestión. Insistió una vez más en la necesidad de disponer de un instrumento obligatorio, que en su opinión debería ser un instrumento de la OMI.

-
- 110.** El portavoz de la gente de mar expresó su satisfacción ante la decisión del Grupo Gubernamental de apoyar la adopción de un instrumento obligatorio. En respuesta a las observaciones formuladas por los Estados Unidos, dijo que a él también le parecía decepcionante que no se hubiese logrado un acuerdo entre los interlocutores sociales sobre este tema. Sugirió que tal vez habría que fijar un plazo para alcanzar un acuerdo de ese tipo. Pidió que la Secretaría aportara orientaciones en cuanto a la posibilidad de que la presente reunión volviera a convocarse en el curso de los seis meses siguientes.
- 111.** La Secretaria del Grupo de los Armadores acogió favorablemente las opiniones del Grupo Gubernamental, y propuso que los armadores colaboraran codo a codo con la gente de mar en la búsqueda de una solución. A la oradora le parecía que sería ideal volver a celebrar una reunión en un plazo de nueve meses. A su juicio, había que tratar de incluir una solución obligatoria en el marco del CTM.
- 112.** La portavoz de los armadores dijo que había esperado que los gobiernos tuvieran ideas claras en cuanto a la forma de hacer frente a las cuestiones que se estaban debatiendo. En cualquier caso, también estaba de acuerdo en que había que buscar con empeño un acuerdo entre los interlocutores sociales.
- 113.** El Presidente llegó a la conclusión de que, antes de una organizar una futura reunión oficial, había que celebrar consultas oficiosas, en particular entre los interlocutores sociales.

Comparación entre el CTM y las Directrices conjuntas OIT/OMI sobre lesiones corporales o muerte de la gente de mar

- 114.** El Presidente presentó un documento en el que se enumeraban las diferencias entre el Convenio sobre el trabajo marítimo y las Directrices conjuntas OIT/OMI sobre la cuestión de la indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte y lesiones corporales (véase el anexo VI del presente informe).

Garantía financiera

- 115.** La portavoz de los armadores dijo que, aun cuando el texto de las Directrices y del CTM sobre este tema eran ligeramente diferentes, la sustancia era la misma.
- 116.** No hubo desacuerdo con esta afirmación.

Responsabilidades de los propietarios de buques

- 117.** El portavoz de la gente de mar señaló que algunas de las definiciones que figuraban en las Directrices no se encontraban en el CTM, como, por ejemplo, «lesión corporal», «reclamaciones», «asegurador» y «seguro». Estas definiciones tendrían que figurar en el CTM. También reiteró que, a pesar de que había acuerdo sobre la flexibilidad del sistema de garantía financiera, hacía falta indicar con precisión en el CTM qué se entendía por garantía financiera.
- 118.** La portavoz de los armadores observó que en el CTM se definían los conceptos de «armador» y «gente de mar» o «marino». Con respecto al de «lesión corporal», no creía que hubiera una gran diferencia entre el CTM y las Directrices. En cuanto a la definición

de «seguro», el CTM y las Directrices no tenían el mismo texto, pero la oradora consideraba que el asunto estaba adecuadamente cubierto en el CTM. De hecho, le parecía que todas las cuestiones planteadas estaban adecuadamente tratadas en este Convenio.

119. Una representante de la Oficina explicó que la responsabilidad de los armadores estaba adecuadamente tratada en la Regla 4.2 del CTM, si bien la definición no era tan clara como la que figuraba en las Directrices conjuntas OIT/OMI. El CTM comprendía disposiciones en cuanto a la indemnización por lesiones y muerte. En este Convenio no se había abordado en detalle la forma que iba a revestir la garantía financiera. Sin embargo, las reclamaciones en cuanto a todas contingencias relacionadas con las lesiones corporales y la muerte estaban comprendidas en el CTM.
120. Según el portavoz de la gente de mar, la enfermedad mental no estaba al parecer cubierta por el CTM. Al respecto, preguntó si el término «lesiones profesionales», utilizado por los armadores, incluía las enfermedades mentales.
121. La Secretaria del Grupo de los Armadores dijo que el CTM se refería a cada tipo de enfermedad profesional y que, en su opinión, el término «enfermedades» utilizado en el Convenio incluía las enfermedades mentales.
122. Los asistentes a la reunión acordaron pedir que la Oficina efectuara una comparación completa entre, por una parte, las Reglas 4.2 (Responsabilidad del armador) y 4.5 (Seguridad social) y, por otra parte, las Directrices conjuntas OIT/OMI.
123. El representante del Gobierno de Noruega dijo que, en su país, estaba cubierta cualquier enfermedad que se produjera durante el período de contratación de la gente de mar por el armador. En general, no se aplicaban límites en cuanto al tipo de enfermedades cubiertas. Consideraba que no era necesario introducir más detalles sobre esta cuestión que los que ya figuraban en el CTM.
124. El Presidente observó que, al parecer, estas cuestiones estaban cubiertas por el texto del Convenio sobre el trabajo marítimo. Recordó al Grupo Mixto de Trabajo que las disposiciones de la resolución OIT/OMI desaparecerían cuando se adoptara un instrumento obligatorio.
125. La portavoz de los armadores señaló que su documento, que recogía las enmiendas a la pauta B4.2 del CTM propuestas a la CIT (marítima) de 2006 (véase el anexo III al presente informe), incluía siete nuevos párrafos destinados a añadirse a la citada pauta. Habría que tener en cuenta este texto en la redacción de cualquier posible nuevo instrumento.
126. El representante de la gente de mar señaló que su Grupo tenía algunas reservas con relación a las enmiendas de los armadores. Refiriéndose a las Directrices, hizo hincapié en la importancia de los párrafos 4.2 (relativo al pago rápido y completo de todas las reclamaciones contractuales válidas, y según el cual no se deberían ejercer presiones para que los pagos sean inferiores al nivel previsto de conformidad con los contratos), 4.3 (relativo a los pagos adelantados de carácter provisional con el fin de evitar que la gente de mar pase privaciones indebidas) y 4.4 (relativo al despliegue a bordo de carteles con los datos de contacto de las personas o entidades encargadas de tramitar las reclamaciones). Por otra parte, en relación con el pago de las reclamaciones, la gente de mar deseaba que se utilizara el modelo de finiquito que figuraba en el anexo a las directrices. Las dificultades surgirían con respecto a las reclamaciones en curso, cuando se tratara de saber quién las había presentado, y si la responsabilidad del seguro en cuanto a las lesiones estaba claramente señalada en el certificado. La gente de mar consideraba que estas importantes cuestiones de fondo no eran tratadas por el CTM en su versión actual, por lo que deberían incluirse en disposiciones obligatorias.

127. La portavoz de los armadores respondió que la mayoría de los puntos mencionados por el portavoz de la gente de mar habían sido abordados en las enmiendas que los armadores propusieron en su momento con respecto al CTM. Por otra parte, señaló que la «rapidez» del pago de las indemnizaciones dependería de cada situación, si bien había acuerdo en que los pagos debían hacerse lo antes posible. En cuanto a la eliminación de las «presiones», la oradora consideraba que era importante eliminar las presiones ejercidas sobre ambas partes. Era importante que las propuestas de solución a problemas particulares no se consideraran automáticamente como formas de «presión». Por lo que se refería a los datos de las personas «de contacto», señaló que, en sus propuestas de enmienda al CTM, los armadores habían previsto lo necesario. En dichas propuestas, los armadores también habían abordado otras cuestiones, como la forma de resolver las controversias sobre la validez de una reclamación. La oradora destacó también la importancia de definir con precisión lo que se entendería por «reclamación válida». En cuanto a utilizar o no los modelos de formulario incluidos en las Directrices conjuntas OIT/OMI, esta cuestión podría dejarse para un debate posterior. Lo esencial era tratar de acelerar el proceso en la medida de lo posible.

Cobertura de seguro

128. El portavoz de la gente de mar comentó los tres párrafos (6.1.2, 6.1.4 y 6.1.5) que se relacionaban con cuestiones tratadas en la Regla 4.2, párrafo 2, del CTM (la cual «no irá en perjuicio de ningún otro recurso legal al alcance de la gente de mar»). A su juicio, estas disposiciones se fundaban en el sentido común. Ahora bien, la mayoría de los pagos estaban cubiertos por los Clubes de P&I, que se regían por sus propias reglas y eran en cierta medida independientes de los propios armadores. El orador señaló algunas de las preocupaciones de la gente de mar con respecto a la forma de elaboración de las Directrices conjuntas OIT/OMI, como, por ejemplo, el principio de «pagar para ser pagado», o el hecho de que, sin conocimiento de los marinos, se podía retirar la cobertura del seguro por diversas razones, como el no pago de las primas por el propietario del buque. A la gente de mar también le inquietaba la práctica del retiro de la cobertura del seguro con efecto retroactivo. A su juicio, la cobertura para la gente de mar debería mantenerse íntegramente, sin excepción.

129. El portavoz de la gente de mar observó que las disposiciones relativas a las cuestiones antes señaladas no se habían incluido en el CTM porque ya figuraban en las Directrices conjuntas OIT/OMI. No era razonable pretender incluir una versión condensada de estas disposiciones en el CTM. En todo caso, la gente de mar consideraba que las disposiciones del CTM sobre la responsabilidad del armador eran bastante adecuadas. Lo esencial e importante era que la gente de mar debería ser informada de la rescisión o no renovación del seguro. Precisó que éste no era realmente un problema que incumbiera a los armadores, sino más bien a los Clubes de P&I.

130. El observador del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización respondió a las cuestiones planteadas, concretamente sobre las reglas de «pagar para ser pagado» y de cancelación retroactiva de la cobertura. Explicó en particular que los Clubes de P&I estaban examinando la aplicación de esas reglas en relación con las reclamaciones válidas presentadas por la gente de mar. Dijo que el texto del párrafo 6.1.4 de las Directrices conjuntas OMI/OIT (sección sobre cobertura de seguro) era problemático desde el punto de vista de las empresas aseguradoras, debido a las dificultades que el asegurador tendría que superar para ponerse en contacto directo con la gente de mar. El párrafo 6.1.5 también planteaba dificultades, porque la cobertura del seguro podía ser retirada por diversas razones durante el período cubierto por el certificado, como, por ejemplo, el incumplimiento de la obligación de mantenimiento de clase, incompatible con ciertos convenios internacionales, en cuyo caso la responsabilidad podría cesar desde la fecha de tal incumplimiento. Esta era una práctica común de todos los aseguradores, fuesen éstos Clubes de Protección e Indemnización o aseguradores comerciales.

-
131. La portavoz de los armadores destacó el punto 9 de la enmienda que se había retirado a petición del Presidente de la reunión (marítima) de la CIT en 2006, y que trataba de la garantía financiera. Con arreglo a esa enmienda, los propietarios de los buques tendrían la obligación de informar a la gente de mar en caso de rescisión de la garantía financiera antes de la fecha de vencimiento normal del contrato. Agregó que el texto propuesto por los armadores tenía un ámbito de aplicación similar al de las Directrices, así como mejoras para facilitar su inclusión en el CTM. Precisó que su Grupo prefería su propio texto, en lugar del texto de la pauta contenida en el Convenio.
 132. El portavoz de la gente de mar tomó nota de que, en principio, ningún asegurador podría dar cumplimiento al párrafo 6.1.5 de las Directrices; por consiguiente, pidió que se explicara cómo se efectuaban los pagos y cómo se presentaban las reclamaciones ante los Clubes de P&I.
 133. El representante del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización recordó que esta asociación tenía 13 miembros, en su mayoría del Reino Unido; las demás tenían su sede en los países escandinavos, Estados Unidos y Japón. Los Clubes P&I del Reino Unido estaban sometidos a la legislación de este país. En virtud de esa legislación, la responsabilidad del asegurador podía extinguirse a raíz de un incumplimiento de las obligaciones por parte del asegurado. En todo caso, los Clubes disponían de un margen discrecional que les permitía disculpar los incumplimientos, y de hecho habían ejercido esa facultad discrecional en muchas ocasiones.
 134. El portavoz de la gente de mar consideraba chocante que los seguros que cubrían las lesiones y la muerte y cuyas primas para el año estuviesen pagadas pudieran ser rescindidos por cualquier motivo, y para colmo sin que se informara sobre el particular a la gente de mar. No obstante, comprendía que se aplicasen cláusulas de rescisión en caso de incumplimiento, ya que las infracciones podrían redundar en déficits de seguridad y, por tanto, en una mayor incidencia de casos de lesiones y muerte.

Certificados

135. La portavoz de los armadores dijo que su Grupo prefería el texto que figuraba en las enmiendas a la pauta B4.2 del CTM, pero que de todas maneras la cuestión se iba a abordar con flexibilidad.
136. El portavoz de la gente de mar dijo que las disposiciones contenidas en los párrafos 7.1, 7.2 y 7.3.8 de las Directrices conjuntas OIT/OMI no figuraban en ninguno de los instrumentos vinculantes en vigor. Por consiguiente, su Grupo deseaba que los principios desarrollados en esos párrafos se incluyeran en un instrumento obligatorio, si bien no tenían preferencia por ningún texto específico.

Debate sobre la labor futura del Grupo Mixto de Trabajo

137. El Presidente recordó que se había pedido a los interlocutores sociales que celebraran consultas con respecto a una posible solución o proceso que permitiera superar sus divergencias. Por consiguiente, invitó a los interlocutores sociales a dar cuenta de los resultados de esas consultas.
138. El portavoz de la gente de mar dijo que su Grupo apreciaba las preocupaciones planteadas por los gobiernos en relación con la necesidad de identificar todos los puntos de acuerdo entre los interlocutores sociales. Precisó que los dos Grupos se habían concertado sobre las siguientes cuestiones:

-
- Debería existir un sistema de garantía financiera eficaz para los casos de abandono.
 - Los elementos esenciales del sistema deberían ser obligatorios.
 - El sistema podría ser flexible en cuanto a las pautas de funcionamiento, a condición de que en este ámbito se aplicaran reglas del juego equitativas.
 - Primero que nada, habría que redactar el texto correspondiente; la decisión en cuanto a las modalidades de su entrada en vigor debería tomarse más tarde.
 - Los interlocutores sociales se reunirán en un plazo de seis meses.
 - Las secretarías de la OIT y la OMI deberían utilizar su experiencia para producir un texto sobre las modalidades de la puesta en marcha y funcionamiento eficaces del sistema.
- 139.** El orador añadió que los resultados de la reunión que tendría lugar en un plazo de seis meses se comunicarían a las secretarías de la OIT y la OMI. Esperaba que los gobiernos valoraran positivamente estas medidas acordadas por los interlocutores sociales.
- 140.** La portavoz de los armadores apoyó la intervención del portavoz de la gente de mar hecha en nombre de los interlocutores sociales. Sin embargo, consideraba decepcionante que los gobiernos no hubieran podido indicar claramente cuál era el sistema de garantía financiera que preferían. Esperaba que, en una reunión futura, los gobiernos pudieran dar indicaciones sobre su preferencia de cara a la elección de un sistema.
- 141.** El portavoz de la gente de mar dijo que su Grupo no compartía la opinión de los armadores sobre las preferencias de los gobiernos con respecto a la elección de un sistema de garantía financiera.
- 142.** El Presidente dio la palabra a los gobiernos. Los representantes de los Gobiernos de Noruega y Francia dijeron que, a su juicio, el acuerdo entre los interlocutores sociales era bastante positivo y útil. En cuanto a la elección de un sistema de garantía financiera, sería importante obtener el acuerdo de los interlocutores sociales.
- 143.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos reconoció los progresos realizados en la consulta y señaló que los elementos del acuerdo eran coincidentes con las propuestas que los Estados Unidos habían presentado al Grupo Mixto de Trabajo. Le preocupaba, en cambio, el calendario previsto, por lo que alentó a los interlocutores sociales a reunirse dentro de un plazo que permitiera examinar los resultados de su diálogo durante el próximo período de sesiones del Comité Jurídico de la OMI, en octubre de 2008; añadió que su Gobierno estaba considerando la posibilidad de presentar a ese Comité un documento relativo a un posible instrumento obligatorio sobre el abandono. En cuanto a la elección de un sistema de garantía financiera, precisó que los Estados Unidos habían incluido ideas concretas al respecto en el documento presentado al Grupo Mixto de Trabajo.
- 144.** En respuesta a la cuestión del plazo para la reunión entre los interlocutores sociales, planteada por el representante de los Estados Unidos, el portavoz de la gente de mar dijo que los interlocutores sociales habían previsto encontrarse lo antes posible, y propuso que el Grupo Mixto de Trabajo se congregase nuevamente en julio de 2008. En dicha próxima reunión, el Grupo Mixto de Trabajo tendría que debatir sobre la forma de asegurar un funcionamiento eficaz del sistema de garantía financiera. Por su parte, los interlocutores sociales comunicarían los resultados de su propia reunión a las secretarías de la OIT y la OMI, las cuales prepararían a su vez un documento destinado a la reunión propuesta para el mes de julio, sobre la forma que debería revestir el sistema de garantía financiera.

-
- 145.** El Presidente indicó que, habida cuenta de que el próximo período de sesiones del Comité Jurídico de la OMI y la próxima reunión del Consejo de Administración de la OIT tendrían lugar en octubre y noviembre de 2008, respectivamente, sería necesario disponer de un informe de gran claridad antes de esas fechas. El Presidente insistió en que era importante ponerse de acuerdo sobre un calendario preciso para las labores futuras.
- 146.** Una representante de la Oficina recalcó que el Grupo Mixto de Trabajo tenía que llevar adelante el proceso en curso. La oradora confirmó que la Oficina estaba dispuesta a preparar los documentos necesarios para respaldar las actividades del Grupo Mixto de Trabajo, y para dar cuenta de los trabajos ante el Consejo de Administración de la OIT y el Comité Jurídico de la OMI.
- 147.** El portavoz de la gente de mar observó que, de las siete reuniones celebradas hasta la fecha, la reunión en curso había sido la única que había arrojado resultados decisivos. Le parecía evidente que señalar las lagunas del CTM con respecto a las Directrices no era una función que incumbiera a los interlocutores sociales. Lo más importante era, por consiguiente, concebir rápidamente soluciones para todas las cuestiones planteadas. En este sentido, propuso que la Secretaría de la OIT prestara asesoramiento al Grupo Mixto de Trabajo sobre las cuestiones pertinentes, y en particular con respecto a qué disposiciones deberían incluirse en el CTM o en otros instrumentos obligatorios en relación con el abandono y la muerte o las lesiones corporales. También propuso que, para los fines antes descritos, la Secretaría preparase un documento que estuviera disponible para la próxima reunión del Grupo Mixto de Trabajo. Esto ayudaría al Grupo Mixto de Trabajo a adoptar una decisión final y formular una recomendación. Por último, reiteró que esta cuestión debía resolverse a la brevedad, independientemente de cual fuese el instrumento elegido: el CTM u otro instrumento de carácter obligatorio.
- 148.** La portavoz de los armadores también reconoció que la situación tenía que resolverse rápidamente. Hizo hincapié en que su Grupo necesitaba estar seguro de que todos los Estados adoptarían y pondrían en práctica con prontitud un sistema de garantía financiera para los casos de abandono. En este sentido, preguntó si el CTM era el instrumento adecuado, y solicitó aclaraciones sobre el proceso de ratificación. Existía la posibilidad de que el CTM entrara en vigor en 2010 o incluso en una fecha posterior. Por lo tanto, se preguntaba si tal vez otros instrumentos serían más apropiados que el CTM para abordar la cuestión del abandono de manera rápida y más eficaz.
- 149.** Una representante de la Oficina manifestó que las contribuciones de los gobiernos podrían ser efectivamente útiles y que, una vez que se recibieran esas contribuciones, incluidas las de los interlocutores sociales, la Secretaría estaría en condiciones de redactar las distintas alternativas sobre las cuestiones pertinentes, para su examen por el Grupo Mixto de Trabajo. La oradora propuso que la próxima reunión se celebrara del 21 al 24 de julio de 2008 (por confirmar).
- 150.** El representante de la OMI informó a la reunión sobre los procedimientos administrativos de la OMI y señaló la fecha de la próxima reunión del Comité Jurídico (94.º período de sesiones, 20-24 de octubre de 2008). Los documentos para ese período de sesiones tendrían que presentarse con mucha antelación, concretamente a más tardar el 15 de agosto en el caso de los documentos extensos (más de seis páginas) y el 19 de septiembre en el caso de los más breves.
- 151.** Hablando en nombre de los gobiernos participantes en el Grupo Mixto de Trabajo, el representante de Francia dijo que estos gobiernos estaban de acuerdo con el principio de la adopción de disposiciones obligatorias en materia de garantía financiera. Algunos gobiernos opinaban que la responsabilidad de la garantía financiera incumbía a los armadores. La mayoría había insistido en la importancia de la flexibilidad en un sistema de

garantía financiera. Algunos gobiernos habían señalado que disponían ya de normativas que incluían disposiciones sobre garantía financiera en caso de insolvencia, pero que esto no excluía la posibilidad de adoptar un instrumento internacional obligatorio. La mayoría había expresado su preferencia por una solución que se incluyera en principio en el CTM; todos estaban de acuerdo en que la cuestión del marco jurídico debería decidirse en una etapa posterior.

- 152.** La portavoz de los armadores se refirió al documento preparado por la Secretaría de la OMI (IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1), y señaló que era importante que la Secretaría de la OIT preparara un documento similar en relación a la forma en que las cuestiones debatidas se articulaban con las normativas de la propia OIT, por ejemplo, en materia de seguridad y salud en el trabajo.
- 153.** Una representante de la Oficina se refirió a los distintos convenios de la OIT sobre seguridad y salud en el trabajo en los que se abordaba la cuestión de la responsabilidad. En particular, explicó que el Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (núm. 173), preveía la protección de las distintas sumas adeudadas a los trabajadores en caso de insolvencia de su empleador, admitiendo distintas modalidades de organización y funcionamiento de dicha protección. La Oficina iba a proporcionar información sobre estos instrumentos en la próxima reunión del Grupo Mixto de Trabajo. Por otra parte, la oradora se refirió a la Directiva de la Unión Europea que regulaba las cuestiones de insolvencia de los empleadores, y observó que tal vez 25 de los 27 Estados miembros de la UE se habían dotado de sistemas acordes con dicha Directiva. Así, aun cuando algunos Estados no dispusieran de un sistema específico relativo al abandono de la gente de mar, sí estaban en condiciones de proporcionar protección a través de los regímenes más amplios de protección en caso de insolvencia.
- 154.** La Secretaria del Grupo de los Armadores señaló que uno de los miembros de la ISF había informado de que su país contaba con un sistema de este tipo. La oradora precisó que incluso dentro de la Unión Europea existían diferentes tipos de sistemas en vigor. El eventual instrumento obligatorio debería ser lo suficientemente flexible como para resultar aceptable no sólo para los países de Europa sino también internacionalmente.
- 155.** Una representante de la OIT observó que sería muy útil que los gobiernos facilitaran a las secretarías, antes de la próxima reunión del Grupo Mixto de Trabajo, una información actualizada sobre los requisitos legales y las modalidades prácticas de los sistemas que existían en sus países.
- 156.** El portavoz de la gente de mar dijo que entendía que la mayoría de los gobiernos prefiriesen encontrar una solución por medio de la introducción de enmiendas al CTM. Por su parte, la gente de mar deseaba que se llegase a una solución lo antes posible. Si una de las vías rápidas era la introducción de enmiendas al CTM, tanto mejor. Sin embargo, en la eventualidad de que se encontrase otra solución aun más rápida, la gente de mar la preferiría. Reiteró que su posición se resumía a examinar el documento que prepararía la OIT para ver qué aspectos quedarían cubiertos y cuáles no, para luego estudiar la manera de seguir avanzando.
- 157.** El orador observó además que la experiencia había mostrado que la gente de mar solía quedar excluida de la protección prevista para los demás trabajadores. Por lo tanto, deseaba que el documento solicitado a la Secretaría fuese claro en cuanto al nivel de rigor que tendría la responsabilidad con respecto a la gente de mar, así como sobre cuál sería el texto legal en que se podrían incluir las disposiciones sobre garantía financiera, incluido, por supuesto, el CTM.

-
- 158.** El representante de Chipre aclaró que aun cuando muchos países europeos habían establecido sistemas jurídicos de indemnización en caso de insolvencia y abandono, estos sistemas eran incompletos por lo que se refería al abandono, ya que no trataban cabalmente cuestiones prácticas como el pago puntual de los salarios, el suministro de alimentos, la atención médica, etc.
- 159.** El representante de la Secretaría de la OMI explicó en detalle el documento IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1. Dicho documento de trabajo era en realidad un resumen del documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/5, y contenía una breve descripción de los principales elementos del sistema de garantía financiera que figuraba en los regímenes de responsabilidad e indemnización desarrollados en la actualidad por la OMI, a saber: la responsabilidad objetiva del armador; la limitación de la responsabilidad; la canalización de la responsabilidad hacia el armador, el seguro obligatorio; y el acceso directo. Además, en dichos regímenes se preveía que los certificados de seguro se llevaran a bordo de los buques, y que una copia se depositara ante las autoridades de la entidad de matrícula.
- 160.** El portavoz de la gente de mar dijo que el documento IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1 incluía muchos elementos que la gente de mar consideraba especialmente adecuados, como la responsabilidad objetiva del armador, el acceso directo, el seguro obligatorio y la obligación de llevar a bordo de cada buque el certificado de seguro correspondiente. En el documento solicitado a las Secretarías para la próxima reunión se deberían abordar estos puntos. El orador invitó a los gobiernos a dar su opinión sobre el interés de este tipo de cláusulas.
- 161.** Respondiendo a los comentarios de la gente de mar, el representante del Gobierno de los Estados Unidos señaló que en el documento que había presentado a la reunión se incluían todos los elementos esenciales expuestos en el documento IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1, y que la propuesta de Estados Unidos se había armonizado con respecto al conjunto de los convenios de la OMI en materia de indemnización.
- 162.** El observador del Grupo Internacional de Clubes de P&I señaló que se habían planteado distintas preocupaciones acerca de algunas de las normas de estos Clubes, y que, como había dicho anteriormente, los Clubes estaban analizando esas preocupaciones. Debido a las dificultades de cobertura provocadas por el terrorismo, algunos Estados habían tenido problemas en cuanto a la emisión de los certificados que acreditaban la existencia de seguros o de otras formas de garantía financiera; se habían preparado directrices especiales en relación con los problemas que habían retrasado la entrada en vigor del convenio pertinente.
- 163.** En respuesta al comentario del representante de los Clubes de P&I, el Presidente aclaró que todavía no se había decidido si la expedición de los certificados debería encomendarse a los aseguradores o al Estado del pabellón.
- 164.** Respondiendo al representante de los Clubes de P&I, el representante del Gobierno del Reino Unido recordó que la provisión de seguros para cubrir las reclamaciones resultantes de situaciones de guerra o de atentados terroristas había sido compleja, y que las negociaciones sobre estas cuestiones habían retrasado la entrada en vigor del Protocolo al Convenio de Atenas en quizás cuatro años.
- 165.** El representante del Gobierno de los Estados Unidos señaló a la atención de los asistentes el documento preparado por su Gobierno (IMO/ILO/WGLCCS/7/4) en lo relativo al desarrollo de un instrumento obligatorio que regulara la cuestión de la garantía financiera para la gente de mar abandonada. Dijo que, a pesar de la aprobación de las directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y de otras iniciativas anteriores encaminadas a resolver el problema, al parecer seguían produciéndose numerosos casos de abandono, incluso en un contexto económico favorable

al sector del transporte marítimo. Recordó que en el informe del 93.^{er} período de sesiones del Comité Jurídico de la OMI se había hecho hincapié en la necesidad de adoptar mecanismos jurídicos eficaces para garantizar que los armadores asumieran la responsabilidad del pago de los gastos conexos con el abandono. Había muchos casos que no quedaban registrados en las estadísticas.

- 166.** Reconociendo que el Convenio sobre el trabajo marítimo abordaba en parte algunas de las consecuencias del abandono, el orador reiteró su propuesta de tomar medidas para colmar las lagunas existentes. Con arreglo a la propuesta de los Estados Unidos, los Estados del pabellón tendrían la obligación de asegurar que sus buques, en el ámbito de aplicación del instrumento, estuviesen amparados por un sistema adecuado de garantía financiera; además, se obligaría a los Estados del puerto a asegurar la aplicación de las mismas disposiciones a todos los buques que hicieran escala en sus puertos e instalaciones *offshore* o zarparan de unos y otras. Este mecanismo revolucionario que interrelacionaba las condiciones para la escala en los puertos (utilizado por primera vez en el Convenio sobre la remoción de los restos de naufragio) tenía el potencial de asegurar el cumplimiento generalizado de los requisitos en materia de garantía financiera, incluso por los buques de Estados que no eran parte en el instrumento. Este mecanismo podría incitar incluso a los Estados no signatarios a cumplir las disposiciones pertinentes.
- 167.** La Secretaria del Grupo de los Armadores reiteró el compromiso de su Grupo en el sentido de resolver la cuestión del abandono. Los armadores iban a estudiar el documento presentado por los Estados Unidos, pero creían que sería más adecuado buscar una solución en el marco del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT.
- 168.** El portavoz de la gente de mar destacó el carácter constructivo del documento presentado por los Estados Unidos. El orador hizo hincapié en que este documento debería ser analizado cuando la Secretaría preparase los documentos relativos a las opciones que se presentaban en cuanto a la elaboración de una norma. De momento, se felicitó de que los Estados Unidos hubieran sido sensibles a las necesidades humanitarias de la gente de mar.

Medidas provisionales encaminadas a promover la aplicación de las Directrices conjuntas OIT/OMI

- 169.** En la reunión también se examinaron los medios de que se disponía para dar mayor eficacia a las Directrices. Entre otras cosas, se propuso que:
- la base de datos fuera lo más exacta posible;
 - se diera la mayor difusión posible a las resoluciones.
- 170.** Asimismo, se consideró la posibilidad de producir un folleto para difusión entre los gobiernos, los institutos de formación profesional y los buques, así como entre todas las partes interesadas en promover las resoluciones.

Consideraciones finales

- 171.** Habida cuenta de que su labor había progresado considerablemente, pero no había concluido aún, el Grupo Mixto de Trabajo decidió pedir a la OMI y la OIT que convocaran una octava reunión, del 21 al 24 de julio de 2008, en la sede de la OIT en Ginebra.
- 172.** El Grupo Mixto de Trabajo concluyó las labores de su séptima reunión con la adopción del presente informe.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Anexo I

Chairperson

Président

Presidente

M. Jean-Marc Schindler, directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer, ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable, La Défense, France

Experts nominated by Governments

Experts désignés par les gouvernements

Expertos designados por los Gobiernos

CYPRUS/CHYPRE/CHIPRE

Captain Andreas A. Constantinou, Senior Surveyor of Cyprus Ships, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

Ms Chryso Demetriou, Merchant Shipping Officer (Legal Affairs), Head of Ships' Registry, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

FRANCE/FRANCIA

M^{me} Catherine Blot, chargée d'études au Bureau du travail maritime, Direction des affaires maritimes, Paris

Mr Fabien Joret, Office of Maritime Transport, Regulation and Organization, Ministry in Charge of Transport, La Défense

M. Eric Levert, adjoint du sous-directeur des gens de mer, ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable, Paris

GHANA

Ms Margaret Campbell, General Manager, Ghana Ports, Tema

Mr Ben Owusu-Mensah, Director-General, Ghana Ports, Tema

GREECE/GRECE/GRECIA

Ms Marina Charalampous, Seamen's Labour Directorate, Hellenic Ministry of Mercantile Marine, the Aegean and Islan Policy, Athens

Mr Nikolaos Isakoglou, Lieutenant Commander HCG, Hellenic Ministry of Mercantile Marine, the Aegean and Islan Policy, Athens

PHILIPPINES/FILIPINAS

Ms Gloria Bañas, Deputy Administrator for Planning, Maritime Industry Authority, Manila

Ms Maria Elena Bautista, Undersecretary for Maritime Transport, Department of Transportation and Communication, Mandaluyong City

Mr Noriel Devanadera, Deputy Administrator, Overseas Workers' Welfare Administration and Head, Department of Labor and Employment Maritime Office

Mr Neil Frank Ferrer, First Secretary and Consul and Alternate Permanent Representative of the Philippines to IMO, Embassy of the Philippines, London

Mr Manuel Imson, Labor Attaché, Philippines Mission to the UN and other international organizations

Ms Arhleen Romero, Director, Manpower Development Office, Maritime Industry Authority, Manila

Mr Ramon Tionloc, Labor Attaché, Madrid

REPUBLIC OF KOREA/RÉPUBLIQUE DE CORÉE/REPÚBLICA DE COREA

Mr Ki Tack Lim, Minister Counsellor, Embassy of Republic of Korea, London

UNITED KINGDOM/ROYAUME-UNI/REINO UNIDO

Mr David Best, Senior Policy Adviser, Department for Transport, London

Mr David Bolomini, Head of the United Kingdom delegation, Department for Transport, London

UNITED STATES/ETAT-UNIS/ESTADOS UNIDOS

Mr Patrick Bonner, Vice-President, Maritime Law Association, New York

Mr William Eglinton, Adviser, Seafarers International Union, Maryland

Captain Charles Michel, Chief, Office of Maritime and International Law, United States Coast Guard, Washington, DC

Mr Douglas Stevenson, Director, Center for Seafarers' Rights, Seamen's Church Institute of New York and New Jersey, New York

Lieutenant Amber Ward, Attorney Adviser, Office of Maritime and International Law, United States Coast Guard, Washington, DC

Observers nominated by Governments Observateurs désignés par les gouvernements Obersvadores designados por los Gobiernos

COSTA RICA

Sr. Carlos Garbanzo, Misión Permanente de Costa Rica

DENMARK/DANEMARK/DINAMARCA

Mr Jan Gabrielsen, Head of Division, Danish Maritime Authority, Copenhagen

MARSHALL ISLANDS/ILES MARSHALL/LAS ISLAS MARSHALL

Ms Angela Plott, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Office of the Maritime Administrator, Reston

NETHERLANDS/PAYS-BAS/PAÍSES BAJOS

Ms Ingeborg Van Gasteren, Senior Policy Adviser, Unit Maritime Shipping, Maritime Transport, The Hague

NORWAY/NORVÈGE/NORUEGA

Ms Unn Caroline Lem, Senior Adviser, the Norwegian Maritime Directorate, Haugesund

Mr Haakon Storhaug, Senior Adviser, the Norwegian Maritime Directorate, Haugesund

PANAMÁ

Sra. Tanya Carlucci, Jefa de la Unidad de Cumplimiento de la Dirección General de Gente del Mar de la Autoridad Marítima

Sra. Luz Lescure, Embajadora, Representante Alternativa de la Misión Permanente de Panamá ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales en Ginebra

Sra. Giovanna Villamonte Santos, Abogada, Asuntos Marítimos, Autoridad Marítima de Panamá

Shipowner representatives

Représentants des armateurs

Representantes de los armadores

Mr James Hudson, fishing vessel owner representative

Mr George Koltsidopoulos, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus

Mr Paddy McKnight, Japan Shipowners' Association, London

Ms Edith Midelfart, International Shipping Federation, London

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Dierk Lindemann, Attorney at Law, Hamburg

Mr Tim Springett, International Shipping Federation, London

Secretariat of the Shipowners' group

Ms Natalie Shaw, Secretary of the Shipowners' group, ILO, International Shipping Federation, London

Seafarer representatives

Représentants des gens de mer

Representantes de los marinos

Mr Sigismund Buckman, General Secretary, Ghana Merchant Navy Officers' Association, Tema

Mr Brian Orrell, General Secretary, Nautilus, London

Mr J. Sale, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines

Mr Agis Tselentis, Director, Department of International Relations, Pan-Hellenic Seamen's Federation, Piraeus

Secretariat of the Seafarers' group

Ms Estelle Brentnall, International Transport Workers' Federation, London

Ms Katie Higginbottom, International Transport Workers' Federation, London

Mr Jon Whitlow, Secretary of the Seafarers' group to the Joint Maritime Commission, International Transport Workers' Federation, London

Representatives of the United Nations, specialized agencies
and other official international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

International Maritime Organization (IMO)

Organisation maritime internationale (OMI)

Organización Marítima Internacional (OMI)

Mr Gaetano Librando, Deputy Director, Head, Treaties and Rules Section, Legal Affairs and External Relations
Division, International Maritime Organization, London

Representatives of non-governmental international organizations

Représentants d'organisations internationales non gouvernementales

Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Trade Union Confederation (ITUC)

Ms Raquel Gonzalez, Geneva

International Organisation of Employers (IOE)

Organisation internationale des employeurs (OIE)

Organización Internacional de Empleadores (OIE)

Mr Jean Dejardin, Adviser, Geneva

International Christian Maritime Association (ICMA)

Association maritime chrétienne internationale

Asociación Marítima Cristiana Internacional

Reverend Ken Peters, Director, Justice and Welfare, the Mission to Seafarers, London

Mr Domingo Gonzalez Joyanes, Madrid

International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)

Mr Mark Dickinson, Vice-President, London

International Group of P&I Clubs

Mr Hugh Hurst, Legal Adviser, International Group of P&I Clubs, London

International Ship Suppliers Association (ISSA)

Mr Spencer Eade, Secretary-General, International Ship Suppliers Association, London

**Secretariat of the meeting
International Labour Office**

Ms Johanna Walgrave, Acting Director, Social Dialogue, Labour Law, Labour Administration and Sectoral Activities Department

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 Jean-Yves Legouas, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Ms Susan McCrory, Senior Legal Specialist, Office of Legal Services

Mr Brandt Wagner, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

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

Anexo II

Orden del día provisional de la séptima reunión del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, que se celebrará en la sede de la OIT, en Ginebra, del lunes 4 de febrero de 2008, a las 9 h 30, al jueves 7 de febrero de 2008

1. Adopción del orden del día.
2. Examen de la cuestión de la garantía financiera para los miembros de la tripulación/la gente de mar y para sus familiares a cargo con respecto a las indemnizaciones en caso de lesiones corporales, muerte y abandono, tomando 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 próximo. En particular:

Tema: Abandono de la gente de mar:

- continuar el seguimiento de la implantación de la resolución y las *Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar*, teniendo en cuenta toda la información pertinente, incluida la que se haya comunicado al Secretario General de la OMI o al Director General de la OIT en virtud del cuestionario sobre la implantación de la resolución A.930(22), la información contenida en la base de datos conjunta sobre el abandono de la gente de mar elaborada y mantenida por la OIT y las soluciones técnicas disponibles por lo que respecta a la garantía financiera;
- examinar las disposiciones pertinentes contenidas en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, con respecto a las disposiciones contenidas en la resolución y *Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar*, con el fin de determinar la existencia de posibles lagunas;
- iniciar el desarrollo de una norma complementada por unas directrices para cubrir las lagunas que se detecten, norma y directrices que podrían incluirse en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, o en otro instrumento en vigor, en fecha posterior; y
- adoptar una recomendación apropiada que se someterá a la consideración del Comité Jurídico de la OMI y del Consejo de Administración de la OIT.

Tema: Lesiones corporales o muerte de la gente de mar:

- continuar el seguimiento de la implantación de la resolución y las *Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar*, teniendo en cuenta toda la información pertinente, incluida la que se haya comunicado al Secretario General de la OMI o al Director General de la OIT en virtud del cuestionario sobre la implantación de la resolución A.931(22);
 - examinar las disposiciones pertinentes contenidas en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, con respecto a las disposiciones contenidas en la resolución y las *Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar*, con el fin de determinar la existencia de posibles lagunas;
 - iniciar el desarrollo de soluciones sostenibles y a más largo plazo para hacer frente a los problemas de la garantía financiera con respecto a la indemnización en los casos de muerte o lesiones personales. Las soluciones que se formulen no deberían interferir en el ejercicio de los derechos o los recursos a disposición de la gente de mar en un Estado determinado en virtud de un marco jurídico en vigor, ni tampoco ponerlos en tela de juicio, menoscabarlos o restarles fuerza por ningún concepto.
3. Posible revisión del mandato del Grupo Mixto de Trabajo.
 4. Otros asuntos.
 5. Aprobación del proyecto de informe.

Anexo III

Enmiendas propuestas (y retiradas) por el Grupo de los Armadores a la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo

Propuesta de enmienda

Norma A2.5.1c

Modifíquese el texto del apartado según el tenor siguiente:

cuando la gente de mar, incluida la gente de mar abandonada, ya no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en circunstancias específicas.

Propuesta de enmienda

Pauta B2.5.1.1

Después del inciso iii), añádase un nuevo inciso iv), según el tenor siguiente:

en caso de abandono, que se caracteriza por la ruptura de los vínculos entre la gente de mar y el armador; incumbirá entonces a la autoridad competente del Estado del pabellón o del Estado donde se ha contratado a la gente de mar decidir si se ha producido efectivamente una situación de abandono;

Propuesta de enmienda

Pauta B4.2

Añádanse los siguientes párrafos después del párrafo 3:

4. La garantía financiera que habrá que constituir para los casos de lesiones corporales o muerte relacionadas con el trabajo podrá cubrir todos los derechos posibles, inclusive el de indemnización por daños y perjuicios, o limitarse a la cobertura de los derechos contractuales. En los contratos de trabajo o los convenios colectivos deberían indicarse claramente la naturaleza de cada derecho y el importe máximo de la indemnización correspondiente.
5. Los conflictos en cuanto al derecho de indemnización podrán ser resueltos por la institución competente del Estado del pabellón o del Estado donde la gente de mar tenga su residencia (los tribunales de justicia o las entidades de arbitraje voluntario).
6. El pago de la indemnización podrá hacerse en su totalidad cuando el armador acepte la reclamación, o cuando la reclamación sea reconocida como válida por la institución competente del Estado del pabellón o del Estado donde la gente de mar tenga su residencia.
7. Cuando haya cualquier duda sobre la cuantía de la reclamación, se podrá efectuar un pago adelantado provisional con el fin de evitar privaciones indebidas a la gente de mar.
8. Los armadores podrán instalar a bordo carteles con los datos de contacto de las personas o entidades encargadas de tramitar las reclamaciones a que se refieren estos requisitos.
9. Asimismo, podrá exhibirse en carteles a bordo una copia del documento de garantía financiera que cubra la responsabilidad del armador, conforme a lo previsto en la presente pauta, en los que se indique claramente la fecha de expiración de la garantía financiera. El armador debería informar a la gente de mar cuando la garantía financiera quede sin efecto antes de la fecha de expiración.
10. En el recibo de pago podrá indicarse si se trata de un pago provisional o del pago íntegro de la indemnización. En el recibo se debería dejar constancia de toda discrepancia que haya entre la gente de mar y el armador sobre la naturaleza del pago efectuado.

Anexo IV

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44 (0)20 7735 7611
Fax: +44 (0)20 7587 3210



OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO
4 ROUTE DES MORILLONS
CH-1211 GINEBRA 22

Teléfono: +41 (0)22 799 6503
Fax: +41 (0)22 799 7050

GRUPO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION RESPECTO DE LAS RECLAMACIONES POR MUERTE, LESIONES CORPORALES Y ABANDONO DE LA GENTE DE MAR

**Séptima reunión
Segundo punto del orden del día**

**IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1
4 de febrero de 2008
SOLO EN INGLES**

EXAMEN DE LA CUESTION DE LA GARANTIA FINANCIERA PARA LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION/LA GENTE DE MAR Y PARA SUS FAMILIARES A CARGO CON RESPECTO A LAS INDEMNIZACIONES EN CASO DE LESIONES CORPORALES, MUERTE Y ABANDONO

**Elementos clave del sistema de garantía financiera que figuran en el actual
régimen de responsabilidad e indemnización desarrollado por la OMI**

Documento presentado por la Secretaría de la OMI

1. A petición del Grupo Mixto de Trabajo, en este documento presentado para debate en su séptima reunión se describen brevemente los componentes esenciales del sistema de garantía financiera que figuran en el actual régimen de responsabilidad e indemnización desarrollado por la OMI¹.

2. Dichos componentes esenciales, que en un principio estaban comprendidos en el régimen de responsabilidad e indemnización con respecto a la contaminación por hidrocarburos provocada por buques, se han mantenido constantes hasta la fecha y, con o sin modificaciones², han constituido la columna vertebral de los demás regímenes de responsabilidad e indemnización desarrollados posteriormente por la Organización.

¹ Estos componentes esenciales son los siguientes: Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Convenio CLC de 1969); Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo); Protocolos de 1992 al Convenio CLC de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971; Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996 (Convenio SNP); Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001 (Bunkers 2001); Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974 (Convenio de Atenas); Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974; y Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de los restos de naufragio, de 2007.

² Véase el documento IMO/ILO/WGLCCS/7/2/5.

3. Además de incluir la noción de **limitación de la responsabilidad**, que en realidad no era nueva en el sector del transporte marítimo, el régimen internacional de responsabilidad e indemnización por daños causados por la contaminación, constituido por el Convenio CLC y el Convenio del Fondo, incorporó los siguientes elementos de carácter innovador:

- la **responsabilidad objetiva del armador**, es decir, la responsabilidad independiente de la culpa. El armador es exonerado de responsabilidad sólo en circunstancias muy precisas definidas en el Convenio de responsabilidad civil (CLC);
- la «**canalización de la responsabilidad**». Las disposiciones que reflejan este principio excluyen la presentación de reclamaciones de indemnización contra toda persona que no sea el armador. Al establecerse la exigencia de que las reclamaciones se formulen contra el armador, el cual tiene por su parte la obligación de suscribir un seguro que cubra tales reclamaciones, se deja claramente establecido quien es la persona responsable de los daños por contaminación;
- el «**acceso directo**». Las reclamaciones de indemnización pueden presentarse directamente contra el asegurador, en lugar de tener que proceder en primera instancia contra el propietario del buque;
- el **seguro obligatorio**. Este requisito tiene por objeto asegurar que el armador tenga a su disposición, en todo momento, los recursos financieros necesarios para pagar cualquier **indemnización** que se le pudiera imponer. Al imponer el carácter obligatorio del seguro, el Convenio CLC garantiza la protección de las víctimas potenciales y establece reglas de juego más equitativas para los armadores; y
- el **certificado de seguro**, por el que se acredita que hay un seguro u otra garantía financiera vigente con respecto al buque, en conformidad con las disposiciones del Convenio, **certificado que se llevará a bordo del buque** y cuya copia deberá depositarse ante las autoridades del registro marítimo correspondiente; en dicho certificado deberán figurar los siguientes datos:
 - a) nombre del buque, cifras o letras distintivas y puerto de matrícula;
 - b) nombre y domicilio social del propietario;
 - c) número de identificación del buque ante la OMI;
 - d) tipo de garantía y período cubierto por la misma;
 - e) nombre y domicilio social del asegurador o de otro proveedor de la garantía financiera y, en su caso, el domicilio social donde se haya constituido el seguro o la garantía; y
 - f) período de validez del certificado, que no será mayor que el período de validez del seguro o de otra garantía.

Anexo V

El abandono

Nota – El siguiente cuadro no prejuzga en modo alguno la jerarquía o la condición jurídica de las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, con respecto a las *Directrices OMI/OIT sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar*.

CTM	Directrices OIT/OMI
<p>■ Definición (En el CTM no hay un equivalente exacto)</p>	<p>2.1.3. [Se entenderá por] abandono la situación que se caracteriza por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque y la gente de mar. El abandono se da cuando el propietario de un buque deja de cumplir ciertas obligaciones fundamentales con respecto a la gente de mar, relativas a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada y a la cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, alojamiento y atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque.</p>
<p>■ Garantía financiera Regla 2.5, párrafo 2. Los Miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada con arreglo al Código.</p> <p><i>No se especifica nada al respecto</i></p>	<p>4.1. Los propietarios de buques deberán disponer de un sistema de garantía financiera que se ajuste a las presentes Directrices.</p>
<p>Norma A2.5, párrafo 5, c). Los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo de la gente de mar, salvo en las condiciones estipuladas en el párrafo 3 de la presente norma.</p>	<p>6. Modalidades del sistema de garantía financiera</p> <p>6.1. El sistema de garantía financiera podrá adoptar la modalidad, entre otras, de un plan de seguridad social, un seguro, un fondo nacional u otras formas de garantía financiera.</p> <p>6.2. El sistema de garantía financiera, además de lo dispuesto en el párrafo 5.1:</p> <ol style="list-style-type: none">1. contemplará la posibilidad de acceso directo al mismo por parte de la gente de mar;2. tendrá una cobertura suficiente con respecto a los elementos del abandono a que se hace referencia en las presentes Directrices, y3. será aplicable a toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad. <p>5.1.1. [El sistema de garantía financiera cubrirá] los gastos de repatriación de la gente de mar, que se sufragarán sin costo alguno para la gente de mar.</p>
<p>■ Alcance de los sistemas de garantía financiera</p> <p><i>Costo:</i></p> <p>Pauta B2.5.1, párrafo 3. Los costos que debe sufragar el armador por la repatriación con arreglo a la norma A2.5 deberían incluir al menos lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none">a) el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con el párrafo 6 de la presente pauta;b) el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;	<p><i>Costo:</i></p> <p>5.1.2. [El sistema de garantía financiera cubrirá] el sustento de la gente de mar, desde el momento del abandono hasta el de su llegada al lugar donde será repatriada.</p> <p>5.2. En caso de que el propietario del buque no cumpla sus obligaciones, el sistema de garantía financiera cubrirá la repatriación de la gente de mar por medios adecuados y rápidos, normalmente por transporte aéreo, incluyendo la provisión de sustento y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada al lugar de repatriación, los cuidados médicos, el pasaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro gasto razonable.</p> <p>5.2. Véase el párrafo anterior.</p>

<i>No se especifica nada al respecto</i>	5.1.3. [El sistema de garantía financiera cubrirá] el pago de toda la remuneración adeudada a la gente de mar, así como de todas las prestaciones a las que tenga derecho por contrato;
<i>No se especifica nada al respecto</i>	5.4. En el pago a la gente de mar de toda la remuneración adeudada se incluirán los salarios devengados y las demás prestaciones previstas en el contrato de empleo y en la legislación nacional.
<i>No se especifica nada al respecto</i>	5.1.4. [El sistema de garantía financiera cubrirá] el pago a la gente de mar de otros gastos en los que haya incurrido durante el período de abandono que tengan su origen en la situación de abandono.
d) el transporte de 30 kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y	5.2. Véase más arriba.
e) el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.	5.2. Véase más arriba.
<i>No se especifica nada al respecto</i>	5.2. Véase más arriba.
<i>No se especifica nada al respecto</i>	5.3. El sustento de la gente de mar, mientras perdure la situación de abandono, incluirá: alimentos adecuados, vestuario, alojamiento, cuidados médicos y otras necesidades básicas.
<i>No se especifica nada al respecto</i>	6.2.1. El sistema de garantía financiera [...] contemplará la posibilidad de acceso directo al mismo por parte de la gente de mar.
<i>Disposición implícita</i>	6.2.2. [El sistema...] tendrá una cobertura suficiente con respecto a los elementos del abandono a los que se hace referencia en las presentes Directrices.
<i>Disposición implícita</i>	6.2.3. El sistema de garantía financiera [...] será aplicable a toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad.

■ **Certificados**

<i>No se especifica nada al respecto</i>	7.1. Los propietarios de buques se asegurarán de que en sus buques de navegación marítima dedicados a viajes internacionales se cuenta a bordo con un certificado en el que se atestigüe la existencia de un sistema de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar. Este certificado se exhibirá en un lugar visible en los espacios de alojamiento de la gente de mar.
	7.2. Si para garantizar la cobertura de toda la gente de mar a bordo de un buque fuere necesario más de un certificado, deberán exhibirse todos ellos.
	7.3. Como mínimo, el certificado incluirá: <ol style="list-style-type: none"> 1. nombre del buque; 2. puerto de matrícula del buque; 3. distintivo de llamada del buque; 4. número IMO del buque; 5. nombre del proveedor de garantía financiera; 6. domicilio social del proveedor de garantía financiera; 7. nombre del propietario del buque; 8. período de validez de la garantía financiera, y 9. una atestación de que la garantía financiera se ajusta a las normas recomendadas que figuran en las presentes Directrices.
	7.4. Cuando así lo exijan las autoridades de inmigración, se les facilitará una copia del certificado, a fin de informarles de que la gente de mar está cubierta por un sistema de garantía financiera que abarca su sustento, repatriación y pago de la remuneración adeudada.

■ **Datos de contacto**

<i>No se especifica nada al respecto</i>	4.2. Los propietarios de buques emplazarán a bordo carteles en los que se den a conocer las señas para ponerse en contacto con las personas o entidades encargadas de tramitar las reclamaciones cubiertas por estas Directrices.
------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Anexo VI

Muerte y lesiones corporales

Nota – El siguiente cuadro no prejuzga en modo alguno la jerarquía o la condición jurídica de las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, con respecto a las *Directrices OIT/OMI sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar*

CTM	Directrices OIT/OMI
Garantía financiera	
Norma A4.2, párrafo 1, b). Los armadores deberán constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar.	4.1. Los propietarios de buques, al dar cumplimiento a su obligación de proveer unas condiciones laborales seguras y decentes, deben adoptar las medidas necesarias para hacer frente a los pagos de las indemnizaciones que puedan surgir por casos de muerte o lesión corporal. Los propietarios de buques deben disponer que sus buques tengan una cobertura de seguro eficaz acorde con las presentes Directrices.
<i>No se especifica nada al respecto</i>	2.1.5. [Se entenderá] por seguro, un seguro efectivo u otras formas de garantía financiera para responder por las reclamaciones interpuestas contra los propietarios de buques, que se ajusta a los criterios funcionales de las presentes Directrices;
Responsabilidades de los propietarios de buques	4.2. Los propietarios de buques tomarán las medidas adecuadas para la pronta liquidación de las reclamaciones que puedan surgir. Los propietarios de buques también se asegurarán de que todas las reclamaciones contractuales válidas sean satisfechas en su totalidad. Sus representantes, o los representantes de los aseguradores, no ejercerán presión para que los pagos sean inferiores a los que deben ser de conformidad con los contratos o para que se efectúen pagos que, de alguna manera, sean contrarios a lo dispuesto en las presentes Directrices.
	4.2. No se debería ejercer ningún tipo de presión. Véase el párrafo anterior.
	4.4. Los propietarios de buques exhibirán a bordo carteles en los que se den a conocer las señas para ponerse en contacto con las personas o entidades que tramitarán las reclamaciones cubiertas por estas Directrices.
	<i>Pago de las reclamaciones</i>
	5.1. Independientemente de lo que disponga la legislación nacional, se recomienda a las partes involucradas en el pago de una reclamación contractual que utilicen el modelo de finiquito que figura en el apéndice del presente anexo.
Cobertura de seguro	
Regla 4.2, párrafo 2. La presente regla no irá en perjuicio de ningún otro recurso legal al alcance de la gente de mar.	6.1.2. [Los criterios funcionales relativos a la cobertura de seguro del pago de las reclamaciones incluirán, entre otras cosas:] la gente de mar recibirá el pago sin perjuicio de lo que le pueda corresponder de conformidad con los demás derechos que marca la ley, si bien este pago podrá compensarse con cualquier indemnización acordada en virtud de una demanda civil planteada con respecto al mismo suceso.
<i>No se especifica nada al respecto</i>	6.1.4. [Los criterios funcionales relativos a la cobertura de seguro del pago de las reclamaciones incluirán, entre otras cosas:] se notificará con antelación a la gente de mar que se va a cancelar el seguro, y de manera inmediata que no se va a renovar.
	6.1.5. La póliza de seguro ha de prever el pago de todas las reclamaciones que puedan surgir durante el período durante el que el certificado es válido.

CTM**Directrices OIT/OMI**

Certificados

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

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

7.3.8. [Como mínimo, el certificado debe incluir:] el período de validez de la garantía financiera.

Véase en el apéndice a este anexo: modelo de finiquito.

Apéndice

Modelo de finiquito para las reclamaciones contractuales

Buque:

Suceso:

Marino/heredero legítimo/persona a cargo del marino:

Propietario del buque:

El abajo firmante, [marino] [heredero legítimo y/o persona a cargo del marino]³, reconoce por la presente haber recibido la suma de [moneda y cuantía] en concepto de satisfacción de la obligación del propietario del buque de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de los términos y condiciones del contrato de trabajo del marino, de manera que libera por la presente al propietario del buque de sus obligaciones en virtud de dichos términos y condiciones del contrato de trabajo.

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

Fecha:

Marino/heredero legítimo/persona a cargo del marino:

Firmado:

Aceptación:

Propietario del buque/Representante del propietario: Firmado:

Asegurador/Representante del asegurador: Firmado:

¹ Táchese según proceda.