



COMITÉ JURÍDICO
81º periodo de sesiones
Punto 5 del orden del día

LEG 81/5
5 enero 2000
Original: INGLÉS

PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA

Informe del Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales o abandono de la gente de mar

Nota de la Secretaria

RESUMEN

Sinopsis:

En este documento figura el informe del Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales o abandono de la gente de mar, que se reunió del 11 al 15 de octubre de 1999 en la sede de la OMI.

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 11.6, página 20 del informe.

Documentos conexos:

LEG 77/11, párrafos 46 a 48, anexo 2, LEG 78/11, párrafos 47 a 48, LEG 79/11, párrafo 45 y LEG 80/11, párrafos 67 y 68.

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

1 Inicio de la reunión

1.1 El Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales o abandono de la gente de mar se reunió del 11 al 15 de octubre de 1999 en la sede la OMI. La lista de los participantes figura en el anexo 1.

1.2 Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General de la OMI, el Sr. Gaetano Librando, Oficial Jurídico Superior, Oficina Jurídica, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (OMI), recordó que al examinarse la cuestión relativa a la responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones de la tripulación, el Comité Jurídico de la OMI, en su 77º periodo de sesiones, celebrado en abril de 1998, acordó garantizar, por medio de la aplicación de los instrumentos internacionales pertinentes, el derecho de los tripulantes y de la gente de mar a una indemnización adecuada por muerte, lesiones personales o abandono. El Comité, reconociendo el papel complementario que desempeñan la OMI y la OIT en estas cuestiones, señaló que apoyó la creación de un grupo de trabajo especial mixto de expertos de la OMI y la OIT como vía de comunicación entre ambos organismos. Tras la aprobación del Consejo de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT, el Grupo de trabajo se constituyó conforme a las disposiciones pertinentes del acuerdo de cooperación entre ambas Organizaciones. El Sr. Librando recordó que el Comité Jurídico, en su 79º periodo de sesiones, celebrado en abril de 1999, había refrendado la candidatura de ocho representantes de la OMI: Chipre, los Estados Unidos, Filipinas, Ghana, Grecia, el Reino Unido y la República de Corea. El Comité también estuvo de acuerdo en que todas las delegaciones tengan derecho a participar como observadoras en el Grupo de trabajo. El Sr. Librando subrayó que, conforme al mandato aprobado por el Comité Jurídico de la OMI y por el Consejo Administración de la OIT, la labor del Grupo de trabajo es importante porque tendrá que determinar y evaluar el alcance de los posibles problemas relativos a la responsabilidad e indemnización y compensación con respecto a las reclamaciones de la tripulación por muerte, lesiones personales y abandono, así como a la eficacia y la idoneidad de los instrumentos internacionales existentes que puedan aplicarse. El Grupo de trabajo también formulará recomendaciones apropiadas que presentará, cuando procediese, ante el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT.

1.3 La Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Oficial Jurídico Superior, Oficina del Asesor Jurídico (OIT), dio la bienvenida a los participantes en nombre del Director General de la OIT. Señaló que después de haberse recibido una nota del Secretario General de la OMI respecto de la propuesta que presentara el Comité Jurídico con el fin de establecer el Grupo de trabajo, el Director General presentó dicha propuesta al Consejo de Administración de la OIT en su 273ª sesión (celebrada en noviembre de 1998), el que seguidamente aprobó el proyecto de mandato y designó cuatro representantes de los propietarios de buques e igual número de representantes de la gente de mar. Los representantes de los propietarios de buques son los Sres. K. Akatsuka, D. Lindemann, J. Lusted y G. Koltsidopoulos, y en representación de la gente de mar se nombraron a los Sres. A. Buckman, G. Oca, B. Orrell y A. Tselentis. También tomó nota de que la ICMA y el ICSW participan como organizaciones no gubernamentales. La Sra. Doumbia-Henry se refirió al documento preparado por la Secretaría de la OIT, en el que se examinan los instrumentos internacionales actuales y otros

convenios concernientes a las cuestiones que serán abordadas por el Grupo de trabajo. El Consejo de Administración en su próximo periodo de sesiones examinará el informe del Grupo de trabajo y, conforme a lo solicitado por los miembros de la OIT que representan a los propietarios de buques y a la gente de mar, también se incluirá el examen de dicho informe en el orden del día del 29º periodo de sesiones de la Comisión Marítima Mixta que se celebrará en enero del 2001.

2 Elección del Presidente y del Vicepresidente

2.1 El Sr. Jean-Marc Schindler (Gobierno Miembro, Francia) fue elegido Presidente y los Sres. K. Akatsuka (representante de los propietarios de buques) y B. Orrel (representante de la gente de mar) fueron elegidos Vicepresidentes del Grupo mixto especial, respectivamente, que se denominará en adelante "Grupo de trabajo".

3 Aprobación del orden del día

3.1 El Grupo de trabajo adoptó el orden del día provisional que figura en el documento IMO/ILO/WGLCCS 1/1. El orden del día de la reunión se facilita en el anexo 2.

4 Conceptos preliminares de los participantes de la OMI y la OIT

4.1 El Grupo de trabajo tuvo ante sí dos documentos remitidos por la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL) (IMO/ILO/WGLCCS 1/6/1 y 1/6/2) en los que figuran sus puntos de vista en lo que concierne a las reclamaciones por muerte o lesiones personales de miembros de la tripulación y gente de mar, y al abandono de los mismos. El Grupo de trabajo también tuvo ante sí un documento presentado por la Federación Naviera Internacional (FNI) (IMO/ILO/WGLCCS 1/6) en el que expresa su opinión respecto de las estas cuestiones. En un documento de fondo preparado por la Secretaría de la OIT (IMO/ILO/WGLCCS 1/7) (denominado en adelante "ponencia de la OIT") se revisan los instrumentos internacionales pertinentes sobre la materia.

4.2 En relación a la cuestión relativa al abandono, los representantes de los propietarios de buques recordaron que en la Conferencia Técnica Marítima Preliminar de la OIT, 1986, y en la Reunión Marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, 1987, se debatió detenidamente la cuestión de la repatriación y se adoptó el Convenio sobre repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº166). En ambas reuniones se coincidió en que era importante analizar el motivo por el cual el Convenio no se haya ratificado en la medida prevista. Pese a la falta inicial de convicción acerca de los alcances del problema, los propietarios de buques, después de revisar un documento conexo redactado por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) en 1999, reconocieron que la cantidad de casos descritos, así como las penurias de los tripulantes y la gente de mar afectados, instan a que se lleve a cabo un examen minucioso, e indicaron que ésto ya forma parte del temario de las conversaciones oficiosas con la ITF. Agregaron que los casos notificados por ésta abarcan generalmente un número limitado de países. A su parecer, sería conveniente revisar los sistemas que se han implantado en numerosos países para abordar las cuestiones de repatriación. Debe abordarse el problema donde éste exista y tener presente que la creación de un fondo financiado por aquellos que cumplen sus obligaciones no sería la respuesta adecuada.

4.3 En cuanto a la indemnización por muerte o lesiones personales de tripulantes y gente de mar, los propietarios de buques tomaron nota de que muchos países abordan esta cuestión en sus regímenes de seguridad social y que en otros países está cubierta por los contratos de trabajo. En algunos países, surgen dificultades cuando los propietarios de buques dejan de cumplir sus obligaciones o no pueden pagar las primas del seguro o la cobertura de pérdidas. Sin embargo, los

regímenes que se aplican en otros países no deberían menoscabarse a raíz de la introducción de nuevas disposiciones internacionales.

4.4 La gente de mar declaró que la labor del Grupo de trabajo iniciará un proceso que llevará a solucionar el problema del abandono de tripulantes y de gente de mar y superar las dificultades que impidan garantizarles, tanto a ellos como a sus familiares más cercanos, una indemnización justa en caso de lesiones personales o muerte. La gente de mar cita el libro titulado "*Voyages of Abuse - Seafarers, Human Rights and International Shipping*", que, entre otras, cosas describe la quiebra de una compañía naviera que representaba el veinticinco por ciento de los casos que se destacan en la ponencia de la ICFTU. Contrariamente a las declaraciones de algunos propietarios de buques, dicha quiebra no fue un "acaecimiento raro" habida cuenta de las quiebras sufridas por otras compañías. Se hizo referencia a otros casos, por ejemplo, el que involucra a un propietario declarado insolvente que recibió ayuda para comenzar nuevas operaciones que también condujeron al abandono de tripulantes. Expresaron que la repetición de estos abusos es intolerable y que se necesita abordar estas cuestiones con urgencia.

4.5 Se elogió a la OMI y a la OIT por haber respondido con prontitud a las peticiones para que se estableciese el Grupo de Trabajo. La gente de mar tomó nota del tono positivo de la ponencia de los propietarios de buques y recalcó que desea trabajar en común con el fin de encontrar soluciones eficaces que puedan llevarse a la práctica. Pese a que esperaba unos avances sustanciales, no cree que en esta reunión podrán resolverse todos los puntos, en particular, la cuestión relativa a los salarios. Se apoyará toda propuesta para realizar nuevas reuniones conjuntas de la OMI y de la OIT con el fin de continuar el examen de las cuestiones consideradas de relieve.

4.6 La delegación de Filipinas recibió con beneplácito la convocatoria a la reunión por entender que es un paso importante con el fin obtener una solución clara y fiable de las cuestiones que se están debatiendo. En su carácter de principal proveedor de mano de obra para el sector marítimo, Filipinas aplica reglas, normas y criterios nacionales para proteger a los tripulantes y a la gente de mar del país. Esta delegación declaró que era necesario fortalecer los instrumentos internacionales existentes a fin de abordar los problemas actuales, especialmente en una época en que la gente de mar debe satisfacer las normas internacionales de competencia más estrictas. La reunión debería determinar el modo de suprimir los abusos de quienes, anteponiendo intereses personales y profesionales, se aprovechan de las penurias de la gente de mar.

4.7 La delegación de Grecia considera que independientemente del debate sobre la magnitud del problema, deberán abordarse las cuestiones relativas al abandono de tripulantes y de marinos y a la indemnización con respecto a lesiones personales o muerte de los mismos y adoptarse medidas viables por medio de un foro donde la gente de mar y los propietarios de buques estén en pie de igualdad.

4.8 La delegación de los Estados Unidos, apoyada por los representantes del Reino Unido, reconoció el gran número de casos de abandono, lesiones personales o muerte de tripulantes o marinos y las graves consecuencias que sufren sus familias. Es conveniente que el Grupo de trabajo examine la falta de indemnización oportuna, la necesidad de que se aplique un sistema transparente de rendición de cuentas, la dificultad de hacer cumplir los instrumentos internacionales y la vulnerabilidad de los tripulantes. También debería tenerse en cuenta el factor humano, así como las graves consecuencias económicas que afectan a los Estados rectores de los puertos, gobiernos o entidades privadas que tratan habitualmente en estos asuntos.

4.9 La delegación de Francia declaró que en su carácter de Estado rector de un puerto importante reconocía que el abandono de tripulantes y de marinos constituye indudablemente un problema de peso por sus repercusiones a nivel humano y por su relación con otras cuestiones de orden jurídico, técnico, financiero y de seguridad. Francia estableció un Grupo de trabajo para revisar distintos instrumentos nacionales e internacionales. La delegación de Francia señaló que su país está dispuesto a desempeñar un papel positivo en los debates del Grupo de trabajo y apoyó la ratificación del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1985 (Nº 166) y las propuestas para establecer un fondo internacional o garantía de seguros.

4.10 La delegación de Chipre indicó que su posición en torno de estas cuestiones se orienta por los deberes y las obligaciones públicas que el Estado contrae dentro de su jurisdicción no sólo respecto de sus propios ciudadanos sino también de los ciudadanos de otros Estados que se encuentran en Chipre. El Grupo de trabajo debe determinar en el futuro inmediato las soluciones prácticas de dichas cuestiones y explorar aquellos mecanismos o arreglos que puedan implantarse para que tales acaecimientos puedan suprimirse gradualmente a largo plazo.

4.11 La delegación de Chipre opinó que es necesario tratar estas cuestiones con visión. Recordó que los datos enumerados en la ponencia de la CIOSL cubren los últimos cuatro años. Sin embargo, hay que recordar que desde la adopción del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (Nº23) cambios sucesivos afectaron la estructura y el modo de funcionamiento del sector marítimo. Desde los últimos años se observa en particular que surgen como proveedores de servicios de matriculación numerosos países en desarrollo. Además, en varios casos, estos servicios no son explotados por el Estado sino por personas jurídicas que operan bajo concesión o contrato con sede en diversas partes del mundo. En general, los ingresos derivados de tales servicios no son percibidos por el Estado sino por otras entidades jurídicas que sólo le reembolsan al Estado una parte de sus honorarios netos.

4.12 El grupo de observadores de Singapur indicó que, por su condición de país de importancia marítima, le preocupa sumamente el bienestar de los tripulantes y de la gente de mar, y al respecto, había establecido el fondo denominado "Fondo para los marinos desamparados de Singapur", que recibió ayuda financiera de las Autoridades Portuarias y Marítimas de Singapur" (MPA), el "Sindicato de Funcionarios Navieros de Singapur" (SMOU) y la "Organización de Marinos de Singapur" (SOS). El propósito del fondo es mitigar las dificultades que sufren los tripulantes y la gente de mar abandonados a bordo de buques con matrícula de Singapur, que se encuentren ya sea en Singapur o en ultramar.

4.13 Se coincidió entre los integrantes del grupo de trabajo que el problema de abandono es real y de una magnitud social y humana significativa.

5 Revisión del mandato

5.1 A petición del Presidente, la Secretaría de la OMI presentó el documento IMO/ILO/WGLCCS 1/5 en el que figura información sobre las cuestiones de fondo que condujeron a la creación del Grupo de trabajo y, en particular, el mandato para el mismo adoptado por el Comité Jurídico de la OMI y aprobado por el Consejo de Administración de la OIT.

5.2 En lo que respecta a su orden del día, el grupo de trabajo acordó examinar por separado las cuestiones relativas al abandono de tripulantes y de gente de mar y a la indemnización por lesiones personales o muerte. En consecuencia, los puntos del orden del día 6, 7, 8 y 9 se considerarán en secuencia, tanto en relación con el abandono como las lesiones personales o muerte.

- 6 Evaluación del alcance del problema**
- 7 Examen de los instrumentos internacionales aplicables elaborados por la OMI (incluidos aquellos que se hayan preparado conjuntamente por las Naciones Unidas y de la OMI) y por la OIT, y otras normas (que deben enumerarse)**
- 8 Evaluación de la suficiencia y efectividad de los instrumentos antedichos**
- 9 Formulación de recomendaciones adecuadas para el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT, según proceda**

ABANDONO

Evaluación del alcance del problema

6.1 Sobre la cuestión del abandono de tripulantes y de gente de mar, el Grupo de trabajo tuvo ante sí un documento presentado por la CIOSL (ILO/IMO/WLGCCS 1/6/2) en el que se declara que, si bien se desconoce el número de tripulantes y marinos abandonados, el problema ha adquirido suma importancia. La ITF había notificado 211 casos de abandono que afectan un total de 3 500 tripulantes desde junio de 1995 a junio de 1999. La CIOSL tomó nota de que estos casos ocurrieron generalmente después de embargos, naufragios, encalladuras, hundimientos, detenciones, quiebras o insolvencias que condujeron no sólo al abandono de la tripulación sino también al sufrimiento de las familias, dado que en muchos casos se habían suspendido los pagos de los salarios en los meses anteriores al abandono. La CIOSL considera además que los casos enumerados representan únicamente la punta del iceberg.

6.2 En el documento se recuerda que a pesar de las obligaciones estipuladas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), muchos Estados carecen de voluntad política para intervenir en los casos de abandono. Se hace referencia a la protección de los derechos humanos, conforme a los convenios internacionales sobre derechos políticos, civiles, culturales, sociales y económicos y el derecho a la "remuneración" (incluida la repatriación) y a la obligación de los Estados de tomar medidas positivas para proteger la vida humana. Se revisó la idoneidad y la aplicabilidad del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993, y el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, al igual que los instrumentos pertinentes de la OIT. Se considera que ninguno de los instrumentos mencionados trata adecuadamente los problemas relacionados con el abandono. En particular no existe un mecanismo claro para determinar cuándo el propietario del buque deja de cumplir sus obligaciones respecto de la repatriación dando cabida a la responsabilidad del Estado de abanderamiento.

6.3 La Federación Naviera Internacional (ISF) subrayó en su ponencia (IMO/ILO/WGLCCS 1/6) que la gran mayoría de las compañías navieras toman medidas adecuadas para repatriar a los tripulantes y a la gente de mar después de sus períodos de servicio. Por esta razón, la ISF considera que se debe resolver los problemas existentes sin que ello signifique penalizar al sector por completo. Si bien es difícil cuantificar el problema con precisión, los 57 buques a los que se hace referencia en la ponencia de la CIOSL representan aproximadamente un 0,13 por ciento de la flota mercante con un promedio de mil tripulantes y marinos abandonados anualmente (0,08 por ciento del total de este sector laboral). Según estas estadísticas, los tripulantes y los marinos abandonados, frecuentemente provienen de la Federación de Rusia, Ucrania, Birmania o Rumania.

6.4 La ponencia de la ISF indica que sus miembros aceptan su responsabilidad por la repatriación de los tripulantes y marinos y que, en los casos de abandono debidos a insolvencias o a otras causas de incumplimiento del propietario del buque, el Estado de abanderamiento, conforme al Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, OIT, 1926 (Nº 23), debe repatriar a los tripulantes y marinos, cualquiera sea su nacionalidad, y recobrar los gastos que haya contraído. Los propietarios de buques

solicitaron a la OMI y a la OIT que reúnan información sobre las disposiciones de repatriación establecidas en numerosos Estados con el fin de que puedan servir de guía, independientemente de que dichos Estados sean o no Partes en los convenios pertinentes de la OIT.

6.5 Formulando observaciones sobre esta cuestión, los propietarios de buques observan que la cuestión de la repatriación de tripulantes y marinos se aborda en instrumento internacional actual, el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987, (Nº166). Se reconoce, sin embargo, que no ha sido suficientemente ratificado. Este Convenio, versión revisada y mejorada del Convenio de la repatriación de la gente de mar, 1926 (Nº23), estipula que el propietario del buque se obliga a repatriar a los tripulantes y marinos y que, en caso de no hacerlo, el Estado de abanderamiento es responsable de la repatriación. Si bien se hace referencia a la cuestión de un fondo o garantía, en el texto final del Convenio sobre repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº166), que aborda adecuadamente el problema, no se incluyen las prescripciones pertinentes. Esta cuestión se relaciona además con la escasa ratificación del Convenio, cuyas causas deberían indagarse.

6.6 La gente de mar hizo referencia a los datos contenidos en las ponencias de la CIOSL y de la OIT, respectivamente, en las que se toma nota de que en los casos de abandono de tripulantes y de marinos, éstos no son tratados como tales sino como extranjeros desempleados que no tienen derecho a ingresar en el Estado rector del puerto. Si bien los propietarios de buques eficientes no deberían pagar por las empresas navieras negligentes, en estas circunstancias no disponen de otra opción. El problema no existiría en la actualidad si la OIT dispusiese de instrumentos adecuados.

6.7 Un representante de la gente de mar situó el problema en su contexto histórico. Recordó, en particular, la resolución relativa a la protección de los salarios y de la gente de mar desamparada, adoptada en el 26º período de sesiones de la Comisión Marítima Conjunta, en 1991, cuya copia figura en el anexo 4. La parte dispositiva de la resolución recomienda que los Estados miembros adopten leyes y medidas prácticas para proteger los salarios y otros derechos de los tripulantes y de la gente de mar cuando un propietario de buque o administrador se declara insolvente, y, especialmente, cuando los tripulantes y la gente de mar son abandonados en un puerto de salida.

6.8 La gente de mar también señaló que las reclamaciones de los tripulantes y de la gente de mar no tienen la prioridad más alta entre los privilegios marítimos. La mayor parte de los Estados disponen de garantías financieras en caso de que se suspenda el pago de los salarios de los trabajadores en tierra, lo cual no acarrea problemas, a pesar de que ésto derive de un incumplimiento del contrato. Reiteran que el derecho a la repatriación debería considerarse como parte integral de los derechos humanos básicos.

6.9 El representante de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) señaló que en tanto los Estados siguen debatiendo quién debe pagar por el mantenimiento y repatriación de los tripulantes y de los marinos abandonados, las organizaciones de caridad corren con los gastos. Se tomó nota además de que, en algunos casos, la situación de los tripulantes y de los marinos llegaba al extremo de verse obligados a vender el equipo del buque con la única finalidad de adquirir alimentos.

6.10 La delegación de las Filipinas indicó que garantizar los gastos de repatriación podría ser un motivo de preocupación que impide a algunos Estados ratificar el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº166). En su carácter de Estado rector del puerto e importante proveedor de empleo a tripulantes y gente de mar, Filipinas determina que las agencias de empleo son los principales responsables por la repatriación y el pago de salarios. Si no cumplieren esta obligación, interviene una agencia gubernamental ("la Administración para el bienestar de los trabajadores en ultramar", "Departamento de Empleo y Trabajo"). Agregó que es una solución viable que puede hacerse cumplir.

6.11 Un representante de la Federación Naviera Internacional indicó la necesidad de examinar disposiciones nacionales, en países como Noruega y Singapur, y regionales, en la Unión Europea, que tratan el problema del abandono. Añadió que debe alentarse a los Estados de abanderamiento a tomar medidas acordes con las circunstancias nacionales con el fin de recuperar los gastos de repatriación de los tripulantes y de la gente de mar abandonados. La OMI y la OIT deberían reunir información sobre las disposiciones que han adoptado numerosos Estados para garantizar la correspondiente repatriación, con el fin de que sirva de guía a los Estados que no cumplen la obligación de repatriar a los tripulantes y a la gente de mar abandonados por buques que enarbolan el pabellón de aquellos.

6.12 Según el parecer de la delegación de Chipre la cuestión no es de índole estadística. Opina que el mantenimiento y el apoyo a los tripulantes y la gente de mar abandonados, al igual que su repatriación, son cuestiones humanitarias de responsabilidad del Estado. Si bien la responsabilidad seguirá gravitando sobre el propietario del buque, los Estados tienen la obligación, conforme al artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), de establecer en última instancia un mecanismo para abordar estos asuntos. Sin embargo, el establecimiento de este mecanismo no debe confundir a los propietarios inescrupulosos. El criterio que debe adoptarse en estos casos es hacer que los propietarios de buques actúen con responsabilidad, sin que por ello se aliente a los armadores a que se desentiendan de sus obligaciones por el conocimiento de que el Estado mediará para mitigar las consecuencias. Toda solución o arreglo que provenga del propietario del buque deberá garantizar suficientemente que se dispondrán de los fondos necesarios para pagar los gastos que puedan derivarse del abandono de tripulantes y gente de mar. Tales disposiciones se implantarán independientemente de la existencia jurídica del propietario del buque o de su solvencia para pagar los gastos correspondientes. En estos casos, no debería esperarse que las instituciones de caridad asuman la responsabilidad. Es necesario que la búsqueda de soluciones se realice de una manera más sistemática.

6.13 Respecto a la situación en la práctica y en el marco de la legislación nacional, la delegación de Chipre informó al Grupo de trabajo que desde 1983 las leyes nacionales disponen que el gobierno pague los costes de repatriación de los tripulantes y gente de mar abandonados en Chipre y les brinde apoyo mientras no se materialice la repatriación. Además, al ratificar el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (Nº147), Chipre estableció una asignación presupuestaria específica para financiar la repatriación de todo marino empleado en un buque que enarbole la bandera de Chipre, independientemente de la nacionalidad de los tripulantes y de la gente de mar o del lugar donde se produjo el abandono. Chipre opina que cuando todos los arreglos fracasan, es necesaria la intervención del Estado y su provisión de los fondos pertinentes. Sin embargo, aunque se cuente con los fondos para la repatriación y la voluntad del gobierno para llevarla a cabo, no será posible iniciar ningún procedimiento sin que se señalara el caso a la atención de las autoridades.

6.14 La delegación de Noruega, que tiene carácter de observadora, indicó que su país dispone de un sistema para intervenir en los casos de los tripulantes y gente de mar abandonados por la quiebra de la compañía naviera. Según las leyes noruegas, los propietarios de buques son responsables por la repatriación de los tripulantes y de la gente de mar y por el pago de sus salarios. A fin de inscribirse en el registro de buques internacional de Noruega (NIS), todo propietario de buque proveerá una garantía que asegure la repatriación de los tripulantes y de la gente de mar y el pago a los mismos de ocho semanas de salario. Se cancela el registro del buque que no cumpla tales requisitos. Se trata además de un sistema cuyo costo no es elevado.

6.15 La delegación de la República de Corea explicó que este país dispone de un sistema para repatriar los tripulantes o a la gente de mar coreanos, y también a los tripulantes o la gente de mar extranjeros cuando sus buques enarbolan el pabellón de la República de Corea. Sin embargo, resulta difícil solucionar otros aspectos del problema y considera necesario establecer un nuevo sistema.

6.16 La delegación de los Estados Unidos declaró que su país dispone de leyes y reglas respecto de la repatriación de tripulantes y gente de mar del país, pero que no tenía disposiciones similares respecto de los tripulantes y gente de mar extranjeros abandonados en Estados Unidos. Hizo referencia a una mesa redonda realizada recientemente por el *Center for Seafarers Rights of the Seamen's Church Institute* (Nueva York). Elogió el estudio *"No hay lugar como el hogar: Repatriación de los marinos del sector"*, como una referencia útil sobre el tema.

6.17 La delegación de Francia declaró que su país no tiene disposiciones que aborden la repatriación de tripulantes y gente de mar extranjeros, excepto las que existen en el "Código Laboral Marítimo", en el que se atribuye la responsabilidad al propietario del buque. Indicó además que Francia está considerando la ratificación del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº166).

6.18 La delegación de Ghana indicó que conforme a la legislación del país, la responsabilidad por la repatriación recae en el propietario del buque. Sin embargo, en caso de insolvencia del propietario del buque, el Estado asume la responsabilidad de repatriar a la gente de mar, lo que le resulta muy oneroso.

6.19 La gente de mar considera que el sistema que aplica Noruega es ejemplar: no se registra a ningún buque a menos que éste disponga de una garantía para el pago de los salarios de los tripulantes y de la gente de mar. Se hizo referencia al anexo 3 de la ponencia de la CIOSL, que incluye una lista de algunos de los Estados de abanderamiento con los peores antecedentes de abandono. Se planteó la cuestión de no admitir que los Estados mantengan registros de buques que no satisfagan determinados requisitos mínimos. En cuanto al sistema aplicable en Filipinas, se señaló que el sistema no cubre los salarios de la tripulación y de la gente de mar y que hay circunstancias en las que el tripulante o marino se niega a ser repatriado hasta que no se le pague su salario. Se señaló que parte del fondo proviene de las contribuciones de los tripulantes y de la gente de mar.

6.20 La delegación de Grecia expresó que su país había ratificado el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (Nº23) pero que no había ratificado la revisión de 1987 (Nº166). Grecia se muestra renuente a ratificar este último convenio hasta que no lo ratifiquen otros países de larga tradición marítima. La cuestión de los tripulantes y de la gente de mar abandonados se aborda por medio de la legislación nacional en vigor, en la que se estipula la creación de un Comité especial con poderes para autorizar la repatriación de los tripulantes y de la gente de mar y para pagar salarios.

6.21 La delegación de Chipre señaló que desde hacía tiempo la OMI sigue un proceso encaminado a subrayar y acrecentar las obligaciones y responsabilidades de los Estados de abanderamiento, y su rendición de cuentas. En este contexto, todas las iniciativas deben apuntar a que el Estado de abanderamiento intervenga tan pronto como ocurra el suceso. Este proceso podría facilitarse si se solicitase a los Estados que designen puntos focales encargados de abordar estos asuntos. Deberá comunicarse a la OMI y a la OIT los datos de los puntos focales para que se elaboren las listas pertinentes y se las distribuyan entre los Estados Miembros.

6.22 La delegación de Chipre, respaldada por la delegación del Reino Unido declaró que la cuestión relativa al abandono tiene varios componentes: repatriación, situación inmigratoria, apoyo a los tripulantes y a la gente de mar y los salarios. La cuestión inmigratoria, es decir, la deportación de tripulantes y gente de mar y su tratamiento como extranjeros desempleados, requiere una particular atención por parte de los Gobiernos Miembros. Según la delegación de Chipre, es injusto que se niegue el desembarco a un tripulante o marino, que se le exija visas o que sea deportado en circunstancias ajenas a su voluntad. La situación perjudica a los tripulantes y gente de mar y les afecta sus perspectivas de empleos futuros. La cuestión de los salarios vencidos durante el

abandono, o con posterioridad al mismo, es compleja y se vincula a los contratos de empleo. Los Estados tienen reservas en cuanto a garantizar el pago de los salarios, dado que una garantía de este tipo podría interferir con las disposiciones laborales y conducir a que los armadores que abandonan a los tripulantes y gente de mar puedan ampararse en la obligación del Estado de hacerse cargo de dicho pago.

6.23 El Grupo de trabajo tomó nota de que la cuestión del abandono de tripulantes y gente de mar se había tratado durante un considerable número de años, incluso en el marco de la Comisión Marítima Mixta, que adoptó una resolución sobre la protección de salarios, y de tripulantes y gente de mar abandonados. Se acepta en general que el problema de los tripulantes y gente de mar abandonados es grave y requiere medidas urgentes para remediarlo. Se considera que la UNCLOS estableció la obligación general de los Estados abanderamiento de ejercer un control efectivo sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los aspectos sociales y laborales, reconociendo la importancia del factor humano. También se opinó que las cuestiones derivadas del abandono deben incluir la repatriación, el apoyo a los tripulantes durante su abandono, la situación inmigratoria y la cuestión del pago de remuneraciones pendientes.

Examen de los instrumentos OMI/OIT pertinentes

6.24 Los propietarios de buques observaron que no se ha podido resolver el problema pese a la considerable cantidad de instrumentos de la OIT que se aplican al abandono. Se hizo referencia al Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, que tiene disposiciones concernientes a las reclamaciones y a la tripulación y a la gente de mar en caso de insolvencia del propietario del buque. Señalaron que se debe indagar el motivo por el cual los instrumentos existentes no han sido ratificados y subrayaron que el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (Nº147) establece normas laborales mínimas que pueden hacerse cumplir por medio del Estado rector del puerto, sin importar que el Estado de abanderamiento haya o no ratificado el Convenio. En cuanto a los instrumentos pertinentes, consideran que debe abordarse en primer término el problema de la falta de ratificación.

6.25 La gente de mar observó que ninguna organización dispone de instrumentos que se ocupen específicamente de la cuestión del abandono de tripulantes, aunque reconoce que el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval establece disposiciones más favorables que la legislación nacional a fin de garantizar las reclamaciones por salarios pendientes. Pero tampoco es una solución dado que, al igual que el Convenio internacional sobre el embargo de buques, 1999, no se ocupa de los problemas inmediatos de la tripulación abandonada (ninguno de ambos instrumentos han entrado aún en vigor). En muchos casos el buque no tiene patrimonio embargable y es difícil para los tripulantes y la gente de mar tener acceso al sistema jurídico. El embargo o la venta forzada del buque tampoco resuelven el problema del abandono.

6.26 En lo que respecta a los convenios de la OIT, la gente de mar tomó nota de que el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (Nº23), pese a haber recibido 45 ratificaciones desde 1926, no ha hecho lo suficiente para resolver el problema. Pese a que establece el derecho de los tripulantes y de la gente de mar a la repatriación, no especifica quién es responsable de correr con los gastos. Se tomó nota de que el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987, (Nº166) es un instrumento nuevo, importante y útil que expresamente atribuye la responsabilidad a los propietarios de buques. El problema, sin embargo, surge en los casos de abandono en los que el propietario del buque desaparece y resulte poco probable poder recuperar los gastos que hayan solventado por adelantado el Estado rector del puerto o el país de la nacionalidad de los tripulantes y de la gente de mar de que se trate. Las autoridades consulares y las del Estado rector del puerto podrían intervenir, pero no se les prescribe hacerlo.

6.27 La gente de mar declaró que si bien el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar (Nº179) era pertinente, es inconsistente y no exige a las agencias de colocación hacerse cargo de la repatriación. Considera que el contenido principal del Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (Nº55) sólo aborda parcialmente esta cuestión. En lo que respecta al Convenio sobre la protección del salario, 1949, y el Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (Nº173) que cubre a todos los trabajadores y empleados clasificados como acreedores privilegiados, no garantizan sin embargo a los tripulantes recibir sus salarios completos, y en todo caso, la tramitación necesaria a tal efecto es prolongada. Agregó que dichos convenios no son eficaces para resolver los casos de abandono. La gente de mar tomó nota de que, pese a los considerables esfuerzos de la OIT respecto del problema de los tripulantes abandonados, podría considerarse que los resultados obtenidos hasta el momento sólo han tenido un éxito parcial.

6.28 La delegación de Chipre estuvo de acuerdo con la gente de mar y con los propietarios de buques en que la ponencia de la OIT cubre todos los instrumentos internacionales pertinentes. Sin embargo, estos instrumentos sólo abordan, de manera fragmentada, algunos aspectos del problema. Además, algunos de estos instrumentos, tienen más de 70 años de antigüedad y no cubren por entero los requisitos actuales del transporte marítimo mundial. Más aún, no se puede prever cuándo entrarán en vigor los convenios más recientes. En consecuencia, no es posible evaluar el impacto respecto de estas cuestiones que han de tener estos convenios, en particular, el Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques y la hipoteca naval y el Convenio internacional sobre el arresto de buques, 1999.

6.29 La delegación de Grecia señaló a la atención el aspecto inmigratorio del abandono y la condición de extranjeros ilegales que se les puede atribuir a los tripulantes y la gente de mar abandonados. Se hizo referencia al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (Nº108), que acepta la posibilidad de que los documentos de identidad sirvan para entrar en un país con la finalidad de repatriación. Esta delegación considera que dicho Convenio también es pertinente y pidió que se lo incluya en la lista de instrumentos aplicables.

6.30 La delegación de Chipre opina que es razonable esperar que los Estados suministren atención médica, mantenimiento y apoyo a los tripulantes y a la gente de mar abandonados, solventen su repatriación cuando hayan fracasado otros medios y aborden las cuestiones relativas a la situación inmigratoria de los tripulantes y de la gente de mar abandonados. En lo que respecta al Convenio sobre la protección del salario, 1949, de la OIT (Nº95) y el Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador 1999, de la OIT (Nº173), la delegación considera que no sería factible que los Estados decidan hacerse cargo de la responsabilidad de pagar con fondos públicos los salarios de los tripulantes y de la gente de mar. Es conveniente que se examinen medidas alternativas para garantizar que los tripulantes y la gente de mar reciban sus remuneraciones pendientes.

6.31 La delegación de Chipre reiteró que, mientras se estudia el modo de resolver el problema a largo plazo, habría que lograr a corto plazo soluciones prácticas. A este respecto, pidió que se incluya en el informe del Grupo de trabajo todas las recomendaciones y propuestas que se hayan formulado.

6.32 El Grupo de trabajo estuvo de acuerdo respecto de la lista de instrumentos internacionales pertinentes aplicables a la cuestión del abandono, que figura en el anexo 3.

Evaluación de la suficiencia y eficacia de los instrumentos pertinentes

6.33 Los propietarios de buques consideraron necesario que los gobiernos representados en el Grupo de trabajo indicaran los motivos de la insuficiente aceptación de los convenios marítimos pertinentes de la OIT. Señalaron que el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº166), adoptado en 1986, es uno de los más recientes y actualizados. Los propietarios de buques recordaron las circunstancias en las que se redactó el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº166) y en particular la manera fortuita en que se planteó la cuestión del abandono. Por no haber tenido la intención de tratar minuciosamente las obligaciones del Estado de abanderamiento en los casos de abandono, se explica la causa de que el texto final no pueda establecer un mecanismo detallado para el pago o la recuperación de los gastos. No existe una carencia de instrumentos internacionales sobre el tema de la repatriación. En el marco del mandato constitucional de la OIT, aún cabe seguir promoviendo la ratificación de los instrumentos existentes e indagar las dificultades que impiden a los Estados Miembros proponerse una aceptación más amplia de los mismos.

6.34 La gente de mar tomó nota de que existirían diversos motivos que expliquen la indecisión de los gobiernos en lo que respecta a la ratificación de tales convenios, por ejemplo, las consideraciones sobre los costes, las prioridades políticas o la existencia de normas nacionales ya implantadas. En cuanto al tema de la evaluación, la gente de mar sostuvo que ninguno de los instrumentos existentes dispone de acciones correctivas directas que protejan a los tripulantes y la gente de mar, aparte de la posibilidad de que éstos inicien una acción civil. No es factible que los tripulantes o la gente de mar abandonados puedan afrontar los gastos de una acción legal en un país extranjero. Los instrumentos existentes si bien estipulan con claridad las obligaciones del Estado de abanderamiento relativas a la repatriación, carecen de un mecanismo para materializarlas. Por otra parte, el Estado rector del puerto, al igual que el país de origen de los tripulantes y de la gente de mar, podrían tomar algunas medidas, pero con frecuencia rehusan intervenir en los casos de abandono. La gente de mar llegó a la conclusión de que el sistema actual no es efectivo y prefiere una solución que no deba ratificarse.

6.35 La delegación de Francia declaró que, basándose en las recomendaciones de un Grupo de trabajo creado por el gobierno para examinar el problema del abandono de tripulantes y de gente de mar, Francia había iniciado el proceso de ratificación del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº166) e intenta promover la ratificación de dicho convenio en Europa cuando asuma la Presidencia de la Unión Europea en el segundo semestre del año 2000.

6.36 Haciendo referencia al Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, y el Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, la delegación de Filipinas declaró que su gobierno había modificado su derecho hipotecario marítimo para que se armonizara con el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, aunque el objetivo principal de dicha enmienda era alentar la provisión financiera del buque. La delegación tomó nota de que el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval establece una menor prioridad para los salarios de la tripulación que para otros privilegios.

6.37 En respuesta a una cuestión relativa a los estudios llevados a cabo por la OIT respecto del bajo nivel de ratificación de los convenios marítimos, el representante de la Secretaría de la OIT hizo referencia a la labor actual del "Grupo de trabajo sobre la política relativa a la revisión de normas", creado por el Consejo de Administración de la OIT para realizar una revisión detenida de los convenios de la OIT adoptados con anterioridad a 1985 y para evaluar la necesidad de su revisión. En lo que respecta a los convenios que tengan un bajo nivel de ratificación y que se consideren actualizados, se pidió a los gobiernos que suministren información sobre los motivos de la no-ratificación o de los obstáculos para ratificarlos.

6.38 Respecto a la cuestión relativa a la ratificación, la delegación de Chipre hizo referencia a la experiencia de la OMI y al análisis de rentabilidad que el Estado debe llevar a cabo. Indicó que los instrumentos de la OMI de índole técnica habían sido aceptados por más de cien Estados, lo cual representa más del doble de los de índole puramente jurídica (por ejemplo, los convenios que tratan la limitación de la responsabilidad e indemnización). El motivo sería que a los buques se les exige llevar diversos certificados a fin de operar en el mercado mundial. Por tanto, los Estados están obligados a ratificar esos instrumentos sin los cuales sus buques podrían afrontar graves dificultades para desarrollar sus operaciones comerciales. Además, el régimen actual de supervisión por el Estado rector del puerto, establecido conforme a dichos instrumentos, requiere que los buques lleven tales certificados. Si se compara con la aceptación de otros instrumentos marítimos de la OIT, la amplia aceptación del Convenio sobre la marina mercante, (normas mínimas), 1976, (Nº147) deriva de su obligatoriedad y vigencia conforme al memorando de entendimiento de París sobre la supervisión por el Estado rector del puerto.

6.39 La Secretaria de la OMI destacó brevemente los principios que rigen los regímenes de indemnización y responsabilidad por los daños causados por la contaminación de hidrocarburos basados en el Convenio de responsabilidad civil, 1969, y el Convenio del Fondo (Convenio de responsabilidad civil, 1971), que con algunas salvedades, estipulan la responsabilidad objetiva del propietario del buque en caso de daño por contaminación de hidrocarburos. En determinadas circunstancias, el propietario tiene derecho a limitar su responsabilidad. El propietario de un buque tanque que transporta una carga de más de 2000 toneladas de hidrocarburos persistentes está obligado a llevar un seguro que cubra su responsabilidad nacida del Convenio. Los buques tanque tienen que llevar un certificado a bordo para demostrar que disponen de una cobertura de seguro. En virtud del Convenio del fondo, las víctimas de la contaminación por hidrocarburos pueden ser indemnizadas por daños que excedan el nivel de responsabilidad del propietario del buque. Las contribuciones al fondo provienen de toda persona que reciba, durante un año civil y en un Estado que sea Parte del fondo, una cantidad de hidrocarburos superior a la cuota establecida. Este régimen fue enmendado en 1992 por dos protocolos.

6.40 El grupo de trabajo llegó a la conclusión de que a pesar de que hay un considerable número de instrumentos internacionales que tratan ciertos aspectos de los problemas bajo revisión, ninguno aborda adecuadamente el problema de manera exhaustiva.

Formulación de recomendaciones

6.41 Los propietarios de buques consideran que no podría proponerse como solución a corto plazo la redacción de un nuevo instrumento internacional que trate todos los elementos que se consideren relacionados con el problema del abandono. Esto necesariamente lleva tiempo y no existe la certeza de que vaya a lograrse un resultado satisfactorio. Es preferible explorar las posibilidades de reforzar los instrumentos existentes. Los propietarios de buques subrayaron que, según las pruebas presentadas al Grupo de trabajo, el abandono es una cuestión compleja que no se limita al problema de la repatriación. Se elogió el estudio publicado por el Centro para los Derechos de la Gente de Mar por su excelente calidad. Subrayaron que es necesario un análisis más a fondo y especializado sobre una serie de cuestiones, incluida la condición de inmigrante ilegal que se aplica a la gente de mar abandonada. Hicieron referencia a la responsabilidad compartida por el propietario del buque, el Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto, y el país de origen de la gente de mar. Los países que dan empleo tienen la obligación, conforme al artículo 3 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1966 (Nº147), de advertir a sus tripulantes y gente de mar de los peligros a los que podrían exponerse en caso de ser contratados por buques deficientes. Además, los propietarios de buques recordaron que las principales recomendaciones por ellos formuladas se reflejan en su ponencia, es decir, la necesidad de reunir información de modo sistemático, el lanzamiento de una encuesta de la OIT sobre las disposiciones nacionales existentes y el inicio de una

indagación de la OIT sobre las razones que impiden a los Estados miembros a ratificar los convenios pertinentes.

6.42 La gente de mar declaró que indagar acerca de la insuficiente ratificación de los instrumentos pertinentes no sería un ejercicio productivo en esta etapa. La cuestión real es hacer cumplir las normas y tener la determinación política para ello. La solución podría provenir de un instrumento que se aplique sin necesitar la ratificación de los Estados. Se requiere un mecanismo innovador como un fondo internacional, fondos nacionales o seguro obligatorio. El Convenio del Fondo, 1971, es un precedente de interés que debe considerarse con detenimiento. Considera que el abandono de la tripulación puede entenderse como un hecho que transgrede los derechos humanos básicos. Es necesario que la obligación sea compartida, aunque a veces paguen "justos por pecadores". La voluntad política para presionar por el cumplimiento de las normas, además de desenmascarar y avergonzar a los transgresores, contribuirá a que se aplique un derecho social y moral más justo. El informe del Grupo de trabajo debe ir más allá de la evaluación de la gravedad y la complejidad del problema e incluir las tres soluciones propuestas.

6.43 La gente de mar reiteró su posición según la cual la insuficiencia de los instrumentos existentes deriva no sólo del bajo nivel de ratificación sino también de las deficiencias inherentes a los mismos. Indicó que por un lado hay convenios ampliamente ratificados que no abarcan el problema, y por el otro, convenios mejor redactados que no han podido atraer la debida atención. Una de las posibles soluciones radicaría en el establecimiento de un fondo internacional. Para que fuese efectivo este fondo deberá tener carácter obligatorio, lo que supone una ratificación que no es necesaria para los fondos voluntarios. A este respecto, sería inaceptable que de los salarios de los tripulantes y de la gente de mar se financie alguna porción de determinadas contribuciones. La segunda opción es establecer fondos nacionales y la tercera opción introducir un plan de seguro obligatorio. En este último caso, debería examinarse el papel que desempeñan los Clubes Pe I, ya que algunas de sus normas, por ejemplo "pagar para ser pagado", parecen ser incongruentes en el caso de tripulantes o gente de mar abandonados.

6.44 La delegación de Chipre sugiere que el debate no se limite al examen de los instrumentos de la OIT, sino que abarque también otros instrumentos jurídicos, como el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval y el Convenio internacional sobre el embargo de buques. Las recomendaciones del informe del Grupo de trabajo deberían incluir: una revisión de la práctica y de la legislación nacionales, al igual que las medidas en vigor; la necesidad de un intercambio de información entre las administraciones nacionales, las organizaciones industriales, y las Secretarías de la OIT y de la OMI, posiblemente a través del nombramiento de puntos focales; las deliberaciones del Grupo de trabajo debe proveer aportaciones de valor a la labor del Grupo de trabajo de la OIT sobre las políticas de revisión normativa y por ello se tendrán plenamente en cuenta; la posible creación de fondos, teniendo en cuenta que la implantación de un fondo nacional podría convertirse en una operación complicada y que sólo sería una solución a largo plazo. Desde el punto de vista de la aplicación de políticas, la labor debería centralizarse en la implantación de los regímenes existentes sobre responsabilidad y obligaciones en vez de suministrar medios de emergencia. Finalmente, las recomendaciones que han de remitirse a los órganos ejecutivos de la OIT y de la OMI no deberían proponer medios específicos o restringidos sino describir únicamente los diversos métodos e instrumentos disponibles.

6.45 La delegación de Filipinas, haciendo referencia a la "Administración para el bienestar de los trabajadores en ultramar", explicó que a los tripulantes y la gente de mar, así como a los propietarios de buques, se les aplica un descuento por una suma determinada que se destina a la provisión de beneficios sustantivos, por ejemplo el de la repatriación. En cuanto a la propuesta para establecer un fondo, se deben investigar varias cuestiones, por ejemplo la necesidad de introducir certificados que puedan verificarse por medio de la supervisión del Estado rector del puerto. La delegación de Corea considera que el problema bajo revisión podría resolverse más fácilmente partiendo simplemente de los sistemas existentes.

6.46 La delegación de Francia indicó que apoya las recomendaciones que instan a obtener información, establecer un fondo, y continuar el debate. La delegación de Noruega se opuso a la creación de un fondo internacional por considerar que la mayoría de los gobiernos no desean contraer obligaciones financieras adicionales en un contexto en el que la responsabilidad directa recae en el propietario del buque, especialmente en el caso de los Estados de abanderamiento que ya aplican un sistema de repatriación.

6.47 Un observador del Grupo internacional de asociaciones de protección e indemnización (Clubes Pe I) manifestó que éstas cubren, aunque no todas, la mayoría de las responsabilidades legales de los propietarios de buques y, siguiendo un principio de vieja data, no proporcionan cobertura en caso de quiebra.

6.48 La delegación de Grecia sugirió que los fondos nacionales y los planes de seguro obligatorios fuesen mecanismos más dinámicos para la pronta solución de los casos de repatriación que un fondo internacional probablemente rodeado por necesidad de una maquinaria mucho más lenta y pesada.

6.49 La gente de mar, elogiando el aparente consenso en el Grupo de trabajo para examinar las medidas apropiadas a fin de abordar el problema de los tripulantes y de la gente de mar abandonados, propuso que se redacte una declaración conjunta OMI/OIT en la que figuren los puntos que hayan sido aceptados por común acuerdo. Si bien los propietarios de buques refrendaron la propuesta, la delegación de Chipre inquirió con preocupación si la adopción de tal resolución es compatible con el mandato constitutivo de la OMI y con el mandato del Grupo de trabajo. Respecto a la iniciativa del Presidente, se acordó que un pequeño grupo debatirá oficiosamente esta cuestión con miras a proponer una solución aceptable.

6.50 Según las conclusiones del Grupo de trabajo, la obligación de repatriar a los tripulantes y a la gente de mar recae en los propietarios de buques, pero cuando el propietario del buque no cumpliera sus obligaciones, existe la responsabilidad directa del Estado de abanderamiento de repatriar a los tripulantes y a la gente de mar en virtud de las normas internacionales pertinentes. También considera que existen varias soluciones factibles y que es importante que el sistema funcione efectivamente y cubra a todos los tripulantes, cualquiera sea su nacionalidad. También se propuso que los Estados de abanderamiento garanticen que tal mecanismo ya está en vigor antes de proceder al registro del buque.

RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN RESPECTO DE LAS RECLAMACIONES POR LESIONES PERSONALES Y MUERTE

Evaluación del alcance del problema

6.51 El grupo de trabajo tuvo ante sí una ponencia de la CIOSL (IMO/ILO/WGLCCS 1/6/1) que abordó la cuestión de las reclamaciones respecto de las lesiones personales y la muerte. La ponencia recordó el alto riesgo de lesiones personales y muerte inherente al sector y subrayó tanto el carácter internacional como la movilidad del trabajo en el mar, que da lugar frecuentemente a complejos problemas jurídicos y jurisdiccionales. Citando un cálculo que a nivel mundial eleva al cinco por ciento el número de buques que no están asegurados, se hizo referencia a los problemas que surgen de la práctica relativa a los seguros marítimos (protección e indemnización, Pe I) que no requiere cobertura alguna para las reclamaciones de los tripulantes. Se consideró que el principio que rige el reembolso de las reclamaciones saldadas por el propietario del buque ("pagar para ser pagado") obstaculiza en sumo grado el pago de reclamaciones exigible a los Clubes P e I, a lo que se suman otras disposiciones similares que también forman parte de las reglas de los Clubes P e I. Se mencionan algunas prácticas de los Clubes P e I y de sus representantes que se aplican para presionar a aquellos reclamantes que se encuentran en una situación financiera desesperada a que acepten

pagos por un monto menor a cambio de la cancelación de las reclamaciones. Además, se antepone acciones jurídicas innecesarias, y se exige a los reclamantes que provean garantías antes de que la reclamación pueda seguir su curso.

6.52 La ponencia de la CIOSL también hace referencia a las disposiciones del Convenio internacional sobre privilegios marítimos e hipotecas, 1973, relativas a las reclamaciones de los tripulantes y considera que los podría beneficiar. El Convenio no ha entrado aún en vigor. El recurso de embargo del buque no constituye un mecanismo de protección suficiente dado que su valor o patrimonio con frecuencia no llega a cubrir las reclamaciones. El embargo es un procedimiento oneroso que puede generar gastos adicionales, por ejemplo, los portuarios. Si bien los instrumentos de la OIT podrían tener una posible aplicación, no tratan la cuestión específica relativa a la indemnización por lesiones personales, aunque dispongan el pago de gastos médicos y de salarios durante las ausencias por enfermedad o lesiones personales.

6.53 La Federación Naviera Internacional en su ponencia (IMO/ILO/WGLCCS 1/6) tomó nota de que muchos contratos de la tripulación contenían escalas de indemnización por minusvalía y muerte. A parte de los beneficios contemplados en el contrato, la legislación nacional en algunos países provee recursos por negligencia extracontractual. En la mayoría de los casos, los propietarios de buques que actúan con prudencia obtienen a través de los Clubes P e I la cobertura para responder a las reclamaciones de la tripulación por lesiones personales o muerte.

6.54 La gente de mar indicó que a pesar de que el transporte marítimo constituye una de las ocupaciones más peligrosas, no se exige a los propietarios de buques a asegurarse contra el riesgo de muerte o lesiones personales de los tripulantes, y que de cualquier manera la cobertura P e I tampoco provee una protección adecuada. Se calcula que el cinco por ciento de la flota mundial no está asegurada, lo que podría generar graves problemas sociales. Entre las prácticas más censurables de los Clubes P e I se incluye el retiro retroactivo de la cobertura, la introducción del principio reglamentario de "pagar para ser pagado" (el cual sea probablemente el mayor obstáculo para obtener la indemnización), la falta de participación directa de los tripulantes y la gente de mar, y la oferta a estos y/o a sus familias de una indemnización menor que la determinada en los contratos laborales.

6.55 La delegación de Chipre recordó que las esferas de competencia de la OMI y de la OIT son distintas y que la OMI no puede tratar la cuestión de las reclamaciones por lesiones personales y muerte o participar en un debate fructífero sin contar con instrucciones específicas que emanen de la Organización, lo cual no debía impedir que los Gobiernos presten atención al problema.

6.56 La gente de mar recordó que el mandato aborda la provisión de seguridad financiera y que, por tanto, se circunscribe al de la OMI. El debate no trata la seguridad social sino la seguridad financiera. Al Grupo de trabajo le corresponde adoptar un criterio sobre el alcance real del problema. Agregó que no existe un sistema internacional que garantizase la seguridad financiera y que el sistema internacional en su totalidad ha fracasado en proteger a los tripulantes y la gente de mar.

6.57 La delegación de Chipre considera que la cuestión de la indemnización por lesiones personales o muerte es más compleja que la relativa al abandono. Se deben examinar varios elementos: el marco jurídico a nivel nacional para la indemnización por lesiones personales, la garantía de las reclamaciones de los tripulantes que superen la cobertura de los propietarios de buques, la introducción de prácticas actuales, tales como la participación de empresas para la gestión de los asuntos de la tripulación o agencias de tripulantes, y su impacto en los sistemas en vigor que responsabilizan al propietario del buque, y por último, los obstáculos que impiden una ratificación más amplia del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987, (Nº165). En cualquier caso, no debería cuestionarse el derecho de los tripulantes y de la gente de mar en lo que respecta a la obtención de beneficios mínimos en caso de lesiones personales, e indemnización para su familia en caso de muerte, con independencia del pabellón o de la nacionalidad.

6.58 Un observador de los Clubes P e I reconoció que muchos de éstos excluyen la cobertura de la tripulación, pero ello sólo se debe a la extrema diversidad y fragmentación de las leyes nacionales sobre seguridad social. Además, en muchos países se estipula que el seguro debe suscribirse localmente.

6.59 La gente de mar subrayó que la cuestión en juego es el fracaso del sistema en lo que respecta a la provisión de una garantía financiera efectiva para las reclamaciones de la tripulación. Debido a la falta de medidas provenientes del sector y de la urgente necesidad de elaborar soluciones, este tema se viene debatiendo durante los últimos cuatro años en el marco del Comité Jurídico de la OMI y se relaciona con la revisión del Convenio de Atenas, el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, el proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos de los buques y el proyecto de directrices de la OMI sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo. La gente de mar deplora las prácticas de los Clubes P e I que ejercen presión con el fin de que se acepten pagos de un monto menor. Hay casos en que se obtuvieron esta clase de pagos pese a haber existido cláusulas contractuales que disponían lo contrario. La gente de mar propone que se lleven a cabo, bajo los auspicios de las Secretarías de la OMI y de la OIT respectivamente, conversaciones bilaterales con los propietarios de buques.

6.60 Los propietarios de buques consideran que, a diferencia de las conversaciones sobre abandono que contaron con información de fondo, la magnitud del problema relativo a las lesiones personales y muerte simplemente se desconoce. En muchos países, los contratos carecen de las estipulaciones debidas por considerarse que el asunto está comprendido en las disposiciones estatutarias. Además, los propietarios de buques han anotado casos en los que tripulantes y la gente de mar presentaron reclamaciones falsas o erróneas para obtener indemnización. Proponen, por tanto, que las conversaciones en las que participan los Clubes P e I continúen fuera del marco de este Grupo de trabajo y que los resultados de las mismas se notifiquen al Grupo de trabajo. Sin embargo, los propietarios de buques hicieron referencia a la ponencia de la ISF (IMO/ILO/WGLCCS 1/6, párrafo 3), que establece que los beneficios contractuales deberán saldarse con prontitud y en su totalidad cuando los antecedentes del caso no sean causa de disputa, independientemente de que se haya o no antepuesto una reclamación por daños. Sin embargo, la indemnización dispuesta en virtud de las cláusulas de un contrato será compensada respecto de cualquier reclamación por daños que se apruebe con posterioridad.

6.61 La delegación del Reino Unido considera que a pesar de que las cuestiones sociales y conexas son asuntos que generalmente incumben a la OIT, la OMI también tiene un interés legítimo en las mismas. Si bien el Reino Unido rehusa comprometerse en un debate minucioso sobre asuntos que se aplican a contratos de trabajo, considera que el tipo de empleadores que abandonan a la tripulación y/o no le pagan sus salarios sean también aquellos que niegan la importancia de una tripulación adecuadamente formada y motivada y que son proclives a realizar operaciones marítimas deficientes. Los buenos empleadores, conscientes de sus obligaciones y responsabilidades, se aseguran para cubrir las reclamaciones de la tripulación. El seguro obligatorio brinda una solución posible y el Reino Unido apoya su inclusión como tema en las conversaciones propuestas entre los representantes de la tripulación, los propietarios de buques y los Clubes P e I.

6.62 La delegación de los Estados Unidos expresó su firme apoyo al Grupo de trabajo y a este proceso. Reconoce que se trata de un problema que exige solución. Hizo referencia al documento preparado por el "Centro para los derechos de la gente de mar" del *Seamen's Church* y al impacto que éstos problemas tienen en los Estados Unidos donde no hay ninguna legislación nacional ni mecanismo claro para tratar estas cuestiones.

6.63 La delegación de Francia declaró que deben examinarse todas las posibilidades incluido el seguro obligatorio.

6.64 El grupo de trabajo llegó a la conclusión de que el problema es real y que se requieren nuevos estudios para abarcar todos sus aspectos.

Examen y evaluación de los instrumentos OMI/OIT pertinentes

6.65 El Grupo de trabajo examinó las principales disposiciones de los instrumentos de la OMI y de la OIT y de otros convenios internacionales, de los que trata la ponencia de la OIT (IMO/OIT/WGLCCS 1/7) y que abarcan en distintos grados la cuestión de la responsabilidad respecto de muerte, lesiones personales y abandono de tripulantes y gente de mar.

6.66 Durante el debate, los propietarios de buques, manifestaron que el problema de las reclamaciones de la tripulación respecto de muerte o lesiones personales es de la competencia de la OIT. Señalaron que ya no existe el sistema tradicional que se caracterizaba por tripulantes y gente de mar principalmente localizados en buques de su nacionalidad. En la actualidad, más del cincuenta por ciento de los buques utilizan banderas de conveniencia y emplean tripulaciones multinacionales. El problema es resultado de que haya muchos países que no apliquen sistemas de seguridad social, ni exijan a los propietarios de los buques obtener cobertura por lesiones personales y muerte. Indicaron que en este sentido las quejas son por la falta de cobertura que provee la seguridad social. Los propietarios de buques recordaron que los instrumentos de la OIT que tratan la cuestión de la seguridad social han sido tradicionalmente complejos y controvertidos. Algunos de los instrumentos antiguos ya considerados obsoletos figuran ahora en el orden del día para su revisión. Muchos Estados consideran que el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987, (Nº165) contiene disposiciones que son muy difíciles de ratificar. Los propietarios de buques están por lo tanto dispuestos a revisar la aplicabilidad de tales instrumentos y explorar con espíritu constructivo el modo de mejorarlos.

6.67 La gente de mar declaró que el Comité Jurídico de la OMI está preparando actualmente tres instrumentos legales para tratar las cuestiones de responsabilidad, a saber: a) el texto revisado del Convenio de Atenas y su Protocolo de 1990; b) el proyecto de convenio sobre las responsabilidades y las indemnizaciones respecto de la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques y c) un nuevo convenio sobre remoción de naufragios. Además, informó al Grupo de trabajo que el Comité Jurídico había aprobado el proyecto de directrices de la OMI sobre responsabilidades de los propietarios de buques respecto de las reclamaciones de derecho marítimo, que se presentará a la Asamblea en su próximo período de sesiones con miras a su aprobación. El propósito de las directrices es establecer un marco de prácticas adecuadas para alentar a todos los propietarios de buques a que tomen medidas para garantizar que los reclamantes reciban una indemnización apropiada en relación con sucesos que involucren a sus buques. En consecuencia opinan que le incumbe a la OMI tratar la cuestión de la garantía financiera para las reclamaciones de la tripulación.

6.68 La gente de mar indicó que no existe ningún instrumento elaborado por la OMI, por su cuenta o junto a las Naciones Unidas, que trate la cuestión de las lesiones personales o muerte. Agregaron que si bien el Convenio de la OMI sobre la limitación de la responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo, 1976, se aplica a las acciones a las que pueden recurrir los tripulantes y la gente de mar en caso de lesiones personales, es decir limitando la responsabilidad del propietario del buque, lamentablemente no ofrece un *quid pro quo* a los tripulantes o la gente de mar, por ejemplo, un régimen de responsabilidad objetiva o seguro obligatorio. Respecto al Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, este Convenio proporciona un mecanismo para asegurar una hipoteca marítima sobre el buque y constituye por ello una mejora respecto de la legislación de muchos Estados que no disponen de tal derecho prendario respecto de las lesiones personales o muerte. Sin embargo, el convenio no ha entrado aún en vigor. El embargo de los buques para garantizar este tipo de derecho no es un recurso satisfactorio dado que limita el reembolso al valor o al patrimonio neto del buque y requiere tramites jurídicos de un costo elevado.

6.69 En lo que respecta a los convenios de la OIT, es decir, el Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (Nº55), el Convenio sobre seguro (marítimo) por enfermedad, el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987, (Nº165), la gente de mar subrayó que estos convenios no tratan la indemnización sino el pago de gastos médicos, pagos por enfermedad, etc., en relación con las lesiones personales, y que cualquier intento de revisión involucraría de quince a veinte años. La gente de mar también hizo referencia a la prerrogativa como elemento de las reclamaciones contractuales, opuesto al elemento de negligencia, y cuestionó la necesidad de embargar preventivamente el buque para ejecutar un dictamen. Tras haber recordado el seguro obligatorio para proteger el medio marino, se expresó que un sistema similar debía aplicarse a las reclamaciones de la tripulación.

6.70 La delegación de la República de Corea subrayó la estrecha relación que une la seguridad del buque con el bienestar de los tripulantes y de la gente de mar, y también con la protección del medio marino. En lo que respecta al Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987, (Nº165), la República de Corea ya aplica *de facto* todas las disposiciones y considera que la acción directa de la gente de mar es un tema que justifica un estudio más detenido.

6.71 La delegación de Chipre estuvo de acuerdo con las observaciones de la gente de mar y los propietarios de buques en cuanto a que los instrumentos internacionales pertinentes, al igual que los relativos al abandono, son los que figuran en la ponencia de la OIT. También opinan que estos convenios no cubren todas las cuestiones que han sido señaladas a la atención del Grupo de trabajo. Recordó la naturaleza fragmentada de estos convenios que se remontan a los años treinta, cuando todavía no se habían vislumbrado los cambios que iban a producirse en el sector marítimo. Al igual que en el caso de abandono, es necesario abordar la materia con pragmatismo para asegurar que los tripulantes y la gente de mar reciban un tratamiento uniforme, coherente y justo, cualesquiera fuesen los hechos, el domicilio o el Estado de origen.

6.72 El Grupo de trabajo refrendó lo declarado por el Presidente, quien dijo que había un entendimiento general acerca de la evaluación del problema y que se concordaba además en que los instrumentos existentes no son adecuados para abordarlo. Se aprobó la lista que figura en el anexo 3 para enumerar los instrumentos internacionales aplicables al tema de las lesiones personales y muerte.

Formulación de recomendaciones sobre las reclamaciones de la tripulación por lesiones personales y muerte

6.73 La gente de mar opina que el seguro obligatorio es el medio más extendido para cubrir las reclamaciones por lesiones personales, y que tales modelos existen en los ámbitos nacional e internacional. El seguro obligatorio no ofrece una completa protección dado que en el caso de insolvencia del propietario del buque, el principio de "pagar para ser pagado" impediría en la práctica cualquier cobro por el tripulante. Por lo tanto, es necesario un plan de seguro obligatorio junto a un sistema de acceso directo de la gente de mar, tal como se dispone en la ley de acción directa que se aplica en el Estado de Luisiana o en el Estado de Puerto Rico. Otra posible solución sería la cobertura de seguro por accidentes personales que suscriba el propietario del buque en beneficio de todos los tripulantes y gente de mar. En este caso, el derecho de acción directa sería parte de la póliza de seguro. En resumen, un sistema que establezca el seguro obligatorio sin acción directa no sería una solución viable. Además, el principio de "pagar para ser pagado", adoptado como regla por los Clubes P e I, debería modificarse para que fuese efectivo cualquier arreglo proveniente de los Clubes P e I.

6.74 Los propietarios de buques consideran que la noción de seguro obligatorio debe analizarse más minuciosamente, teniendo en cuenta las amplias diferencias entre los sistemas de seguridad social y los regímenes contractuales y legales que se aplican en distintos países.

6.75 La delegación de los Estados Unidos hizo referencia a las normas que existen en Estados Unidos para exigir a los buques mercantes que entran en sus aguas un certificado de solvencia respecto de los costes de limpieza por contaminación de hidrocarburos. Conforme a ello, la mayoría de los buques tienen que demostrar que disponen de recursos (por ejemplo, bonos, pólizas de seguros, bienes en los Estados Unidos, etc.) para pagar los daños que pueda causar un derrame de hidrocarburos. Las autoridades de la supervisión por el Estado rector del puerto se encargan de hacer cumplir dichas disposiciones.

6.76 La delegación de Grecia sugirió que el seguro obligatorio era una opción y que la gente de mar, los propietarios de buques y los Clubes P e I deberían reunirse para tratar todos los aspectos de la cuestión.

6.77 La gente de mar sugirió que la creación de un fondo nacional o internacional podría mencionarse en la lista de recomendaciones sobre las reclamaciones por muerte o lesiones personales, dado que podría darse el caso de que después del abandono del buque se necesite una garantía que cubra las reclamaciones que se presentaran por lesiones personales o muerte. La gente de mar se opone a cualquier referencia a la idea de un fondo internacional como posible solución al problema relativo a las lesiones personales o muerte.

6.78 La delegación de Chipre opina que existen aparentemente dos cuestiones paralelas respecto a las lesiones personales y muerte de los tripulantes y la gente de mar. La primera es el beneficio al que tiene derecho la gente de mar, su familia o dependientes, y la segunda es la indemnización que debe pagarse a la gente de mar, su familia o dependientes como resultado de una relación contractual. Si bien es razonable esperar que el Estado se ocupe de la primera cuestión, no es así cuando se trata del otro aspecto. Desde el punto de vista del Estado, la delegación de Chipre sugirió que sería apropiado determinar una lista mínima de beneficios que la gente de mar tiene derecho a percibir y que los propietarios de buques deben proveer. Estos beneficios no deberían depender de la continuidad del propietario del buque como persona jurídica o de su capacidad para cumplir las reclamaciones.

6.79 Se llevaron a cabo consultas oficiosas respecto de la propuesta presentada por los propietarios de buques y la gente de mar a fin de que sea posible continuar el debate fuera del marco del Grupo de trabajo. Éste tomó nota del acuerdo alcanzado entre los propietarios de buques y la gente de mar para celebrar una reunión de la ISF/ITF el año venidero con miras a tratar cuestiones específicas. Ambos grupos desean invitar a dicha reunión a representantes de los Clubes P e I, así como a otros organismos internacionales.

6.80 La gente de mar expresó su satisfacción por haberse acordado celebrar conversaciones bilaterales con una representación adecuada. Tras haber manifestado su beneplácito por la invitación también cursada a los Clubes P e I, pidió a los gobiernos que expresaran sus puntos de vista sobre la conveniencia de incluir los temas siguientes en el orden del día de estas conversaciones: las reglas P e I y el principio de "pagar para ser pagado"; la tardanza en el pago de las reclamaciones; la solución de las disputas; la falta de acceso directo de los tripulantes y la gente de mar a los seguros; la notificación previa respecto al retiro de la cobertura; el pago de sumas menores a las fijadas como obligación contractual; los beneficios derivados de la introducción del seguro obligatorio. Después de celebrarse las conversaciones bilaterales, los propietarios de buques y la gente de mar deberán informar al Grupo de trabajo, en especial sobre aquellos aspectos que lograron avances.

6.81 La delegación de Chipre recibió con agrado el acuerdo entre los propietarios de buques y la gente de mar al que considera un signo positivo y expresó el deseo de que los Clubes P e I acepten participar en esta reunión. Considera que la lista de los temas propuestos es razonable, aunque debería asignarse prioridad a algunos de los asuntos que han de debatirse.

6.82 Un observador del grupo internacional de los Clubes P e I declaró que en una reunión anterior ISF/ITF celebrada en junio de 1999, los Clubes P e I aceptaron participar en un grupo de trabajo oficioso. Los Clubes P e I están dispuestos por tanto a participar en la reunión propuesta siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones: las conversaciones deben mantenerse a puertas cerradas y no someterse al escrutinio público, no se admitirán observadores, y no se tratarán las cuestiones relativas al seguro obligatorio y al acceso directo de los tripulantes y la gente de mar.

6.83 La delegación de los Estados Unidos expresó su apoyo a la iniciativa de los propietarios de buques y de la gente de mar, pero advirtió que el grupo de asistentes a las conversaciones oficiosas debería informar al Grupo de trabajo.

6.84 Al resumir lo debatido respecto de este punto, el Presidente indicó que se trata de la propuesta más interesante hasta el momento y que facilitará en gran medida la labor del Grupo de trabajo. Se espera, por supuesto, que este grupo oficioso informe a los organismos directivos de ambas organizaciones. El Grupo de trabajo dio su visto bueno respecto de las siguientes posibilidades relativas a las reclamaciones por lesiones personales y muerte: a) seguro obligatorio; b) examen de los instrumentos existentes con miras a su perfeccionamiento; c) nuevas conversaciones entre el sector, los tripulantes y la gente de mar, y los aseguradores.

10 Otros asuntos

10.1 El Grupo de trabajo examinó y aprobó la declaración conjunta que figura en el anexo 5.

11 Conclusiones

11.1 Teniendo en cuenta que los mandatos de ambas organizaciones internacionales son complementarios, el Grupo de trabajo considera que el enfoque común que se aplique a la OMI y a la OIT constituye la mejor manera de examinar los problemas y formular recomendaciones a sus respectivos órganos superiores. En consecuencia, el Grupo de trabajo opina que debe volverse a reunir para elaborar, entre otras cosas, el material que los Estados Miembros remitirán a la OMI y a la OIT y a las instituciones pertinentes con respecto a los mecanismos existentes y al examen de las medidas que podrían adoptarse a largo plazo, tales como el establecimiento de un fondo internacional o de iniciativas nacionales que tengan un efecto comparable.

11.2 El Grupo de trabajo acordó que en el contexto de sus conclusiones debía reunirse mas información respecto de:

Abandono

- .1 El motivo de la insuficiente ratificación de los instrumentos internacionales existentes y los problemas conexos;
- .2 Sistemas y planes nacionales existentes para abordar los problemas de abandono de tripulantes y gente de mar;
- .3 Enseñanza aprendida de los diversos regímenes de responsabilidad civil y su impacto en los planes de certificación;

Lesiones personales y muerte

- .4 Sistemas y planes nacionales existentes para abordar la cuestión de la garantía financiera en lo que respecta a lesiones personales y muerte.

11.3 Basándose en la información que se vaya a compilar, el Grupo de trabajo examinará y evaluará los posibles criterios para tratar las cuestiones relativas al abandono y a la garantía financiera con respecto a las lesiones personales y muerte de tripulantes y gente de mar, y considerará en particular las posibles soluciones que, en un orden que no indica jerarquía, figuran a continuación:

Abandono

- .1 Fondos nacionales
- .2 Fondo internacional
- .3 Seguro obligatorio
- .4 Sistemas basados en garantías bancarias o mecanismos similares
- .5 Otras propuestas

Lesiones personales y muerte

- .1 Seguro obligatorio
- .2 Seguro por accidente personal
- .3 Fondos nacionales
- .4 Fondo internacional
- .5 Otras propuestas

11.4 El Grupo de trabajo tomó nota de la propuesta de los propietarios de buques y la gente de mar de reunirse oficiosamente con representantes de los Clubes P e I a fin de tratar las dificultades surgidas y explorar las posibles soluciones respecto de determinadas reglas de la cobertura de los mismos e informar a los órganos directivos de ambas organizaciones. Las cuestiones que han de tratarse incluyen, entre otras, las siguientes:

- .1 Principio de "pagar para ser pagado";
- .2 Acceso directo de los tripulantes y la gente de mar a los aseguradores;
- .3 Demora en el pago de las reclamaciones;
- .4 Solución de disputas;
- .5 Técnicas para la tramitación de las reclamaciones;
- .6 Notificación previa del retiro de la cobertura, incluidos los domicilios a los que se remitirá la notificación; y
- .7 Pago valorado en menos de lo que se debe en virtud de las obligaciones contractuales.

11.5 El resto de las conclusiones del Grupo de trabajo son las siguientes:

- .1 Los problemas de abandono y las reclamaciones por lesiones personales por muerte son reales y de gravedad, tienen una dimensión social y humana y requieren una atención urgente;
- .2 Un número considerable de instrumentos internacionales trata ciertos aspectos de los problemas bajo revisión, pero ninguno de tales instrumentos lo hace de manera exhaustiva;
- .3 Deben establecerse puntos focales para facilitar la comunicación e informar a las partes pertinentes, incluido el Estado de Abanderamiento, tan pronto como se presente el problema;
- .4 La publicación de una orientación para los Estados sobre la repatriación de los tripulantes y la gente de mar.

Medidas cuya adopción se pide al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT

11.6 El Grupo de trabajo invita al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a que tenga a bien:

- .1 tomar nota del informe del Grupo de trabajo y en particular de las conclusiones que figuran en los párrafos 11.1 a 11.5;
- .2 tomar nota de la declaración del Grupo de trabajo que se adjunta en el anexo 5;
- .3 aprobar que el Grupo de trabajo continúe su labor bajo el mandato propuesto que figura en el anexo 7 e impartir las correspondientes instrucciones a las Secretarías;
- .4 pedir a los Estados Miembros y, por medio de la Secretaría, a las instituciones pertinentes que suministren oportunamente información sobre las cuestiones que figuran en los párrafos 11.2; y
- .5 encargar a las Secretarías de la OMI y de la OIT que compilen la información recibida y la remitan a la próxima reunión del Grupo de trabajo.

ANEXO 1**Lista de Participantes**

Presidente:	Sr. J.-M. Schidler (Gobierno Miembro - Francia)
Vicepresidentes:	Sr. K. Akatsuka (Representante de los propietarios de buques)
	Sr. B. Orrell (Representante de la gente de mar)

Participantes de la OIT**Representantes de los propietarios de buques**

Sr. K. Akatsuka (Japón)
Sr. G. Koltsidopoulos (Grecia)
Sr. D. Lindemann (Alemania)
Sr. J. Lusted (Cámara Naviera Internacional)

Asesores

Sra. P. E. Voss (Dinamarca)
Sra. E. Midelfart (Noruega)
Sr. D. Dearsley (Federación Naviera Internacional)

Representantes de la gente de mar

Sr. S. Buckam (Ghana)
Sr. G. Oca (Las Filipinas)
Sr. B. Orrell (Gran Bretaña)
Sr. A. Tselentis (Grecia)

Asesores

Sr. M. Dickinson (Federación de Trabajadores del Transporte Internacionales)
Sra D. Fitzpatrick (Federación de Trabajadores del Transporte Internacional)

PARTICIPANTES DE LA OMI

Gobiernos Miembros

Chipre

Sr. N. Charalambous
Sr. C. D. Demetriou
Sr. Y. Palates

Francia

Sra A. Gogneau
Sr. E. Levert

Ghana

Sr. S. Quaye

Grecia

Sr. G. Boubopoulos

Filipinas

Sra V. Bravo
Sr. A. Cruje
Sra T. Lora
Sra B. Pimentel
Sra M. A. de los Santos

República de Corea

Sr. K. Lim
Sr. Yoo Myeong-yoo

Gran Bretaña

Sr. K. Deadman
Sr. P. M. Parr

Estados Unidos

Sr. W. L. Chaney
Sr. D. B. Stevenson
Sr. E. A. Cohen
Sr. W. D. Eglington
Sra K. Metcalf
Sr. R. Lioeanjie

OBSERVADORES

Gobiernos Miembros

México

Sr. S. Bandala

Noruega

Sr. A. Østre

Singapur

Sr. L. K. Sheri

Sudáfrica

Sr. J. V. D. Westhuizen

Miembro Asociado

Honk Kong, China

Sr. B. B. Rao

Organizaciones no gubernamentales

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)

Sr. J. Whitlow
Sr. M. Dickinson
Sra D. Fitzpatrick
Sr. A. Mutawi
Sr. E. de la Cruz
Sr. J. R. V. Lamug
Sr. H. O. I. Isaksen
Sr. J. Smith

Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (P e I)

Sr. C. Hume
Sr. D. J. L. Watkins

Asociación Internacional de Contratistas Marítimos (IMCA)

Sr. A. D. Read

Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)

Sr. J. Harel
Sr. C. K. Peters

Comisión Internacional para el Bienestar de la Gente de Mar (ICSW)

Sr. A. Elliott

SECRETARÍA CONJUNTA

OIT

Sra. C. Doumbia-Henry, Oficial Jurídico Principal
Sr. G. Politakis, Oficial Jurídico

OMI

Sr. R. P. Balkin, Director, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores.
Sr. G. Librando, Oficial Jurídico Superior, Oficina Jurídica, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores.
Sr. A. Winbow, Jefe, Sección del Convenio de Formación y del factor humano, División de Seguridad Marítima
Sr. A. Mahapatra, Oficial técnico, Sección del Convenio de Formación y del factor humano, División de Seguridad Marítima
Sr. M. Fuazudeen, Oficial técnico, Sección del Convenio de Formación y del factor humano, División de Seguridad Marítima

ANEXO 2**ORDEN DEL DÍA****Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar**

Reunión que se celebrará en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR, del lunes 11 de octubre a las 9.30 horas al viernes 15 de octubre de 1999

1. Apertura de la reunión
2. Elección del presidente y de dos vicepresidentes
3. Adopción del orden del día
4. Puntos de vista preliminares de los participantes de la OMI y de la OIT
5. Revisión del mandato
6. Evaluación del alcance del problema
7. Examen de los instrumentos pertinentes de la OMI (incluidos los que se hayan elaborado conjuntamente por las Naciones Unidas y la OMI), de la OIT y otros instrumentos internacionales aplicables (los que han de enumerarse)
8. Evaluación de la suficiencia y efectividad de los instrumentos anteriormente mencionados
9. Formulación de recomendaciones adecuadas para el Comité Jurídico de la OMI y/o el Consejo de Administración de la OIT, según proceda.
10. Otros asuntos
11. Adopción del informe para el Comité Jurídico de la OMI y para el Consejo de Administración de la OIT

ANEXO 3

Lista de instrumentos pertinentes

Abandono

CONVENIOS DE LA OIT

- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (Nº23)
- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (Nº166)
- Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (Nº108)
- Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (Nº179)
- Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (Nº163)
- *Convenio sobre la protección del salario, 1949 (Nº95)
- *Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (Nº173)
- *Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (Nº187)
- *Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (Nº55)
- *Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 y Protocolo, 1996 (Nº147)
- Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (Nº173)

MUERTE Y LESIONES PERSONALES

CONVENIOS DE LA OIT

- Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (Nº55)
- Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (Nº56)
- Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (Nº164)
- Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº165)

CONVENIOS DE LA OMI

- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado
- Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976

OTROS CONVENIOS

- * Convenio internacional para modificación de ciertas reglas para el embargo preventivo de buques de navegación marítima, 1952
- * Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999
- * Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993
- * Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

* Convenios en los que figuran disposiciones relativas tanto a la muerte y lesiones personales como al abandono

ANEXO 4**Resolución sobre la protección de los salarios
de los marinos abandonados**

La Comisión Paritaria Marítima de la Organización Internacional del Trabajo,

Congregada en Ginebra, en su vigésimo sexta reunión, del 17 al 25 de octubre de 1991;

Observando que el Convenio N° 23 de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 que ha sido ratificado por 37 países y que entró en vigor el 16 de abril de 1928, estipula que los gastos de repatriación no estarán a cargo del marino si éste ha sido abandonado en razón de desembarco por una causa de la cual no se le pueda considerar responsable;

Observando igualmente que la autoridad gubernamental del país en que esté matriculado el barco debería encargarse de supervisar la repatriación de cualquier tripulante protegido por dicho Convenio y, en caso necesario, de pagarle sus gastos por adelantado;

Observando asimismo que el Convenio de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (N° 166), estipula que en caso de que el armador no pudiera seguir cumpliendo con sus obligaciones jurídicas o contractuales como empleador del marino, por ejemplo en caso de bancarrota, el marino tendrá derecho a la repatriación a costa del armador, y que cuando un armador no adopte las disposiciones necesarias para pagar el costo de la repatriación, éste sea sufragado por el Estado de bandera o el Estado de puerto (en este orden);

Observando, finalmente, que las responsabilidades del Estado del pabellón o del Estado del puerto al respecto son igualmente objeto de la Recomendación sobre repatriación de la gente de mar, 1987 (N° 174);

Teniendo en cuenta que, pese a las mencionadas disposiciones y obligaciones relativas a los Estados de pabellón y del puerto, persisten los casos de marinos que son abandonados sin recursos para costear su repatriación tras el abandono de sus barcos por los armadores debido a dificultades financieras o por otras razones y así vienen a pesar sobre los recursos, ya hartos exigidos, de las instituciones benévolas y caritativas;

Reconoce el problema de los marinos abandonados, expuestos a una penosa situación en caso de bancarrota del armador;

Reconoce además que en dichas situaciones la gente de mar no puede contar con la ayuda necesaria por mediación del Estado de pabellón o del Estado del puerto por no haber sido ratificado o no haber entrado en vigor los convenios pertinentes de la OIT;

Recordando el informe de la Subcomisión tripartita sobre el bienestar de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima que mencionaba la necesidad de disposiciones especiales para enfrentarse con tales situaciones;

Insta al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida al Director General que recomiende a los Estados Miembros la adopción de leyes y la aplicación de medidas prácticas que protejan los salarios y otros derechos de la gente de mar cuando el armador o administrador quede insolvente, especialmente en los casos en que los marinos son abandonados en un puerto de desembarco.

ANEXO 5**Declaración del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar**

1 El Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar, en adelante denominado "Grupo de trabajo", tomó nota de que la cuestión del abandono de tripulantes se viene debatiendo a lo largo de los años y que en 1991 la Comisión Marítima Mixta de la OIT en su 26º periodo de sesiones adoptó una resolución para la protección de salarios y de tripulantes abandonados. Se acordó en general respecto de la gravedad del problema del abandono de tripulantes y de la necesidad de adoptar con urgencia medidas para remediarlo. El Grupo de trabajo considera que la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (UNCLOS) establece que el Estado de abanderamiento es responsable de ejercer un control efectivo sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los aspectos laborales y sociales, que son parte integral del factor humano. Se reconoció que las cuestiones que surgen del problema relativo al abandono incluyen las siguientes:

- a) Repatriación;
- b) Apoyo a los miembros de la tripulación abandonados;
- c) Situación inmigratoria; y
- d) Cuestión relativa al pago de las remuneraciones pendientes

2 El Grupo de trabajo considera que si bien existe un número considerable de instrumentos internacionales que tratan ciertos aspectos del problema, ninguno lo aborda de manera adecuada y minuciosa.

3 El Grupo de trabajo llegó a la conclusión de que los propietarios de buques tienen la obligación de repatriar a los tripulantes y a la gente de mar. Sin embargo, cuando el propietario del buque no cumple esta obligación, el Estado de abanderamiento debe asumir la responsabilidad directa a tal efecto en virtud de los instrumentos internacionales pertinentes. Se acepta que hay un número considerable de soluciones posibles y que es esencial que el sistema funcione con eficacia, protegiendo a toda la tripulación cualquiera sea su nacionalidad. También se propone que el Estado de abanderamiento garantice antes de proceder al registro de los buques que tal mecanismo se aplique.

4 Se reconoce que el problema podría abordarse por medio de diversos instrumentos y que es conveniente que la información disponible sobre los distintos sistemas ya implantados por el Estado de abanderamiento, incluidos los fondos nacionales y los planes de garantía, se remita a la OMI y a la OIT para que el Grupo de trabajo la examine más detenidamente.

5 Se acepta en general que no debe alentarse de modo alguno el transporte marítimo deficiente y que es esencial el cumplimiento de los instrumentos internacionales en vigor.

6 El Grupo de trabajo considera que:

- .1 Los Estados de abanderamiento deben establecer mecanismos reales y efectivos para cumplir sus obligaciones y asegurar que los propietarios de buques lleven a cabo la repatriación de los miembros de su tripulación y de la gente de mar y abordar todos los aspectos del problema antedicho.

- .2 La OMI debe promover la ratificación del Convenio N° 166 de la OIT, evaluar el alcance del incumplimiento de los instrumentos de la OIT aplicables actualmente y determinar los defectos que pudiesen adolecer en tal sentido.
- .3 Deberá reunirse nuevamente para evaluar, entre otras cosas, el material remitido a la OMI/OIT relativo a los mecanismos existentes para abordar los problemas derivados del abandono de los miembros de la tripulación y de la gente de mar y examinar las posibles medidas respecto de la garantía financiera, es decir, el establecimiento de un fondo internacional o de medidas nacionales de una eficacia comparable.
- .4 Las cuestiones de abandono son importantes y es necesario que se determinen con urgencia los medios para resolverlas.

ANEXO 6**Texto del informe verbal que remitió al Comité Jurídico de la OMI en su 80º período de sesiones celebrado el 13 de octubre de 1999, el presidente del Grupo mixto especial OMI/OIT de expertos sobre responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar**

El Grupo de trabajo se compone de ocho gobiernos miembros designados por la OMI, así como de cuatro representantes de la gente de mar e igual número de representantes de los propietarios de buques. Tres miembros de la OMI fueron representados por delegaciones con carácter de observadoras y también asistieron representantes de tres organizaciones no gubernamentales. El Grupo de trabajo celebró seis sesiones para tratar las cuestiones relativas a la garantía financiera para los miembros de la tripulación y sus dependientes con respecto al pago de indemnización en caso de muerte, lesiones personales y abandono, de conformidad con el mandato que le confiriera el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT. Se decidió tratar la cuestión del abandono y, por separado, las cuestiones relativas a las lesiones personales y muerte. Con respecto a cada una de estas cuestiones se siguió de manera secuencial los puntos del orden del día, a saber:

- evaluación del alcance del problema
- examen de los instrumentos pertinentes de la OMI y de la OIT y otros convenios internacionales aplicables
- la suficiencia y efectividad de los instrumentos internacionales actualmente aplicables
- recomendaciones adecuadas para el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT.

Las discusiones sobre el examen y los alcances de ambas cuestiones fueron útiles y positivas y el Grupo de trabajo estuvo de acuerdo en que el problema sometido a examen es un problema grave que merece un estudio adecuado y una búsqueda de soluciones apropiadas.

En lo que respecta al abandono el Grupo de trabajo determinó que era necesario abordar varios problemas incluidos, entre otros, los siguientes:

- Repatriación;
- Apoyo a los miembros de la tripulación abandonados;
- Situación inmigratoria; y
- Cuestión relativa al pago de las remuneraciones pendientes

En lo que respecta a la cuestión de las lesiones personales y muerte el Grupo de trabajo acordó que varios problemas relativos a la cobertura P e I deberían tratarse nuevamente.

El Grupo de trabajo acordó que se requería una mayor información y nuevos estudios para abordar varios temas, incluidos los motivos de la insuficiente ratificación de los instrumentos internacionales pertinentes, al igual que un examen de los planes nacionales que abordan los problemas del abandono, muerte y lesiones personales. Se pedirá a los Estados Miembros y a las instituciones apropiadas que suministren información sobre sus sistemas o medios para hacer frente a los problemas y sobre los nuevos enfoques que sea posible aplicar.

Los Miembros del Comité Jurídico dispondrán el viernes el informe del Grupo de trabajo, en idioma inglés. En el informe figura un conjunto de recomendaciones y propuestas para continuar la labor. El informe se someterá al examen del Comité Jurídico en su 81º periodo de sesiones y al Consejo de Administración de la OIT que se celebrará en noviembre de 1999.

Se espera que los asociados de la OIT se reúnan antes del próximo periodo de sesiones del Comité Jurídico para explorar algunas cuestiones que han sido planteadas por el Grupo de trabajo e informen, según proceda, a sus órganos administrativos.

El Grupo de trabajo considera que las cuestiones son importantes y que urge encontrar una solución.

Se apoyó unánimemente al Grupo de trabajo. Cada uno de los participantes demostró un gran sentido de responsabilidad y dedicación para resolver problemas de índole social y humanitaria.

ANEXO 7**Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT de expertos sobre responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar****Proyecto de mandato para la continuación de la labor del Grupo de trabajo**

- 1 El Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar examinará las cuestiones de garantía financiera para los miembros de la tripulación y la gente de mar y sus dependientes en lo que respecta a la indemnización en los casos de lesiones personales, muerte y abandono.
 - 2 A tal efecto, el Grupo de trabajo tendrá en cuenta los instrumentos de la OMI (incluidos los que se elaboraron junto con las Naciones Unidas) y los de la OIT.
 - 3 El Grupo de trabajo continuará examinando y evaluando las cuestiones relativas al abandono de la tripulación y de la gente de mar y de la indemnización en casos de muerte y de lesiones personales, teniendo en cuenta toda la información pertinente.
 - 4 El Grupo de trabajo formulará recomendaciones adecuadas al Comité Jurídico de la OMI y/o al Consejo de Administración de la OIT, según proceda.
-