

## **Informe final**

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

Ginebra, 21-24 de julio de 2008



---

## Apertura de la reunión

1. El Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (en adelante denominado Grupo Mixto de Trabajo) celebró su octava reunión del 21 al 24 de julio de 2008 en la sede de la Organización Internacional del Trabajo (Ginebra, Suiza). Presidió la reunión el Sr. Jean-Marc Schindler (Gobierno de Francia). La portavoz de los armadores fue la Sra. Edith Midelfart (Noruega) y el portavoz de la gente de mar fue el Sr. Brian Orrell (Reino Unido). La lista de los participantes figura en el anexo III al presente documento.
2. La Sra. Elizabeth Tinoco, Jefa del Servicio de Actividades Sectoriales, dio la bienvenida a los participantes en nombre del Director General de la OIT. Recordó que en su séptima reunión, el Grupo Mixto de Trabajo había acordado buscar una solución a largo plazo de carácter obligatorio para el problema del abandono. La celebración de una octava reunión se había acordado con el fin de llegar a una resolución final sobre esas cuestiones, y los documentos presentados ayudarían a lograr resultados concretos. La oradora señaló que el abandono seguía siendo un problema, y que la base de datos al respecto se actualizaba periódicamente. Aunque se habían recibido menos casos en los últimos meses, debido al buen rendimiento actual de la industria de los transportes marítimos, seguía siendo importante encontrar soluciones duraderas y eficaces para el futuro, con el fin de estar preparados para la inevitable recesión de la esfera comercial.
3. El representante de la OMI, Sr. Gaetano Librando, Director Adjunto y Jefe de la Sección de Tratados y Normas, recordó que el Grupo Mixto de Trabajo había elaborado dos importantes resoluciones con sus directrices conexas, una de ellas sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y otra sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, así como la Base de Datos sobre el Abandono de la Gente de Mar, elaborada y mantenida por la OIT, en colaboración con la OMI. En su última reunión, recordó el orador, el Grupo había avanzado mucho en la evaluación de las disposiciones de las dos resoluciones y sus directrices conexas en relación con las del Convenio sobre el trabajo marítimo y había llegado a un acuerdo de principio sobre determinados puntos fundamentales, entre ellos la necesidad de un sistema de garantía eficaz en lo que respecta al abandono, cuyos principales elementos deberían ser obligatorios.
4. El orador invitó al Grupo Mixto de Trabajo a concentrarse en la búsqueda de soluciones sostenibles a más largo plazo con el fin de resolver los problemas de responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar teniendo en cuenta las conclusiones de la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, y a decidir qué recomendaciones han de presentarse al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT. A este respecto, recordó que el Comité Jurídico, en su 93.ª reunión (22-26 de octubre de 2007) había acordado que el Grupo se centrara en soluciones prácticas y a largo plazo, pero aconsejó especial cautela a la hora de examinar la adopción de instrumentos de carácter obligatorio destinados a proponer dichas soluciones. Hizo hincapié en que la OMI siempre había reconocido la importancia capital de la gente de mar para el sector marítimo, así como su inestimable contribución al buen desarrollo del comercio marítimo y de la economía mundial, y que los debates del Grupo Mixto de Trabajo estaban en consonancia con las prioridades de la OMI, dada asimismo la importancia del factor humano para la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del mar.

- 
5. El Presidente del Grupo Mixto de Trabajo ofreció una visión general de los documentos presentados y propuso organizar la reunión en dos partes: en primer lugar, el examen de la cuestión del abandono, que debería concluir al final del primer día, para lo cual el Grupo Mixto de Trabajo debería centrarse en el contenido de un posible mecanismo de garantía financiera; en segundo lugar, el problema de las lesiones corporales y la muerte. El examen de ambas cuestiones debería finalizar en la tarde del miércoles, de forma que el jueves pudieran examinarse otros temas. A continuación, invitó a los Gobiernos a hacer comentarios sobre las propuestas presentadas por los Estados Unidos, Francia y Filipinas (documento IMO/ILO/WGLCCS 8/2/1).
  6. Un representante del Gobierno de los Estados Unidos expresó el constante compromiso de su país con el fin de garantizar que se adoptara una solución adecuada a largo plazo para resolver el problema del abandono a la mayor brevedad. La búsqueda de una solución internacional era de importancia capital para los gobiernos, por lo que su participación era esencial.
  7. El representante del Gobierno de Filipinas dijo que su delegación esperaba verdaderamente que los debates fueran productivos y destacó el objetivo de su Gobierno, que era la elaboración de un instrumento de carácter obligatorio, flexible y válido a largo plazo. Si bien el número actual de casos de abandono era reducido, la situación podía cambiar, por lo que la necesidad de un instrumento de carácter obligatorio era acuciante. Para lograr resultados positivos, era necesario que el Grupo Mixto evitara volver a debatir sobre ventajas e inconvenientes, como se había hecho en sesiones anteriores.
  8. El Presidente observó que el instrumento que debía elaborarse sería de carácter obligatorio y volvió a recordar el calendario de trabajo que la reunión se había fijado, con el fin de permitir que los gobiernos se reunieran para examinar el documento de propuestas conjuntas de la Federación Naviera Internacional (ISF) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) (documento IMO/ILO/WGLCCS 8/2/3).
  9. En su discurso de apertura, la portavoz de los armadores felicitó al Sr. Schindler por encontrarse de nuevo presidiendo la reunión e hizo referencia, además del documento de propuestas conjuntas ISF/ITF, al modelo de finiquito (IMO/ILO/WGLCCS 8/2/5) y al documento relativo a las reclamaciones de los tripulantes (IMO/ILO/WGLCCS 8/2/4) elaborados por los armadores. Las dos Secretarías habían redactado documentos muy exhaustivos para la reunión, demostrando así que las cuestiones relativas a los seguros no pertenecían exclusivamente al mandato de la OMI, sino que la OIT también tenía competencia al respecto. Era alentador contar con los expertos de ambas organizaciones. El objetivo de su Grupo era colmar el vacío entre el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) y las cuestiones relativas a la garantía financiera para responder a las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. Los armadores habían entendido que el documento presentado por las Secretarías (IMO/ILO/WGLCCS 8/2/2) promovía una solución basada en las normas OIT-MLC, que era también el tipo de solución que su grupo deseaba. En opinión de los armadores, las normas A2.5.3 y A.4.2 podrían constituir, con algunas modificaciones, una base sobre la que establecer un instrumento de garantía financiera. Repatriar a la gente de mar a la mayor brevedad tras su abandono era de importancia capital. Era necesario determinar la forma y administración del sistema de garantía financiera, que debía ponerse inmediatamente a disposición de la gente de mar. En los casos de muerte o lesión corporal podía recurrirse a alternativas más tradicionales, teniendo en cuenta todos los problemas que planteaba la búsqueda de un sistema de garantía financiera sostenible.
  10. La portavoz de los armadores subrayó que el documento conjunto ISF/ITF daba fe de los avances logrados en lo que respectaba al abandono, aunque había dos cuestiones todavía por resolver. La definición de abandono basada en la propuesta de los Estados Unidos exigía ciertas modificaciones, ya que había que excluir el abandono por falta grave

---

cometida por la gente de mar. Además, la responsabilidad de garantizar la existencia del sistema de garantía financiera debía corresponder al Estado del pabellón o al Estado en el que hubiera tenido lugar la contratación de la gente de mar. El Grupo de la oradora pedía que se examinaran los siguientes puntos: ¿Qué medidas de protección debía establecer el empleador? ¿Qué riesgos debían cubrirse? ¿Hasta qué punto podía extenderse la responsabilidad objetiva sin perjudicar al funcionamiento de los buques? ¿Qué áreas debían excluirse? ¿Qué limitaciones habían de aceptarse? La escasa ratificación del Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (núm. 173) era una prueba de la dificultad que suponía establecer mecanismos de garantía financiera incluso en tierra firme.

11. En lo que respectaba a las lesiones corporales y la muerte, los armadores habían presentado un documento específico (IMO/ILO/WGLCCS 8/2/4), en estrecha conexión con la regla 4.2 y el Código y modelo de finiquito asociados (IMO/ILO/WGLCCS 8/2/5) con el fin de garantizar pagos parciales hasta que fuera posible el pago de la totalidad de la indemnización.
12. El Secretario del Grupo de los Armadores señaló que la portavoz de su Grupo hablaba exclusivamente en nombre de los armadores, puesto que también había en la sala representantes de los propietarios de buques pesqueros. Los gobiernos habían de tener presente que se trataba de dos comunidades diferentes y que el MLC no cubría al sector de la pesca.
13. En su intervención, el portavoz de la gente de mar dijo, en relación con el documento conjunto ISF/ITF sobre el abandono, que los interlocutores sociales habían llegado tan lejos como les era posible. Invitó a los gobiernos a que participaran activamente en el debate sobre el abandono y en lo relativo a las lesiones corporales y a la muerte. Lamentaba que el documento conjunto ISF/ITF no incluyera más puntos comunes; cualquier otro comentario resultaba innecesario, ya que la posición de la gente de mar no había cambiado y, por consiguiente, seguían manteniendo los puntos de vista ya presentados. Las principales diferencias eran la insistencia de los armadores en excluir los salarios y derechos contractuales acumulados del instrumento que se elaboraría sobre la base de los Convenios de la OMI relativos a la responsabilidad en casos de catástrofe natural. La gente de mar, por su parte, no podía aceptar una limitación de la responsabilidad o el establecimiento de un tope en lo que respectaba a la responsabilidad. Por consiguiente, esperaban que los gobiernos aportaran soluciones en sus intervenciones.
14. El representante de la República de Corea recordó los ocho principios básicos del Acuerdo de Ginebra, que habían sido fundamentales para la adopción del MLC. Estos principios deberían guiar también al Grupo Mixto de Trabajo en su tarea de redactar una norma con sus directrices conexas para incluirla en el propio MLC o en otro instrumento ya existente. Su delegación deseaba la rápida elaboración de un instrumento de carácter obligatorio. Las cuestiones relativas a la responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar eran, en principio, cuestiones laborales y estaban en relación con los títulos 2 y 4 del MLC. Por consiguiente, se trataba de deliberar sobre una norma y directrices asociadas que se integraría en el MLC. Su ámbito de aplicación debía incluir a los pescadores a bordo de buques pesqueros que navegaran en aguas internacionales, para lo cual podría probarse un enfoque similar al adoptado en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS). Aunque en términos generales las disposiciones del Convenio SOLAS no eran aplicables a los buques pesqueros, en virtud del capítulo V, relativo a la seguridad de la navegación, una administración podía decidir en qué medida serían aplicables las disposiciones de dicho capítulo a los buques de pesca. El orador recomendaba realizar un análisis comparativo del párrafo 4 del artículo II del MLC y los capítulos I y V del Convenio SOLAS. En relación con la forma que debería tomar el sistema de garantía financiera, debería permitirse una cierta diversidad. Estaba a favor de establecer un límite a

---

la garantía financiera que debía ofrecerse, ya que dicha garantía no sería factible de otro modo en el mercado y resultaría un obstáculo importante para la rápida entrada en vigor del instrumento.

## **Abandono de la gente de mar**

15. Un representante del Gobierno de los Estados Unidos, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, informó del resultado de los debates dentro de dicho Grupo acerca del documento IMO/ILO/WGLCCS 8/2/3, presentado por la ISF y la ITF, en el cual se destacaban los principios examinados, los puntos de consenso y todas las opiniones divergentes de las partes en cuestión. El Grupo Gubernamental centró sus comentarios en el anexo, titulado «Provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar»<sup>1</sup> Tras su presentación, el Presidente propuso que tanto los comentarios como el propio anexo, ambos comprendidos en el documento IMO/ILO/WGLCCS 8/2/3, se examinaran con más detalle en una próxima reunión. Se pidió al Grupo Gubernamental que, con ayuda de la Secretaría, presentara por escrito las propuestas que había formulado oralmente. Se estableció un grupo de redacción, compuesto por representantes de los Gobiernos de los Estados Unidos, Francia, el Reino Unido y Filipinas.

## **Recomendaciones de los gobiernos resultantes de las consultas celebradas por el grupo**

16. Un representante del Gobierno de los Estados Unidos, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, presentó las recomendaciones de los gobiernos resultantes de las consultas celebradas por el grupo, que se habían resumido en un documento anotado<sup>2</sup>.

## **Límite**

17. El orador explicó que dicha disposición no pretendía limitar los derechos de la gente de mar o de otras personas, sino complementar los derechos en vigor. A la pregunta de los armadores sobre si ello significaba que un tripulante podía recibir doble cobertura, el orador dijo que la disposición no preveía ninguna cobertura adicional o doble.
18. Tras un breve debate, hubo consenso en que debía incluirse una nota a pie de página que explicara dicho enfoque en cualquier futuro proyecto de instrumento de carácter obligatorio sobre la cuestión.

## **Párrafo 1.3 – Buques de pesca**

19. El portavoz del Grupo Gubernamental mencionó que ese punto planteaba varios problemas importantes, concretamente en relación con la exclusión de los pescadores. Teniendo en cuenta el Convenio núm. 188, parecería obvio excluirlos del debate y concebir un instrumento específico que acompañara al Convenio. En caso de que se acordara elaborar un instrumento autónomo de la OIT o de la OMI, la cuestión debería examinarse de nuevo.

<sup>1</sup> Tras un posterior examen en un grupo de redacción gubernamental y otro debate celebrado por el Grupo Gubernamental, el texto fue presentado al Grupo Mixto de Trabajo en forma de comentarios al anexo al documento IMO/ILO/WGLCCS 8/2/3; dicho texto se reproduce en el anexo I al presente documento.

<sup>2</sup> Véase el anexo I.

---

Los gobiernos no podían aprobar un texto definitivo porque no quedaba claro qué tipo de instrumento debía utilizarse.

20. En nombre de los empleadores del sector pesquero pertenecientes al Grupo de los Armadores, un miembro empleador señaló que los pescadores necesitaban una protección similar a la de la gente de mar, pero las formas que cobraban los acuerdos de empleo en la pesca eran diferentes, y los dos subsectores no comprendían del mismo modo el concepto de «viaje internacional». Por tanto, era conveniente disponer de un instrumento distinto para la pesca que respondiera plenamente a la protección financiera requerida. Si bien reconocía que no sería fácil enmendar el Convenio núm. 188, podría dedicarse a ello una sesión única en la CIT.
21. El portavoz de la gente de mar consideraba que la referencia a la pesca en el párrafo 1.3 cubría perfectamente la cuestión. Su Grupo encontraba constructiva la propuesta de los gobiernos.
22. Un representante de la Oficina dijo que podía considerarse la posibilidad de un simple protocolo al Convenio núm. 188.

## **Párrafo 2 – Definiciones**

23. *Párrafo 2.1.* El portavoz del Grupo Gubernamental indicó que para los gobiernos eran aceptables las definiciones de «armador» que figuraban tanto en las Directrices como en el MLC.
24. *Párrafo 2.2.* La portavoz de los armadores dijo que la expresión «independientemente de su nacionalidad» propuesta podía crear confusión si el texto se integraba en el MLC, ya que podría dar la impresión de que el mismo concepto no se aplicaba en las demás disposiciones del instrumento. Sin embargo, reconocía que no sería el caso si se recurría a un instrumento alternativo.
25. El portavoz del Grupo Gubernamental señaló que el texto entre corchetes se había integrado en ese párrafo tras haberse suprimido en el párrafo 6.2, c).
26. El portavoz de la gente de mar observó que existían problemas evidentes relacionados con la garantía financiera en los buques de tripulación internacional en lo que respectaba a la cobertura de los miembros de la tripulación, así como a la emisión de uno o más certificados de garantía financiera.
27. *Párrafo 2.3 – Abandono.* El portavoz del Grupo Gubernamental dijo que en un instrumento de carácter obligatorio era necesario saber cómo aplicar y hacer respetar un determinado límite. Sin embargo, el Grupo Gubernamental no deseaba que dicho límite fuera demasiado rígido o imposible de poner en práctica. Podría volver a considerarse con nuevos ojos la propuesta que figuraba en el documento IMO/ILO/WGLCCS 7/2/4 y tomarla como nuevo punto de partida. El texto no constituía una posición definitiva de los gobiernos.
28. La portavoz de los armadores señaló que en la nota de presentación se declaraba que en opinión de los armadores la definición de «abandono» necesitaba clarificarse y debía excluir los casos de falta grave deliberada. Invitaba a los gobiernos a proporcionar dicha clarificación.
29. La opinión de los armadores planteaba problemas al portavoz de la gente de mar. La ruptura unilateral de la relación de trabajo no podía incluir el caso de la gente de mar que, tras pasar una noche en una ciudad se encontrara en situación de abandono porque su barco

---

había zarpado sin él. ¿Cómo se iba a interpretar «falta grave deliberada»? Si los tripulantes eran abandonados por acción de terceras partes, o durante un permiso para ir a tierra, ello no incumbía a su responsabilidad. La gente de mar era con demasiada frecuencia abandonada en situación precaria lejos de su hogar sin medios para mantenerse o para organizar su repatriación.

30. La representante del Gobierno de Francia creía que el Grupo de los Armadores había comprendido mal la cuestión, que estaba cubierta en la norma A2.5.3 del MLC.
31. El representante del Gobierno de Noruega propuso la siguiente definición: «Abandono se define como la anulación unilateral por parte del armador de toda obligación de trabajar por parte de la gente de mar, ya sea expresa o implícita, sin proporcionar la indemnización contractual acordada para dicha situación».
32. El representante del Gobierno de Grecia consideraba que, ya que no había consenso en torno a una definición de abandono, era necesario determinar qué constituía (o no) abandono de la gente de mar caso por caso, lo cual era la práctica corriente en su país, gracias a un consejo tripartito.
33. El representante del Gobierno de Chipre no había tenido tiempo de digerir la propuesta noruega, y prefería la de los Estados Unidos; no estaba a favor de un enfoque caso por caso. Se preguntaba si un buque embargado por sus acreedores sería considerado automáticamente como abandonado.
34. El representante del Gobierno de Dinamarca pensaba que era necesaria una definición muy precisa para un instrumento de carácter obligatorio. Una definición vaga podía bastar para una resolución no vinculante. La propuesta noruega podía merecer un examen más detallado, pero todavía no había sido digerida.
35. En opinión de la representante del Gobierno de Francia, la definición que figuraba en las Directrices conjuntas OIT/OMI era el mejor punto de partida. La propuesta noruega se refería al término de la relación de empleo, no al abandono.
36. El portavoz de la gente de mar agradeció al Gobierno de Francia su referencia a la norma A2.5.3 del MLC, cuyo objeto era cubrir a toda persona que necesitara ser repatriada. La solución noruega incluía «sin proporcionar la indemnización contractual» pero, en realidad, pocos armadores proporcionaban indemnizaciones. Estaba de acuerdo con el Gobierno de Francia en que la propuesta noruega se refería al término de la relación de empleo, no al abandono.
37. La portavoz de los armadores señaló que cuando la gente de mar dejaba un buque en situaciones en que debería permanecer en él o era culpable de una falta grave, no debía considerarse que se trataba de abandono.
38. El representante del Gobierno de la República de Corea observó que en virtud del párrafo 2 de la regla 2.5, la gente de mar debía ser repatriada con arreglo al Código. La garantía financiera estaba garantizada, por lo que la definición de abandono quedaba suficientemente clara. No consideraba que se necesitara una definición más clara; una interpretación más clara del concepto podría bastar.
39. La portavoz de los armadores dijo que la gente de mar que era dejada en tierra en un puerto extranjero debido a una falta cometida no debía ser considerada como abandonada. Se trataba más bien de una «ruptura de contrato».
40. Una representante de la Oficina dijo que no debería existir ninguna confusión entre «término constructivo del acuerdo de empleo» y «abandono». Se remitió a las reglas 2.1 y

---

2.5 del MLC para explicar que todo tripulante dejado en tierra debería ser repatriado, los costes de lo cual podían ser cubiertos de conformidad con las condiciones prescritas por el convenio.

41. *Párrafo 2.4.* El portavoz del Grupo Gubernamental señaló que era necesario incluir la definición de buque.
42. La portavoz de los armadores estuvo de acuerdo.

### ***Párrafo 3 – Ambito de aplicación***

43. El portavoz del Grupo Gubernamental dijo que podía ser necesario incluir cuestiones de tonelaje y establecer distinciones entre viajes nacionales e internacionales, pero esos temas todavía no habían sido examinados en profundidad desde el punto de vista regulador.
44. La portavoz de los armadores pensaba que la disposición relativa al ámbito de aplicación debía ser igual a la del MLC, cualquiera que fuera la forma que tomara el instrumento de carácter obligatorio.
45. El portavoz de la gente de mar estaba de acuerdo con los párrafos 3.1 y 3.2. Observó que los casos de buques que enarbolaban pabellón de terceras partes y de tripulaciones internacionales planteaban algunos problemas en el ámbito del comercio nacional, por lo que la cuestión exigía cierto examen.

### ***Párrafo 4 – Responsabilidades***

46. El portavoz del Grupo Gubernamental dijo que en el párrafo 4 de las recomendaciones de los gobiernos, relativo a las responsabilidades, se había incorporado parte del texto de los párrafos 7 y 8 con el fin de armonizar todos los párrafos relativos a las responsabilidades. Los gobiernos sentían las propuestas de los armadores más cercanas a las suyas que las de la gente de mar. Las responsabilidades más importantes incumbían a los gobiernos, que debían garantizar que el sistema se ponía en práctica entre los armadores.
47. El orador dijo que el párrafo 4.1 finalizaba con la palabra «flag» en la versión inglesa original.
48. El portavoz de la gente de mar dijo que su grupo estaba a favor de las cinco cláusulas del párrafo, y desearía conocer otras opiniones en relación con la cuestión de las terceras partes, mencionada en el párrafo 4.5.
49. La portavoz de los armadores pidió que se aclarara el significado y el objeto del párrafo 4.2.
50. El portavoz del Grupo Gubernamental señaló que la finalidad era cubrir la cuestión de los Estados que no son partes e impedir que esta cuestión se convirtiera en un freno a la ratificación, de no ser clarificada. El texto ayudaría a eliminar algunas dificultades y contaba con el consenso de los gobiernos.
51. *Párrafo 4.4.* El portavoz del Grupo Gubernamental dijo que la inmensa mayoría de los gobiernos pensaba que los certificados de garantía financiera debían ser emitidos en nombre de los Estados del pabellón, pero no por terceras partes indefinidas. El caso era similar al de las disposiciones medioambientales del Convenio MARPOL. Los representantes gubernamentales del Grupo Mixto de Trabajo se habían esforzado en evitar la redacción de un texto demasiado preceptivo.



- 
52. El representante del Gobierno del Reino Unido dijo que la cuestión exigía de los gobiernos la obligación de emitir certificados sobre garantía financiera a cualquier buque con derecho a ello. Las demás cuestiones relativas a la seguridad social crearían enormes problemas y podrían ser impracticables. Su Gobierno deseaba que constara en acta una reserva a este respecto.
53. El representante del Grupo Gubernamental dijo que el punto más difícil de la cuestión planteada por el Gobierno del Reino Unido era el problema del «trato no más favorable». Tal como se proponía, los gobiernos preverían la emisión de certificados de garantía financiera únicamente en nombre de los buques que enarbolaran su pabellón. Se trataba de una cuestión similar a la planteada por el Gobierno de la República de Corea. La intención era prever la posibilidad de emitir certificados, o cualquier otro medio, para los buques pertenecientes a Estados no partes, más que hacer de ello una exigencia.
54. *Párrafo 4.5.* La portavoz de los armadores señaló a la atención de los participantes el texto del párrafo 8 (original) del documento conjunto ISF/ITF y destacó la similitud entre abandono y reclamaciones de los tripulantes.
55. El representante de los Clubes P e I expresó su preocupación por el hecho de que, a diferencia de los instrumentos de la OMI, el texto propuesto por los gobiernos no contenía ninguno de los habituales descargos de responsabilidad concedidos a los proveedores de garantía financiera. Se remitió al párrafo 8 del documento conjunto ISF/ITF, que contenía algunas de las circunstancias de descargo comúnmente aceptadas (por ejemplo, guerra, terrorismo, etc.). Sin tales descargos, los proveedores de garantía financiera estarían sometidos a una responsabilidad absoluta, y ningún instrumento internacional había exigido jamás responsabilidad absoluta a los armadores o a los proveedores de garantía financiera. La razón para eximir de responsabilidad en los casos mencionados de guerra y terrorismo era que los Clubes P e I (y el mercado de los seguros en general) no proporcionaba cobertura en tales situaciones. Ello se aplicaba también en los casos de muerte y lesiones corporales de la gente de mar.
56. El representante de la OMI confirmó que el Comité Jurídico, en su 92.º período de sesiones (octubre de 2007) había adoptado una reserva y unas directrices para la aplicación del Convenio de Atenas, con el fin de tener en cuenta las condiciones que se aplicaban en el mercado de los seguros, de las cuales las más importantes eran las cláusulas de exclusión contra la contaminación radioactiva, química, biológica, bioquímica y electromagnética, los ataques cibernéticos y la cláusula de expiración automática y exclusión en caso de guerra.
57. La reserva y las directrices deberían ofrecer una solución factible y pragmática, y garantizar que se cumplen ciertas responsabilidades contraídas en virtud del artículo 3 y de las disposiciones relativas a los seguros del artículo 4*bis* del Convenio de Atenas de 2002. Ello debería alentar a los Clubes P e I a asumir sus responsabilidades fuera de los períodos de guerra y disipar algunas de las preocupaciones de los consejos de los Clubes acerca de los efectos potenciales que la entrada en vigor del Convenio de Atenas de 2002 podría tener en la capacidad del mercado. La parte relevante del informe del Comité Jurídico de aquel período de sesiones se puso a disposición de los participantes, así como la reserva y las directrices de la OMI para la aplicación del Convenio de Atenas.
58. El representante del Gobierno de Chipre creía que existía una diferencia entre la cobertura por abandono y la cobertura por otros riesgos. A diferencia de lo que ocurría con un pasajero, la gente de mar no podía decidir su lugar de destino; y lo más importante era que ni siquiera conocían el itinerario del buque. Además, la cobertura por abandono estaba bien definida: sólo incluía repatriación y quizás una determinada cantidad de salarios mensuales.

- 
59. La secretaria del Grupo de los Armadores reiteró la importancia capital del proveedor de cobertura, y preguntó quién cubriría los riesgos si el mercado de los seguros no proporcionaba cobertura en tales casos.
  60. La representante del Gobierno de Francia hizo suya la posición del representante del Gobierno de Chipre. Los actos terroristas no provocaban el abandono por sí mismos. El abandono representaba siempre un acto unilateral por parte del armador. Dado que no existía exención de la obligación de éste de repatriar al tripulante (ni siquiera en casos de guerra, terrorismo, etc.), el abandono siempre suponía una falta de los armadores por no asumir su obligación de repatriación.
  61. Un representante del Gobierno del Reino Unido dijo que el representante de los Clubes P e I había proporcionado información acorde con sus propios datos. A diferencia de los casos de muerte o de lesión corporal, en caso de abandono no había armador y por consiguiente no quedaba ningún recurso. Propuso aplazar el tema y encargar a un grupo más reducido la búsqueda de una solución viable.
  62. El portavoz de la gente de mar compartía las opiniones de los representantes de los Gobiernos de Francia y de Chipre. En cualquier circunstancia, la exclusión sólo se aplicaría a un pequeñísimo porcentaje de casos de abandono, y los proveedores de seguros siempre realizaban una evaluación previa de los riesgos. Su Grupo no podía entender cuál era exactamente el problema y seguía estando a favor del párrafo 4.5 («cualquiera que fuere la causa»). La posición de los Clubes P e I podía impedir el pago a la gente de mar en tales casos y ello no debía ocurrir.
  63. El Grupo de los Armadores comprendía las opiniones expresadas por el Gobierno de Chipre. Sin embargo, era esencial garantizar que la provisión de un seguro era posible y eso por el momento no había sido confirmado.

#### ***Párrafo 5 – Alcance de los sistemas de garantía financiera [para gente de mar abandonada]***

64. La portavoz del Grupo Gubernamental explicó que las palabras «para gente de mar abandonada» se habían añadido al título para eliminar toda ambigüedad.
65. *Párrafos 5.1.3 y 5.1.4.* La mayoría absoluta de los gobiernos (no hubo unanimidad) encontró difícil comprender por qué la responsabilidad de los salarios era tan problemática para los armadores y pensaba que la visión de la gente de mar era más convincente. Por esa razón, en el punto 5.1.3 se proponía incluir mención no sólo de los derechos contractuales, sino también de los derechos legales, haciendo referencia explícita a los salarios acumulados. El punto 5.4 se había suprimido, ya que sus principales elementos habían sido incorporados al punto 5.1.3.
66. La portavoz de los armadores expresó su desacuerdo con el texto de los gobiernos. El Grupo Gubernamental había modificado cuestiones importantes que habían sido redactadas cuidadosamente junto con la gente de mar. Inicialmente, se había previsto que el armador sólo proporcionara cobertura por la repatriación; ahora los gobiernos habían incluido la responsabilidad de los salarios y otros derechos contractuales con límites mínimos o inexistentes. Si el texto propuesto se adoptara, representaría un enorme problema para la industria marítima. La propuesta de los gobiernos representaba una cobertura mayor que la que se preveía en el Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992 (núm. 173) y la Directiva del Consejo de Europa.
67. El representante del Gobierno de Dinamarca dijo que no podía compartir la posición de la mayoría absoluta de los gobiernos. Su preocupación era que los gobiernos estarían

---

obligados a resolver las controversias entre armadores y gente de mar, en lugar de tratarse de procesos judiciales. Los salarios deberían estar cubiertos en caso de insolvencia del armador.

68. El portavoz de la gente de mar mencionó el derecho de los tripulantes a percibir una remuneración periódica completa, de conformidad con los acuerdos de empleo respectivos, según se estipula en la regla 2.2 y en la norma A2.2, 1) del MLC, y el derecho a presentar una queja en caso de infracción en virtud del título 5 del MLC. No veía por qué motivo la gente de mar debía perder esos derechos en caso de abandono, y subrayó que tras varios meses sin salario, resultaba bastante difícil que un tripulante pudiera permitirse los costos que representaba acudir a un tribunal. Su Grupo aceptaba, en un espíritu de conciliación, la limitación a tres o cuatro meses de salario y estaba a favor del punto 5 en principio y en cuanto al fondo.
69. La portavoz de los armadores reiteró que su Grupo no podía estar a favor del punto 5 y prefería el texto sin modificaciones.
70. El representante del Gobierno del Reino Unido expresó su fuerte rechazo ante el intento de excluir los salarios y las reclamaciones contractuales.
71. *Párrafo 5.3.* Se tomó nota de las modificaciones de redacción a la disposición, así como de la supresión de la última parte de la oración, sin ulterior debate.

### **Párrafo 6 – Forma del sistema de garantía financiera**

72. *Párrafo 6.2, b).* La portavoz del Grupo Gubernamental explicó que los gobiernos no estaban de acuerdo con los armadores respecto de la supresión de la disposición y preferían mantener el texto tal como estaba.
73. El *Párrafo 6.2, c)* había sido suprimido, ya que los gobiernos pensaban que, si el abandono iba a estar cubierto por el MLC, el concepto entraría dentro de las definiciones establecidas en dicho Convenio. En caso contrario, la expresión «independientemente de su nacionalidad» resultaba conveniente.
74. De conformidad con el párrafo 5.1.4, la mayoría de los gobiernos pensaba que la garantía debería ser limitada hasta cierto punto, y proponía un límite con respecto a la duración del pago (por ejemplo, tres o cuatro meses de salarios). Se esperaba que ello alentara también a la gente de mar a solicitar los salarios acumulados mucho antes.
75. El portavoz de la gente de mar estaba de acuerdo con el párrafo 6 en principio y en cuanto al fondo. Se refirió asimismo al párrafo 6 del documento IMO/ILO/WGLCCS/8/2/7(Rev.1), según el cual los trabajadores no corrían a cargo de sus propios derechos en instituciones de garantía de los salarios.
76. La portavoz de los armadores señaló que en el documento conjunto ISF/ITF no se mencionaba ninguna limitación a tres o cuatro meses de salario. El texto propuesto por los gobiernos iba en contra de la Directiva de la UE sobre el tema y del Convenio núm. 173 de la OIT, en virtud del cual las prestaciones concedidas debían establecerse de conformidad con el objetivo social. Su Grupo no podía aceptar el párrafo 6.

### **Párrafo 7 - Certificados**

77. El portavoz del Grupo Gubernamental explicó que, además de los cambios de redacción, el párrafo 7.1 se había trasladado al párrafo 4. El párrafo 7.3.6 había sido sustituido por un texto que se consideraba interesante para la gente de mar; y el contenido inicial del párrafo

---

7.3.6 había sido integrado en el párrafo 7.3.5. En cuanto al párrafo 7.2, se pedía a la Secretaría de la OMI que aclarara cómo tratar los casos en que un certificado caduca o es retirado. El párrafo 7.4 no se había considerado necesario. El párrafo 8 había sido trasladado al párrafo 4.5.

78. El portavoz de la gente de mar estaba a favor del párrafo 7 en principio y en cuanto al fondo.
79. La secretaria del Grupo de los Armadores estaba también de acuerdo con todos los puntos del párrafo 7. En lo que respectaba al párrafo 7.3.6, señaló, refiriéndose a los términos «personas o entidades», que podría no tratarse de personas físicas, sino de un centro de llamadas, por lo que para algunos armadores no sería posible dar el nombre de una persona concreta.
80. El portavoz del Grupo Gubernamental explicó que la cuestión había sido planteada por los gobiernos durante sus debates y que «persona» se refería más bien a una «persona jurídica», y no «física». Además, estaba seguro de que podía hacerse una aclaración textual si se juzgaba conveniente.

### **Párrafo 8**

81. El Presidente señaló que la disposición ya estaba cubierta en el párrafo 4.

### **Muerte y lesiones corporales**

82. Tras una reunión del Grupo Gubernamental, un portavoz del mismo dijo que las opiniones de dicho Grupo estaban divididas en cuanto a cómo regular la garantía financiera en caso de lesiones personales o muerte de la gente de mar. Ciertos gobiernos creían que no había necesidad de enmendar el MLC o de adoptar un instrumento independiente. Algunos de ellos estaban dispuestos a proseguir en esa línea si esa era la decisión de la mayoría, en cuyo caso creían que los interlocutores sociales deberían llegar a un acuerdo sobre los problemas planteados para que el examen de textos vinculantes resultara provechoso. Otros gobiernos pensaban que existían lagunas en el MLC que podrían solventarse con una revisión de las disposiciones relativas a la responsabilidad de los armadores, aduciendo que para las autoridades estatales era más fácil regular la responsabilidad de los armadores que las reclamaciones contractuales, las cuales deberían ser solucionadas en el ámbito privado, entre las partes. Algunos gobiernos subrayaron que consideraban problemático hacerse cargo de las reclamaciones contractuales y que preferían limitarse a regular la responsabilidad de los armadores. Otros hicieron hincapié en que el texto actual del MLC no contenía criterios funcionales, entre los que se contaban el seguro obligatorio, el acceso directo a la entidad aseguradora, los certificados de seguros y la notificación previa del fin de la cobertura, por lo que dicho texto necesitaba ser mejorado. Varios gobiernos subrayaron su oposición a la cláusula de exclusión (párrafo 2.6, *d*) y a la ausencia de derecho de apelación (párrafo 2.2) en las propuestas del documento de la ISF. Un pequeño número de representantes gubernamentales había redactado un conjunto de ideas preliminares a partir de las propuestas de la ISF y la ITF (véase el anexo II al presente documento).
83. La portavoz de los armadores presentó los documentos IMO/ILO/WGLCCS/8/2/4 y 8/2/5. Se centró en las enmiendas propuestas al MLC, que incluían un nuevo párrafo A4.2.2, mencionó los cambios y subrayó la importancia de evaluar la pertinencia y la validez de cada reclamación, así como la adecuación de la suma reclamada. Se remitió al nuevo párrafo adicional A4.2.6, *d*) para excluir lesiones, enfermedad, etc. Dijo que sería conveniente consultar al Comité Jurídico de la OMI respecto de dichos cambios, así como de los nuevos

---

párrafos A4.2.9 y A4.2.10. A continuación presentó el documento IMO/ILO/WGLCCS/8/2/5, cuyo objeto era prever la posibilidad de realizar pagos puntuales antes de la evaluación final de la validez de una reclamación. También era importante establecer las condiciones para el pago y en caso de desacuerdo generalizado acerca de la suma adecuada.

- 84.** El portavoz de la gente de mar estaba de acuerdo en que la cuestión debía incluirse en los apartados pertinentes del MLC. Se remitió al documento IMO/ILO/WGLCCS/8/2/4 para rechazar el nuevo párrafo propuesto A4.2.2, ya que el texto no era claro, ni quedaba claro que resolviera la cuestión de que se trataba. Señaló que era necesario que el pago fuera rápido, y que no debía retrasarse a la espera de una decisión judicial. Rechazó la propuesta de nuevo párrafo A4.2.6, *d*) e hizo hincapié en que el armador estaba obligado a prestar protección. Ese tipo de exclusiones no podían ser aceptadas. A continuación pidió que A4.2.9 y A4.2.10 se integraran en el actual párrafo del MLC.
- 85.** El portavoz de la gente de mar concluyó declarando que no estaba de acuerdo con las propuestas de directrices, ya que se necesitaban instrumentos vinculantes, y por consiguiente aquéllas debían incorporarse en el Código A del MLC. Recordó que ya existía un modelo de finiquito, por lo que no podía estar de acuerdo con el que se proponía ahora. Este último, abría la posibilidad de poner en duda la validez de las reclamaciones y proporcionaba flexibilidad en los casos de reclamaciones contractuales basadas en acuerdos colectivos. A continuación, presentó el documento de la ITF IMO/ILO/WGLCCS/8/2/6 y señaló que la cuestión principal era que las reclamaciones deberían abordarse en las disposiciones de carácter obligatorio del MLC y, por consiguiente, había que integrarlas en el Código A.
- 86.** En respuesta a los comentarios de la gente de mar sobre los documentos de la ISF, la portavoz de los armadores observó que en los casos de lesiones se requería tiempo para evaluar tanto la propia lesión como la cantidad que debía pagarse. Ello quedaba reflejado en el modelo de finiquito propuesto, con el fin de dar la oportunidad de pagar parte de la suma en lugar de la suma completa. El modelo estaba basado en el hecho de que, en caso de lesión, los armadores deseaban resolver la cuestión con rapidez, pero no querían que el pago supusiera un reconocimiento de derecho alguno a presentar reclamación, ni cualquier responsabilidad ulterior.
- 87.** En relación al documento revisado relativo a las lesiones corporales y a la muerte, presentado por la ITF (IMO/ILO/WGLCCS/8/2/6), la portavoz de los armadores dijo asimismo que el texto propuesto de la norma A4.2.1, 1), *a*), y en concreto la definición de «lesión corporal» iba más allá del texto del MLC. La responsabilidad del armador en virtud de la definición propuesta era mucho más amplia que la que preveía el MLC. Ese nivel de responsabilidad por parte de los armadores dificultaría y encarecería cualquier seguro.
- 88.** La secretaria del Grupo de los Armadores destacó una vez más el hecho de que, si la cuestión tratada debía ser regulada dentro del marco del MLC, la cobertura del sector pesquero debería examinarse por separado.
- 89.** El representante de los Clubes P e I informó sobre los acontecimientos que habían ocurrido desde la última reunión. Los Clubes P e I habían acordado modificar dos normas relativas a la validez de las reclamaciones de la gente de mar por muerte, lesiones corporales y enfermedad. En primer lugar, el principio de «pagar para ser pagado» iba a dejar de aplicarse y, en segundo lugar, la cancelación retroactiva de una cobertura relacionada con una reclamación iba a prohibirse a partir de 2009.
- 90.** El portavoz de la gente de mar reconoció que el MLC era un logro del buen tripartismo. La gente de mar estaba dispuesta a negociar en lo que respectaba a la cuestión de las reclamaciones de la tripulación, pero era necesario un proceso facilitador. Uno de los obstáculos para encontrar una solución al problema eran las exclusiones que se proponían

---

en el documento presentado por los armadores. Tanto las lesiones corporales como la muerte causadas por terrorismo o por catástrofes naturales eran casos excluidos del derecho a indemnización. Para la gente de mar, dichas exclusiones no eran aceptables, pues debía proporcionarse indemnización en cualquier circunstancia. El segundo obstáculo era la ausencia de posibilidad de apelación.

91. La portavoz de los armadores dijo que las «exclusiones» eran esenciales. Afirmó que el problema no era solamente la cuestión de la responsabilidad, sino la de obtener garantía financiera; solicitó la opinión de los expertos gubernamentales.
92. El Presidente, habiendo considerado las posiciones de los interlocutores sociales, tomó nota de la voluntad de varios gobiernos de trabajar para resolver los problemas identificados. Tras cierto debate, se decidió que un pequeño grupo compuesto por representantes gubernamentales revisara los documentos presentados por los interlocutores sociales y elaborara un texto en el que se describieran los elementos que podrían formar parte de una futura solución de carácter obligatorio.
93. El representante del Grupo Internacional de los Clubes P e I explicó que la decisión sobre la modificación de las dos normas de los Clubes entraría en vigor el 20 de febrero de 2009. El principio de «pagar para ser pagado» exigía al armador que pagara en primer lugar una reclamación, cuyo monto le sería posteriormente reintegrado por un Club P e I. Esta norma, así como la relativa a la cancelación retroactiva de la cobertura por el impago de una prima, no se aplicarían en detrimento de los miembros en relación con reclamaciones válidas por muerte o lesión corporal presentadas por la gente de mar o por quienes dependan de ellos, notificadas a los Clubes después de la entrada en vigor de la modificación de las normas. No se aplicarán a las reclamaciones en curso. Tales reclamaciones estarán sujetas a los límites que los Clubes P e I preveían para tales riesgos, que en la actualidad ascendían a 2.000 millones de dólares de EE.UU. para los pasajeros y 3.000 millones de dólares de EE.UU. para pasajeros y tripulación combinados. El tonelaje cubierto por los 13 Clubes ascendía al 90 por ciento de todo el tonelaje mundial transportado por mar.
94. Los representantes de la OMI y de la Oficina acogieron con agrado esta importante noticia. El portavoz de la gente de mar también expresó su satisfacción por la noticia, que sería beneficiosa para todo el sector.
95. El portavoz de la gente de mar deseaba obtener la garantía de los gobiernos de que trabajarían en pro de un instrumento de carácter obligatorio. Vistos los avances en relación con la cuestión del abandono, el examen de dicho punto podía aplazarse hasta que se encontraran unas bases comunes acerca de cómo proceder en caso de lesiones corporales y muerte.
96. El orador subrayó que la importancia que la gente de mar otorgaba a dicho instrumento de carácter obligatorio se ponía de manifiesto en el hecho de que no aceptarían prácticamente ninguna otra solución. Por consiguiente, también sería factible un instrumento bajo los auspicios de la OMI basado en el documento IMO/ILO/WGLCCS/8/2/2. Sin embargo, negar la necesidad de elaborar un instrumento, como algunos gobiernos habían hecho, aduciendo que el MLC cubriría también las cuestiones de lesión corporal y muerte sería inaceptable para la gente de mar. Así pues, pedía a los gobiernos que prepararan un documento que pudiera ser similar al titulado «Ideas preliminares acerca del texto sobre provisión de garantía financiera en caso de lesiones corporales y muerte de la gente de mar, preparadas por un grupo de trabajo oficioso del Grupo Gubernamental». Dicho documento podría ir perfilándose por medio de intercambios de correo electrónico tras la clausura de la octava reunión, que se estaba celebrando.

- 
- 97.** La portavoz de los armadores explicó que la no aceptación por parte de los gobiernos de su propio documento implicaría la necesidad de mucha mayor cautela. Uno de los puntos más controvertidos seguía siendo la cuestión del seguro, por lo que sólo tras resolver este problema podría encontrarse una solución. Afirmó que los armadores no podían estar de acuerdo con la propuesta de un documento basado en las «Ideas preliminares» de los gobiernos, mencionadas en el párrafo anterior del presente informe.
- 98.** El representante del Gobierno del Reino Unido expresó el continuo apoyo de su país a una solución de carácter obligatorio a las cuestiones que el Grupo Mixto de Trabajo tenía ante sí.
- 99.** El representante del Gobierno de las Filipinas hizo suya la posición del Gobierno del Reino Unido. El significativo avance logrado en relación con el abandono se debía a la presentación, por parte de los interlocutores sociales, de un documento común. Debía seguirse la misma línea para el problema de las lesiones corporales y la muerte, ya que había que elaborar instrumentos de carácter obligatorio para ambas cuestiones.
- 100.** El representante del Gobierno del Reino Unido reconoció asimismo la importancia de ambas cuestiones. Por consiguiente, pidió a los interlocutores sociales que dieran importancia tanto a las cuestiones prácticas como a las de reglamentación. Los instrumentos de carácter obligatorio debían ser viables en la práctica. Para lograrlo, era lógico dedicar más tiempo a su examen.
- 101.** El representante del Gobierno de Chipre estaba asimismo a favor de la elaboración de textos de carácter obligatorio. Ambas cuestiones debían ser tratadas conjuntamente por el mismo procedimiento, y no separadamente.
- 102.** El representante del Gobierno de Dinamarca no veía una necesidad imperiosa de elaborar instrumentos de carácter obligatorio, ya que las cuestiones debatidas ya estaban cubiertas por el MLC. Sin embargo, ya que los interlocutores sociales lo habían pedido, su país estaría de acuerdo en que continuara la labor de redactar instrumentos de carácter obligatorio aceptados por todos.
- 103.** El representante del Gobierno de la República de Corea veía lagunas entre el MLC y las directrices OMI/OIT. Estaba a favor del desarrollo de un instrumento de carácter obligatorio para ambas cuestiones.
- 104.** El representante del Gobierno de Ghana afirmó el compromiso de su país en aras de resolver ambas cuestiones. Pidió a los interlocutores sociales que demostraran el mismo compromiso y que identificaran una base común.
- 105.** El representante del Gobierno de las Bahamas creía que la cooperación tripartita era crucial para resolver el problema, como se había demostrado durante los debates sobre el MLC. Sólo podía encontrarse una solución cuando existiera acuerdo entre los interlocutores sociales. Para el orador, el abandono y las lesiones personales y la muerte debían abordarse por medio del procedimiento tácito de enmienda del MLC establecido después de que dicho convenio hubiera entrado en vigor.
- 106.** El representante del Gobierno de Grecia acogió con agrado los significativos avances realizados en el tema del abandono. El examen de la cuestión de las lesiones personales y la muerte debía continuar para lograr un instrumento de carácter obligatorio.
- 107.** El representante del Gobierno de Noruega reconoció que, si bien se había avanzado en relación con el abandono, la necesidad de un instrumento de carácter obligatorio para la cuestión relativa a lesiones corporales y muerte no era imperiosa. Sin embargo, su país

---

estaría a favor de tal solución. El documento «Ideas preliminares» contenía puntos buenos y era útil, pero no respondía a todas las cuestiones.

108. La representante del Gobierno de Francia también expresó su apoyo al documento «Ideas preliminares» y consideraba necesaria la elaboración de un instrumento de carácter obligatorio para la cuestión de las lesiones corporales y la muerte. Afirmó que las Directrices OIT/OMI constituían una base adecuada para dicha labor.
109. La portavoz de los armadores dijo que el Grupo Mixto de Trabajo parecía encontrarse en un círculo vicioso. Lo único que se había pedido a los interlocutores sociales era trabajar en el problema del abandono, pero no en lo que se refería a los casos de lesiones corporales y muerte. Sin embargo, esta última cuestión también se estaba examinando, y la posición de los interlocutores sociales parecía ser bastante divergente. Llegados a ese punto, se necesitaba la mediación de los gobiernos como guía.
110. El portavoz de la gente de mar era consciente, por una parte, de que el desacuerdo entre los interlocutores sociales con respecto a la cuestión de las lesiones corporales y la muerte obstaculizaría la adopción de un instrumento a través de los mecanismos de la OIT, ya que el desacuerdo de una parte representaría, *de facto*, un veto. En su opinión, no obstante, el tripartismo no significaba acuerdo permanente entre los interlocutores sociales. El acuerdo de todos los mandantes de la OIT, que hizo posible el MLC, constituía una excepción y se había debido, entre otras cosas, al alto nivel de los expertos que integraron todos los grupos. El orador veía dos ámbitos problemáticos para encontrar soluciones encaminadas a elaborar un instrumento de carácter obligatorio para la cuestión de las lesiones corporales y la muerte. El primer problema para la gente de mar surgía al incorporar la posibilidad de exclusiones en tal instrumento. Excluir los casos de fuerza mayor y la piratería era inaceptable para la gente de mar. En su opinión, el armador debía asumir la responsabilidad por todos esos acontecimientos. Era su deber obtener la cobertura de seguro adecuada. El segundo problema fundamental era la imposibilidad de toda apelación y el retraso del pago de las indemnizaciones. Hizo hincapié asimismo en que la gente de mar tenía necesidad de orientación a este respecto.
111. La portavoz de los armadores subrayó que la cuestión de la «exclusión» era el punto problemático. Sin embargo, era la cuestión de la «garantía financiera», que había que distinguir de «seguro», la que demostraba ser controvertida entre los interlocutores sociales. Por consiguiente, los armadores esperaban que los expertos gubernamentales en el tema de la garantía financiera orientaran a los interlocutores sociales.

## El camino a seguir

112. El representante del Gobierno de los Estados Unidos, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, informó de los debates celebrados en dicho Grupo con respecto al camino a seguir por el Grupo Mixto de Trabajo y su futuro mandato. Dijo que en principio había habido acuerdo unánime en cuanto a la celebración de una novena reunión que contara con un buen número de expertos con el fin de garantizar un éxito razonable. Debería dejarse un intervalo suficiente entre la octava y la novena reuniones: los documentos para la reunión debían recibirse con antelación y puntualmente, y debía preverse una posibilidad razonable de trabajar entre ambas sesiones. Era necesario que los interlocutores sociales hicieran todo lo posible por resolver sus actuales diferencias, y que proporcionaran documentos conjuntos especificando en ellos los puntos de desacuerdo. El primer día de la novena reunión se dedicaría a una reunión del Grupo Gubernamental. Los gobiernos se habían comprometido a trabajar entre las dos sesiones, entre otras cosas para ayudar a resolver las cuestiones pendientes en relación con los seguros. Se necesitaba un mandato más claro por parte del Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT, por lo que los gobiernos proporcionaban un proyecto de mandato revisado para que lo estudiaran los



---

interlocutores sociales. Los gobiernos examinaron asimismo la cuestión de las exclusiones dentro del sistema de garantía financiera. No estaban a favor de exclusiones en relación con el abandono e instaban a los interlocutores sociales a que continuaran explorando nuevas alternativas dentro de los mercados comerciales de seguros. Sin embargo, estaban dispuestos a examinar la cuestión con más detalle en lo que respectaba a la muerte y a las lesiones corporales y permanecían abiertos a diversas opciones, con el compromiso de cooperar entre las dos reuniones. Pidieron a la Secretaría Conjunta que preparara documentos sobre lo siguiente: antecedentes históricos, resumen de la evaluación del mercado de seguros realizada entre reuniones, incluyendo en particular los estudios de viabilidad en relación con la muerte y las lesiones corporales, y proyecto de instrumento o instrumentos para la reunión con los comentarios adecuados.

- 113.** El Grupo Mixto de Trabajo examinó estas propuestas, presentadas por los gobiernos en un documento oficioso que resumía sus debates, y les dio oficialmente su apoyo.
- 114.** La secretaria del Grupo de los Armadores, recordando sus propias observaciones de la víspera (23 de julio de 2008), señaló que los interlocutores sociales también necesitaban la asesoría de los gobiernos.
- 115.** Un representante de la Oficina respondió que los interlocutores sociales deberían celebrar reuniones entre sesiones en las cuales deberían desplegar sus mejores esfuerzos para resolver las actuales diferencias, con lo cual los aludidos estuvieron de acuerdo. Los gobiernos deberían establecer un grupo por correspondencia que proporcionara datos para orientar dichas reuniones.
- 116.** El representante de la OMI recordó al Grupo Mixto de Trabajo las normas relativas a la presentación de documentos: seis semanas para los documentos de seis páginas como máximo, y al menos ocho semanas para los documentos de más de seis páginas.
- 117.** El representante de los Estados Unidos, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, señaló que dicho Grupo reiteraba su compromiso de trabajar entre sesiones y de coordinarse a nivel interno y con la Secretaría Conjunta para ayudar a resolver el aspecto pendiente más controvertido: la cuestión de los seguros. En relación con las exclusiones dentro del sistema de garantía financiera, recordó la oposición del Grupo a las exclusiones en relación con el abandono e instó a los interlocutores sociales a continuar explorando nuevas alternativas dentro de los mercados comerciales de seguros.
- 118.** El Grupo Mixto de Trabajo examinó asimismo la propuesta de la secretaria del Grupo de los Armadores de que el mercado comercial de seguros también debía incluir otras formas de garantía financiera como, por ejemplo, fondos públicos. Decidió que los interlocutores sociales continuaran explorando nuevas alternativas dentro de los mercados comerciales de seguros y otras formas de garantía financiera.
- 119.** Respecto de la cuestión de las lesiones corporales y la muerte, el representante de los Estados Unidos, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, explicó que dicho Grupo estaba dispuesto a examinar la cuestión de las exclusiones con más detalle y permanecía abierto a diversas opciones con el compromiso de cooperar entre sesiones. La opinión del Grupo era que la exclusión de la responsabilidad nunca había sido incluida dentro del mandato propuesto por la sexta reunión del Grupo Mixto de Trabajo (anexo 1 al documento IMO/ILO/WGLCCS/6/6). El Grupo Gubernamental proponía asimismo una reformulación del cuarto párrafo del mandato recomendado por la sexta reunión para que dijera lo siguiente: «4. Concluirá sus debates y acordará principios que faciliten la redacción de disposiciones de carácter obligatorio para su inclusión en un instrumento o instrumentos adecuados.»

- 
- 120.** Una representante de la Oficina señaló que la cuestión de las lesiones corporales y la muerte no estaba en relación con la responsabilidad de los armadores, ya que el MLC ya la cubría en su regla 4.2 y en el código asociado. El único problema que existía era el de la garantía financiera.
- 121.** La secretaria de los armadores pidió que se aclarara si ello significaría que el tema de las lesiones corporales y la muerte tendría que ser tratado dentro del marco del MLC y que el texto de dicho convenio marcaría los límites de la discusión.
- 122.** Una representante de la Oficina respondió que ello dependía de la decisión sobre la ubicación de ese instrumento. En primer lugar, se necesitaba tener más claro su contenido. Subrayó que las disposiciones acerca de la responsabilidad del armador del MLC cubrían las lesiones corporales, la muerte y la enfermedad. Hizo hincapié en el hecho de que el seguro era independiente de la responsabilidad. Además, en el MLC se esbozaban las bases de la garantía financiera, aunque no se proporcionaran detalles.
- 123.** Cerrando el debate sobre la financiación entre los interlocutores sociales, la portavoz de los armadores explicó que la cuestión no era tanto la fuente de los fondos, sino más bien su administración, ya que tanto el Estado como los interlocutores sociales podían encargarse de ello.
- 124.** El Grupo Mixto de Trabajo solicitó a la Secretaría Conjunta que le asistiera proporcionándole documentos sobre los antecedentes y la evolución histórica desde la primera reunión, así como un resumen de la evaluación que se realizara entre sesiones del mercado de seguros, incluyendo en particular los estudios de viabilidad en relación con la muerte y las lesiones corporales. Solicitó, asimismo, a la Secretaría Conjunta que elaborara un proyecto de instrumento o instrumentos para la novena reunión con los comentarios adecuados.

## **Adopción del proyecto de mandato**

- 125.** Como resultado de sus debates, el Grupo Mixto de Trabajo convino en la necesidad de un mandato más claro para su futura labor y aprobó el siguiente nuevo proyecto de mandato:

*Mandato revisado para la labor futura del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar*

1. El Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT proseguirá examinando la cuestión de la garantía financiera para la gente de mar/tripulantes y sus dependientes por lo que respecta a la indemnización en los casos de lesiones corporales, muerte y abandono.
2. Al hacerlo, el Grupo Mixto de Trabajo deberá tomar en consideración los instrumentos pertinentes de la OMI y de la OIT, incluidos los que se están examinando actualmente o que posiblemente se adopten en un futuro cercano.
3. Deberá continuar el seguimiento del problema de abandono de la gente de mar/tripulantes, tomando en consideración toda la información pertinente, incluidas las soluciones técnicas disponibles por lo que respecta a la garantía financiera.
4. Concluirá sus debates y acordará principios que faciliten la redacción de disposiciones de carácter obligatorio para su inclusión en un instrumento o instrumentos adecuados.
5. En su próxima reunión deberá formular las recomendaciones apropiadas al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT.

---

## Anexo I

### **Recomendaciones de los gobiernos resultantes de las consultas del grupo**

(Las propuestas de los gobiernos aparecen subrayadas, sus comentarios entre paréntesis)

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

[Las disposiciones del presente instrumento no pretenden ser exclusivas o ir en detrimento de cualquier otro derecho, reclamación o recurso.]

1.3 [Puede aplicarse asimismo a los buques de pesca que emprendan viajes internacionales.]

*Se examinará con los propietarios de buques de pesca en una reunión que se celebrará en julio.*

(Los gobiernos reconocen la vulnerabilidad de los pescadores y la necesidad de proporcionarles protección. Sin embargo, debido a las especificidades del sector (por ejemplo, el sistema salarial de reparto de beneficios), los gobiernos proponen que, por el momento, se deje a los pescadores fuera del alcance del presente documento. Si el instrumento fuera autónomo, la cuestión requeriría ulterior examen. En el caso de que se previera una enmienda al MLC, los pescadores no quedarían cubiertos, ya que están excluidos de dicho Convenio. En ese caso, el tema podría tratarse dentro del marco del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188).)

## **2. Definiciones**

2.1. Armador: podemos aceptar tanto una definición similar a la de A930 como a la del MLC, dependiendo de dónde vaya a integrarse.

(Ambas definiciones son aceptables para los gobiernos.)

2.2. Gente de mar o marino: podemos aceptar tanto una definición similar a la de A930 como a la del MLC, dependiendo de dónde vaya a integrarse.

(Enmendar para incluir la expresión «independientemente de su nacionalidad». Véase la definición de 6.2, c.)

2.3. Se entiende por abandono la ruptura unilateral por parte del armador de la relación que le une a un marino o el hecho de que deje de proporcionarle o hacer que se le proporcione el necesario mantenimiento y sustento.

***Propuesta de EE.UU. después de la última reunión:***

(En el tiempo de que se dispuso no fue posible acordar una definición que contara con la aceptación general. Sin embargo, existía la firme convicción de que si dicha definición iba a incluirse en un instrumento de carácter obligatorio debería basarse en un texto previamente acordado (por ejemplo, el texto de las Directrices o la propuesta de EE.UU.).)

2.4. Definición de buque [Tomar la definición del MLC].

---

### 3. Ambito de aplicación

3.1. Todo Miembro deberá garantizar el cumplimiento de las presentes disposiciones en relación con todos los buques de navegación marítima que enarbolen su pabellón. *(Si el texto se integra en el MLC, el punto será redundante porque ya está incluido en otros artículos).*

3.2. La presente norma no se aplica a los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que dicho Estado decida lo contrario. *(Si el texto se integra en el MLC, el punto será redundante porque ya está incluido en otros artículos).*

(Cuestiones de reglamentación que han de examinarse: Tonelaje/viaje nacional/internacional/etc.)

### 4. Responsabilidades

~~4.1. [Todo Miembro deberá garantizar la existencia de un sistema de garantía financiera que sea conforme a la presente norma para los buques que enarbolen su pabellón.] **Posición de principio de la ISF.**~~

~~4.1. [Todo Miembro deberá garantizar que los armadores prevén un sistema de garantía financiera que sea conforme a la presente norma] **Posición de la ITF.**~~

[4.1. Todo Miembro deberá garantizar la existencia de un sistema de garantía financiera como el exigido en el presente instrumento para los barcos que enarbolan su pabellón.] (Es necesario tener en cuenta el párrafo 3 en su forma final.)

~~4.2. Todo Miembro deberá garantizar que los datos de contacto de las personas o entidades responsables del tratamiento de las reclamaciones están expuestos a bordo.~~

[4.2. Todo Miembro deberá cumplir con las obligaciones que se deriven del presente instrumento de forma que quede garantizado que los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no haya ratificado el presente instrumento no reciben un trato más favorable que los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que lo haya ratificado.

4.3. Todo Miembro deberá garantizar que, en caso de abandono, el sistema de garantía financiera se pondrá en marcha.

[4.4. (Procede de 7.1) Los Miembros deberán proporcionar a todo buque de navegación marítima que enarbole su pabellón en un viaje internacional un certificado en el que se atestigüe la existencia de un sistema de garantía financiera en caso de abandono de un miembro de la tripulación. Dicho certificado deberá estar expuesto en un lugar bien visible en los alojamientos de la tripulación.]

[4.5. (Procede de 8) Los Miembros se asegurarán de que las disposiciones de garantía financiera en favor de la gente de mar se respetan en caso de abandono, cualquiera que fuere la causa.]

*(La posición de la ISF es considerar asimismo terceras partes).*

### 5. Alcance de los sistemas de garantía financiera [para gente de mar abandonada]

5.1. El sistema de garantía financiera deberá cubrir:

5.1.1. Los gastos de la repatriación de la gente de mar, sin que ello suponga costo alguno para ellos;

---

5.1.2. El mantenimiento de la gente de mar desde el momento del abandono hasta su llegada al lugar de repatriación;

5.1.3. ~~[el pago a la gente de mar de toda remuneración-incluidos los salarios acumulados y derechos contractuales; y]~~ de toda los derechos legales y contractuales que se le deban.

(Sólo mayoría absoluta)

***Posición de principio de la ITF***

***No ha de ser incluido – Posición de principio de la ISF***

[5.1.4. El sistema de garantía financiera deberá incluir, como mínimo, [tres][cuatro] meses de salarios acumulados. Sin embargo, dicho límite no se aplicará a otros derechos legales o contractuales adeudados.]

(Sólo mayoría absoluta.)

~~5.1.4. El pago al tripulante de otros costos y gastos razonables en los que haya podido incurrir durante el período de abandono y derivados de dicho abandono. (Incluido en el punto 5.3 revisado.)~~

~~5.1.5. [Límite de la responsabilidad] ***La posición de principio de la ISF se examinará ulteriormente, en la reunión de julio.***~~

5.2. El sistema de garantía financiera deberá prever la repatriación de la gente de mar por medios adecuados y rápidos, en principio por avión, e incluir la provisión de alimentos y alojamiento desde el abandono del barco hasta la llegada al lugar de repatriación, así como la atención médica necesaria, el transporte de los efectos personales y cualquier otro costo o gasto razonable derivado del abandono.

5.3. El mantenimiento de la gente de mar durante el período de abandono ~~debería~~ deberá incluir: alimentación, vestimenta y alojamiento adecuados, la atención médica necesaria y cualesquiera otros costos o gastos razonables derivados del abandono ~~costos o gastos razonables derivados del abandono.~~

5.4. ~~[El pago a la gente de mar de toda remuneración que se le adeude deberá incluir los salarios acumulados y cualesquiera otros derechos previstos en el contrato de trabajo y/o por la ley nacional (incluido en 5.1.3).]~~

***Posición de principio de la ITF. Eliminar la posición de principio de la ISF.***

## **6. Forma del sistema de garantía financiera**

6.1. El sistema de garantía financiera puede tomar, entre otras, la forma de un régimen de seguridad social, un seguro, un fondo nacional o cualquier otra forma de garantía financiera.

6.2. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar, además de lo establecido en las disposiciones del párrafo 5:

- a) un derecho de acceso directo al mismo por parte de la gente de mar;
- b) [cobertura suficiente en relación con los elementos del abandono explicitados en la presente norma-el presente instrumento;-y.]

***Posición de principio de la ITF. Suprimir la posición de la ISF relativa a una cláusula de limitación de lo anterior.***

~~e) la aplicabilidad del sistema financiero a toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad. ***(Se reconoce que ello puede no ser necesario si está cubierto por el MLC).***~~

---

## 7. Certificados

~~7.1. Los Miembros deberán proporcionar a todo buque de navegación marítima que enarbole su pabellón en un viaje internacional un certificado en el que se atestigüe la existencia de un sistema de garantía financiera en caso de abandono de un miembro de la tripulación. Dicho certificado deberá estar expuesto en un lugar bien visible en los alojamientos de la tripulación.~~

~~7.2. Cuando se requiera más de un certificado para cubrir a todos los tripulantes a bordo de un buque, deberán exponerse a la vista todos ellos.~~

7.3. El certificado exigido en virtud del presente instrumento deberá incluir, como mínimo:

7.3.1. El nombre del buque;

7.3.2. El puerto de matrícula del buque;

7.3.3. La señal distintiva del buque;

7.3.4. El número OMI del buque;

7.3.5. La razón social y la dirección del proveedor de la garantía financiera;

7.3.6. La ubicación de la sede del proveedor de la garantía financiera; los datos de contacto de las personas o entidades responsables de la tramitación de reclamaciones.

7.3.7. El nombre del armador;

7.3.8. El período de validez de la garantía financiera; y

7.3.9. Una certificación que demuestre que la garantía financiera cumple lo establecido en la presente norma.

[7.2. Cuando se requiera más de un certificado para cubrir a todos los tripulantes a bordo de un buque, ~~deberían~~ deberán exponerse a la vista todos ellos.] (La Secretaría de la OMI examinará los instrumentos en vigor que puedan proporcionar texto para definir en qué circunstancias un certificado puede ser retirado o debe caducar)

~~{7.4. Deberá proporcionarse una copia del certificado al Estado del puerto siempre que éste lo requiera con el fin de informarle de que la tripulación dispone de un sistema de garantía financiera que cubrirá su mantenimiento, repatriación [y el pago de la remuneración adeudada].}~~

***(La posición de la ISF es examinar dónde debe integrarse este punto, si es necesario, y ver también la supresión de la referencia al pago de la remuneración adeudada)***

~~8. (Trasladado a 4.5) Los Miembros se asegurarán de que las disposiciones de garantía financiera en favor de la gente de mar se respetan en caso de abandono, cualquiera que fuere la causa.~~

***(La posición de la ISF es considerar asimismo a terceras partes).***

---

## Anexo II

### Ideas preliminares acerca del texto sobre provisión de garantía financiera en caso de lesiones corporales y muerte de la gente de mar, preparadas por un grupo de trabajo oficioso del Grupo Gubernamental (22 de julio de 2008)

#### 1. **Regla 4.2 – Responsabilidad del armador**

*Finalidad:* Asegurar que la gente de mar esté protegida contra las consecuencias financieras de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan en relación con su empleo.

1. Todo Miembro deberá asegurar que en los buques que enarbolan su pabellón se adopten medidas, en conformidad con el Código, que concedan a la gente de mar empleada en los buques el derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo.

2. La presente regla no irá en perjuicio de ningún otro recurso legal al alcance de la gente de mar.

#### 2. **Norma A4.2 – Responsabilidad del armador**

1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que exija que los armadores de los buques que enarbolan su pabellón sean responsables de la protección de la salud y de la atención médica de toda la gente de mar que preste servicio a bordo de buques de conformidad con las siguientes normas mínimas:

- a) los armadores deberán sufragar los gastos por enfermedades o accidentes de la gente de mar empleada en sus buques ocurridos entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o que se deriven del empleo que desempeñaron entre esas fechas;
- b) [los armadores deberán constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar];
- c) los armadores deberán sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad, y
- d) los armadores deberán sufragar los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación.

2. De conformidad con las obligaciones establecidas en la norma A4.2.1, el pago de la indemnización deberá realizarse sin demora y en su totalidad. Ninguna de las partes deberá ejercer presión sobre otra parte para que acepte un pago. Cuando el alcance de la lesión corporal no haya sido todavía establecido, el armador podrá realizar, como mínimo, un pago de carácter provisional al marino con el fin de evitarle privaciones indebidas.

*2bis.* Sin perjuicio de la legislación en vigor en cada Estado Miembro, las partes implicadas en el pago de una reclamación contractual podrán hacer uso del modelo de finiquito que figura en la

---

Resolución A.931(22) de la Asamblea de la OMI sobre reclamaciones por lesión corporal o muerte de la gente de mar, adoptada el 29 de noviembre de 2001.

3. La legislación nacional podrá limitar la responsabilidad del armador por lo que se refiere a los gastos de asistencia médica, alojamiento y alimentación a un período que no podrá ser inferior a 16 semanas a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad.

4. Cuando la enfermedad o la lesión ocasionen una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar:

- a) la totalidad del salario mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo hasta que la gente de mar haya sido repatriada de conformidad con el presente Convenio, y
- b) la totalidad o una parte del salario, conforme a lo previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos, desde el momento en que la gente de mar sea repatriada o desembarcada y hasta su curación o hasta que tenga derecho a prestaciones monetarias en virtud de la legislación del Miembro competente.

5. La legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador en cuanto al pago de la totalidad o parte del salario de la gente de mar desembarcada a un período que no podrá ser inferior a 16 semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad.

6. La legislación nacional podrá eximir de responsabilidad a un armador con respecto a:

- a) la lesión que no se haya producido en el servicio del buque;
- b) la lesión o la enfermedad imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, herida o fallecida, y
- c) la enfermedad o deficiencia física disimuladas voluntariamente en el momento de la contratación.

7. La legislación nacional podrá eximir al armador de la obligación de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio, siempre y cuando los poderes públicos asuman dicha responsabilidad.

8. Los armadores o sus representantes deberán adoptar medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida y devolvérselos a sus parientes más próximos.

9. Los armadores deberán llevar a bordo un certificado o certificados expedidos por el proveedor de garantía financiera, que deberá colocarse en un lugar bien visible de los alojamientos de la tripulación.

10. Los Miembros deberán garantizar que disponen de procedimientos justos y eficaces para la resolución de conflictos.

[11.] La póliza de seguro ha de prever el pago de todas las reclamaciones que puedan surgir durante el período de validez del certificado.

***Nota A: Las disposiciones relativas al seguro obligatorio exigen un mayor examen (por ejemplo, acción directa, emisión de certificados y su caducidad, anulación o renuncia).***

***Nota B: Se invita al Grupo Mixto de Trabajo a que considere la conveniencia de disposiciones relativas a plazos.***

***Nota C: El grupo oficioso no examinó si era adecuado considerar el presente texto en el contexto del MLC o si se convertiría en un instrumento autónomo.***



---

### **3. Pauta B4.2 – Responsabilidad del armador**

#### **Pauta B4.2.1 – Responsabilidad del armador**

1. Del pago de la totalidad del salario previsto en el párrafo 4, *a)* de la norma A4.2 podrán excluirse las bonificaciones.

2. La legislación nacional podrá establecer también que la responsabilidad del armador con respecto a la gente de mar enferma o lesionada cesará a partir del momento en que dicha gente de mar pueda reclamar la prestación de asistencia médica en virtud de un régimen de seguro obligatorio de enfermedad, de seguro obligatorio de accidente o de indemnización por accidentes del trabajo.

3. La legislación nacional podrá establecer que una institución de seguro reembolse los gastos de sepelio sufragados por el armador, en aquellos casos en que la legislación relativa al seguro social o de indemnización de los trabajadores prevea una prestación para gastos funerarios.

4. El armador deberá notificar por adelantado a la gente de mar la cancelación de la garantía financiera aplicable al buque, y de manera inmediata si no se renueva.

5. Las partes implicadas en el pago de una reclamación contractual podrán utilizar el modelo de finiquito que figura en anexo al presente Convenio.

### **4. Pauta B4.2.2 – Certificados**

1. Como mínimo, el certificado exigido en virtud del párrafo 9 de la norma A4.2, deberá incluir:

- a)* el nombre del buque;
- b)* el puerto de matrícula del buque;
- c)* el distintivo de llamada del buque;
- d)* el número OMI del buque;
- e)* el nombre del proveedor de la garantía financiera;
- f)* la dirección comercial del proveedor de la garantía financiera;
- g)* el nombre del armador;
- h)* el período de validez de la garantía financiera, y
- i)* una certificación emitida por el proveedor de la garantía financiera de que esta última cumple los requisitos establecidos en la norma A.4.2.

---

## **Anexo III**

### **Lista de participantes**

### **Liste des participants**

### **Lista de participantes**

Chairperson

Président

Presidenta

M. Jean-Marc Schindler, Directeur du bureau d'enquêtes sur les événements de mer, ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, MEDAD, France

Experts nominated by Governments  
Experts désignés par les gouvernements  
Expertos designados por los gobiernos

#### **CYPRUS CHYPRE CHIPRE**

Mr A. Constantinou, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

#### **FRANCE FRANCIA**

Mme. Catherine Blot, Legal Adviser, French Government Directorate of Maritime Affairs, Paris

M. Fabien Joret, Mission Flotte de Commerce, Direction des affaires maritimes, ministère chargé des transports, La Défense

#### **GHANA**

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

Ms M.A. Campbell, General Manager – Legal, Ghana Ports and Harbours Authority, Tema

Ms C. Erzuah, Director, Human Resource MGT, Ministry of Harbours and Railways

Mr S. Quaye, Deputy Director, Maritime Services Division, Ghana Maritime Authority

#### **GREECE GRÈCE GRECIA**

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

#### **KOREA, REPUBLIC OF CORÉE, RÉPUBLIQUE DE COREA, REPÚBLICA DE**

Mr Chang Kyun Kim, Resident Representative to IMO, Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs

Mr Sang Pyo Hong, Deputy Director, Seafarers and Labor Policy Division, Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs

---

*Advisers*

Mr Yeong Woo Jeon, Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology

Mr Sae-hyun Kim, Manager, Korean Shipowners' Association

**PHILIPPINES FILIPINAS**

Mr Manuel G. Imson, Under-Secretary, Department of Labor and Employment, Labor Attaché, Philippines Mission to the UN and other international organizations

Mr Noriel P. Devanadera, Deputy Administrator, Overseas Workers' Welfare Administration and Acting Executive Director, Maritime Training Office

Mr Ramon T. Tionloc, Jr, Labor Attaché, Department of Labor and Employment, Philippines Overseas Labor Office, Embassy of the Philippines

Mr M. Portus, Office-in-Charge, Maritime Legal Affairs, Maritime Industry Authority

**UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

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

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

**UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

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

Mr Charles Darr, Attorney Adviser, Office of the Maritime and International Law, United States Coast Guard

*Advisers*

Mr Patrick Bonner, Vice-President, Maritime Law Association, Freehil Hogan and Mahar LLP, New York

Mr William Eglinton, Adviser, Seafarers International Union, Maryland

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

**Observers nominated by Governments**

**Observateurs désignés par les gouvernements**

**Observadores designados por los gobiernos**

**BAHAMAS**

Captain Doug Bell, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority

**BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

Mr Johan Van Steen, Legal Adviser, Federal Public Service Mobility & Transport, Directorate General Maritime Transport

**CHINA CHINE**

Mr Bo Li, Director Assistant, Officer of Department of Seafarers, Tianjin Maritime Safety Administration, P.R.China

Mr Lu Wang, Deputy Director, Maritime Safety Administration, P.R.China

---

**DENMARK DANEMARK DINAMARCA**

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

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D’  
IRÁN, REPÚBLICA ISLAMICA DEL**

Mr Abbas Tavazonizadeh, Legal Adviser, Ports and Shipping Organization of Iran

**MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL LAS ISLAS MARSHALL**

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

**MEXICO MÉXIQUE MÉXICO**

Sr. Luis Ignacio Muriel Del Castillo, First Secretary, Mexican Embassy

Sr. F. Riverris, DGAMM

**NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS**

Ms Ingeborg Van Gasteren, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management,  
Directorate-General for Civil Aviation and Freight Transport

**NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

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

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

**PANAMA PANAMÁ**

Sra. Giovanna Villamonte Santos, Subjefa, Departamento de Asuntos Laborales Marítimos de la Autoridad  
Marítima de Panamá

**Shipowner representatives**

**Représentants des armateurs**

**Representantes de los armadores**

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

Mr Tim Springett, International Shipping Federation, London

Ms Edith Midelfart, International Shipping Federation, London

Mr Ment Van Der Zwan, Policy Adviser, Pelagic Freezer Trawler Association

Mr James Hudson, National Federation of Fishermen’s Organisation (NFFO), fishing vessel owner representative

**Seafarer representatives**

**Représentants des gens de mer**

**Representantes de la gente de mar**

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

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

---

Mr Jesus. Sale, International Transport Workers' Federation, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines Seamen's Centre

Ms Estelle Brentnall, Assistant Secretary, Legal Department, International Transport Workers' Federation, London

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

Ms Katie Higginbottom, International Transport Workers' Federation, ITF House, London

Mr Brian Orrell, General Secretary, Nautilus, London

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

**International Trade Union Confederation (ITUC)**

Ms Raquel Gonzalez, Assistant Director, ITUC, Geneva

**International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)**

Mr Mark Dickinson, Vice-President, International Federation of Shipmasters' Associations, London

**International Group of P&I Clubs**

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

Mr David Baker, Policy Adviser, International Group of P&I Clubs, London

**International Ship Suppliers Association (ISSA)**

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

**Secretariat of the meeting**

**International Maritime Organization**

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

**International Labour Office**

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

Ms Elizabeth Tinoco, Chief, Sectoral Activities Branch

Mr Dani Appave, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Mr Brandt Wagner, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

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

Ms Christine Bader, Legal Officer, International Labour Standards Department

Mr Timo Knäbe, Associate Expert, International Labour Standards Department

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

Ms Susan McCrory, Senior Legal Specialist, JUR Office of the Legal Adviser