

O.I.T.

EXAMEN DE LOS TRABAJOS DE LA CONFERENCIA TECNICA MARITIMA PREPARATORIA CELEBRADA EN LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO EN 1986

SUMARIO: I. Introducción.—II. Bienestar de la gente de mar en puerto y en el mar.—III. Protección de la Seguridad Social para la gente de mar.—IV. Protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar.—V. Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147): procedimiento para incluir nuevos convenios en el anexo.—VI. Revisión del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (número 23), y de la Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (número 27).—VII. Resoluciones presentadas por el grupo de la gente de mar.—VIII. Reflexión final.

I. INTRODUCCION

La Organización Internacional del Trabajo, consciente de los grandes cambios tecnológicos y estructurales que están afectando al sector marítimo, preparó una importante actualización y ampliación de las diversas normas relativas a la gente de mar. A tal fin, fue convocada una Conferencia Técnica Marítima Preparatoria que se celebró en Ginebra, del 5 al 16 de mayo de 1986.

El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, en su 228.^a reunión (noviembre de 1984), a propuesta de la Comisión Paritaria Marítima (1), había establecido para dicha Conferencia Técnica el siguiente orden del día: 1. «Bienestar de la gente de mar en puerto y en el mar»; 2. «Protección de la Seguridad Social para la gente de mar, incluida

(1) MARTÍNEZ PUÑAL, A.: «La Organización Internacional del Trabajo y el mar: la vigésimo-cuarta reunión de la Comisión Paritaria Marítima», *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. III, 1985, pp. 599-613.

la que presta servicio a bordo de buques con pabellón distinto al de sus propios países»; 3. «Protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar»; 4. «Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147): procedimiento para incluir nuevos convenios en el anexo»; finalmente, 5. «Revisión del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), y de la Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (núm. 27)» (2).

La Conferencia se desarrolló conforme al Reglamento adoptado por ella en su segunda sesión plenaria, celebrada el día de su inauguración (3). La

(2) La composición de la Conferencia, a tenor de lo adoptado por el Consejo de Administración en la citada reunión de noviembre de 1984 y en su 230.^a reunión (junio de 1985), debiera de incluir los 48 países siguientes: Argelia, Arabia Saudita, Argentina, Bahamas, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Canadá, China, Chipre, Dinamarca, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, India, Indonesia, Irán (República Islámica de), Iraq, Israel, Italia, Japón, Kuwait, Liberia, Malasia, Malta, México, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Democrática Alemana, República Federal de Alemania, Rumania, Singapur, Suecia, Trinidad y Tobago, Turquía, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Venezuela, Yugoslavia y Zaire. [Nota para los participantes, PTMC/1986/2, Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Organización Internacional del Trabajo, p. 2]. De los citados países, estuvieron ausentes: Arabia Saudita, Australia, Bahamas, Chipre, Kuwait, Malta, Polonia, Rumania, Singapur y Trinidad y Tobago. A su vez, Costa de Marfil estuvo representada por observadores (Informe de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, GB. 234/4/3, Organización Internacional del Trabajo, Consejo de Administración, Ginebra, noviembre 1986, p. 2; Lista Provisional de Delegaciones, PTMC/1986/3; Lista Provisional de Delegaciones, *Addendum n.º 1*, PTMC/1986/3 (Add. 1), Lista Revisada de Delegaciones, *Addendum n.º 1*, PTMC/1986/7 (Add. 1)].

Cada uno de los países asistentes lo hizo con una delegación tripartita, formada por sendas representaciones del gobierno, de los armadores y de la gente de mar, acompañadas por los consejeros estimados necesarios.

Asimismo, fueron invitadas varias organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales. Las intergubernamentales fueron las siguientes: Organización Árabe del Trabajo, Comunidades Europeas, Organización Marítima Internacional, Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y Organización Mundial de la Salud. Las no gubernamentales fueron: Internacional de Salud en el Trabajo, Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, Federación Internacional de Sindicatos de Trabajadores del Transporte, Organización Internacional de Empleadores, Asociación Internacional de Protección contra las Radiaciones, Federación Naviera Internacional, Asociación Internacional de la Seguridad Social, Federación Internacional de Trabajadores de los Transportes, Asociación Internacional de Trabajadores de Transportes, Servicio de Marineros Unidos, Confederación Mundial del Trabajo y Federación Sindical Mundial.

Participaron en la Conferencia un total de 401 personas (*Ibid.*).

(3) Proyecto de Reglamento, PTMC/1986/1; Reglamento PTMC/1986/8.

Conferencia, en su tercera sesión plenaria, celebrada el 6 de mayo, constituyó cuatro Comisiones técnicas, a fin de que cada una de ellas informase sobre un punto del orden del día. El punto cuarto fue examinado por un grupo de trabajo de la Comisión de Organización de Labores. La Conferencia celebró seis sesiones plenarias.

II. BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR EN PUERTO Y EN EL MAR

La Comisión del Bienestar de la gente de mar en puerto y en el mar fue constituida por la Conferencia con la finalidad de examinar el primer punto del orden del día, consistente en «El bienestar de la gente de mar en puerto y en el mar». La Comisión estuvo formada por 64 miembros, de ellos 29 gubernamentales, 15 armadores y 25 del grupo de la gente de mar, disponiendo cada miembro gubernamental de 300 votos, cada miembro armador de 580 votos y cada miembro de la gente de mar de 435 votos.

Para sus trabajos, la Comisión se sirvió de un informe realizado por la Oficina Internacional del Trabajo, tomando como base de las discusiones la lista de conclusiones sugeridas en el capítulo V de dicho informe (4).

La Comisión celebró en primer lugar una discusión general en la que los miembros armadores incidieron en las dificultades con que se encuentra la industria naviera, si bien admitían la responsabilidad que les incumbe en la prestación de ciertos servicios de bienestar a bordo de los buques. Sin embargo, habida cuenta de los cambios que se producen en la industria, el carácter y ámbito de los servicios prestados en los puertos debían ser examinados con toda atención. Las recomendaciones estaban caducas y debían ser revisadas, si bien cualquier nuevo instrumento internacional habría de tener carácter flexible. Por su parte, los miembros del grupo de la gente de mar destacaron que los rápidos cambios efectuados en la industria naviera convierten las recomendaciones existentes en inadecuadas. Subrayaron al respecto la facilidad con que se puede cambiar el pabellón y la tripulación de los buques, así como el cada vez más frecuente abandono de marinos sin recursos. Estimaban asimismo que los acuerdos sobre el bienestar deben alcanzar a todos aquellos que trabajan en los buques, debiendo proceder la financiación correspondiente de los gobiernos o de las contribuciones portuarias de los buques.

(4) *Bienestar de la gente de mar en el mar y en puerto*, Informe I, Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, Oficina Internacional del Trabajo, Organización Internacional del Trabajo, Ginebra, mayo de 1986.

Convino la Comisión en que deberían existir dos instrumentos internacionales relativos al bienestar de la gente de mar en puerto y en el mar, debiendo ser uno de ellos un convenio que contuviese los principios y objetivos rectores, mientras que el segundo debería consistir en una recomendación en la que se recogerían en detalle las disposiciones referentes al bienestar, tal como las determinase la Comisión. El informe de la Comisión fue examinado por la Conferencia en su quinta sesión plenaria, siendo adoptadas unánimemente por la Conferencia las conclusiones propuestas.

En líneas generales, diremos que el Convenio incorporará en su seno los compromisos de los Estados miembros para facilitar o asegurar la prestación de servicios y medios de bienestar de la gente de mar, incluyendo la información en puerto y a bordo sin ningún tipo de discriminación por razón de nacionalidad, raza, credo, color, etcétera.

La recomendación, por su parte, señala que los Estados miembros habrán de tener en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar en materia de seguridad, salud y esparcimiento, particularmente cuando se halle en el extranjero o penetre en zonas de guerra. Los medios y servicios de bienestar deberían controlarse con frecuencia para tener la seguridad de que son los apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de avances técnicos, funcionales o de otra índole registrados en la industria del transporte marítimo. Los medios y servicios de bienestar deberían de estar a cargo, de conformidad con las condiciones y las prácticas nacionales, de una o varias de las instituciones siguientes: *a)* las autoridades públicas; *b)* las organizaciones de armadores y de gente de mar, en virtud de convenios colectivos o de otros acuerdos concertados; *c)* organizaciones benéficas. Deberían, asimismo, existir hoteles o albergues adecuados para la gente de mar donde haya necesidad de ellos. Dichos hoteles o albergues deberían someterse a controles apropiados; los precios habrán de ser razonables y, cuando fuese necesario y factible, habrían de tomarse disposiciones para alojar a las familias de los marinos. Deberían tomarse todas las medidas convenientes para informar a todos los marinos que llegan a puerto de: *a)* todos los riesgos y enfermedades a los que pueden estar expuestos y los medios para evitarlos; *b)* la necesidad para los marinos enfermos de someterse rápidamente a cuidados médicos, así como sobre los servicios médicos más próximos existentes para ello; *c)* los peligros que entraña el uso de estupefacientes y del alcohol. Deberían tomarse medidas para garantizar a la gente de mar, durante su estancia en puerto, el acceso a: *a)* tratamiento médico ambulatorio en caso de enfermedad o accidente; *b)* hospitalización cuando sea necesaria, y *c)* servicios de odontología, sobre todo, en casos de urgencia (5).

(5) Sobre las disposiciones esenciales que a juicio de la Conferencia deberían reunir el Convenio y la Recomendación, pueden consultarse: «Disposiciones esen-

III. PROTECCION DE LA SEGURIDAD SOCIAL PARA LA GENTE DE MAR

La Comisión de Seguridad Social fue constituida por la Conferencia con el fin de examinar el segundo punto del orden del día, «La protección en materia de Seguridad Social para la gente de mar, incluida la que presta servicio a bordo de buques con pabellón distinto al de sus propios países». Estuvo compuesta por 66 miembros: 29 gubernamentales, 15 armadores y 22 de la gente de mar, disponiendo cada miembro gubernamental de 330 votos, cada miembro armador de 638 votos y cada miembro del grupo de la gente de mar 435 votos. La Comisión durante sus sesiones alteró cuatro veces su composición.

La Comisión desarrolló sus trabajos a lo largo de 8 sesiones, pudiendo contar con la ayuda de un informe elaborado por la Oficina Internacional del Trabajo (6).

Fruto de la discusión general habida en la Conferencia fueron las conclusiones tendentes a la adopción de un Convenio sobre la protección de la gente de mar, que revisaría el Convenio sobre el Seguro de Enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56) y el Convenio sobre la Seguridad Social de la gente de mar, 1946 (núm. 70). La Conferencia examinó en su quinta sesión plenaria el informe de la Comisión, adoptando por unanimidad las conclusiones propuestas.

Subrayaremos que en materia de Seguridad Social, el objetivo primordial de la Conferencia estribó en determinar la protección de la gente de mar extranjera o migrante. Igualmente se trataba de conseguir un acuerdo que buscara que los Estados Miembros interesados se esforzaran en el logro de un sistema de conservación de los derechos adquiridos bajo su legislación respecto de cada una de las siguientes ramas de la seguridad social, para las cuales cada uno de los Estados Miembros tenga legislación en vigor aplicable a la gente de mar: asistencia médica, prestaciones de enfermedad, prestaciones de desempleo, prestaciones por accidente de trabajo y enfermedad profesional que no sean pensiones y asignaciones por fallecimiento y prestaciones por enfermedad. La Organización Internacional del Trabajo proponía recoger en un único instrumento sencillo flexible y amplio toda la problemática de la Seguridad Social de la gente de mar: normas básicas, protección de los marinos extranjeros y obligaciones de los armadores.

ciales del proyecto de Convenio», Informe de la Comisión del Bienestar de la gente de mar en puerto y en el mar, PTMC/1986/12, pp. 4-8; *Bienestar de la gente de mar en el mar y en puerto*, Informe II, Conferencia Internacional del Trabajo, 74.^a reunión (marítima), Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1987.

(6) *Protección de la Seguridad Social para la gente de mar, incluida la que presta servicio a bordo de buques con pabellón distinto al de sus propios países*, Informe II.

Tal instrumento deberá de garantizar, asimismo, que las banderas de conveniencia no ofrecen condiciones de protecciones inferiores a las normas del nuevo Convenio revisado.

En la Conferencia se produjo un extenso consenso en relación con algunos aspectos técnicos, tales como personas protegidas, ramas de seguridad abarcadas, contingencias a cubrir, prestaciones a realizar, igualdad de trato entre los marinos residentes y no residentes, regímenes de conservación de derechos y garantías legales y administrativas al respecto. No se produciría este consenso sobre cuál debe ser la legislación aplicable en el caso de la gente de mar ni sobre la responsabilidad del armador (7).

IV. PROTECCION DE LA SALUD Y ASISTENCIA MEDICA DE LA GENTE DE MAR

La Comisión de Protección de la Salud y Asistencia Médica de la Gente de Mar fue constituida por la Conferencia con el cometido de examinar el tercer punto del orden del día: «Protección de la salud y asistencia técnica de la gente de mar. Estuvo formada la Comisión por 52 miembros: 23 miembros gubernamentales, 15 miembros armadores y 14 miembros del grupo de la gente de mar, disponiendo cada miembro gubernamental de 210 votos, cada miembro armador de 322 votos y cada miembro de la gente de mar de 345 votos.

La Comisión, que celebró ocho sesiones y constituyó un grupo de trabajo y un comité de redacción, dispuso para sus trabajos de un informe preparado por la Oficina Internacional del Trabajo, de cuyo capítulo V adoptó como base de discusión la lista de conclusiones y propuestas allí recogidas (8).

La Comisión llegó a la conclusión de que debería existir un instrumento internacional sobre la protección de la salud y la asistencia médica de la gente

(7) Sobre las disposiciones esenciales que a juicio de la Conferencia debería reunir el Convenio, puede consultarse: «Conclusiones propuestas relativas a la Seguridad Social de la Gente de Mar», Informe de la Comisión de Seguridad Social, PTMC/1986/13 (Corr.), pp. 19-28; *Protección de la Seguridad Social para la gente de mar, incluida la que presta servicio a bordo de buques con pabellón distinto al de sus propios países*, Informe III (1), Conferencia Internacional del Trabajo, 74.^a reunión (marítima), Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1987.

Los Convenios y Recomendaciones a los cuales hagamos referencia, pueden ser consultados, entre otros, en: *Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo*, Oficina Internacional del Trabajo, Organización Internacional del Trabajo, Ginebra, 1983.

(8) *Protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar*, Informe III.

de mar a bordo de buques. En el preámbulo de este instrumento, que habría de revestir la forma de un convenio, debería hacerse referencia a la Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 155), a la Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1985 (núm. 106), al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (en lo referente a la asistencia médica y a la formación en primeros auxilios); al Convenio (núm. 134) y a la Recomendación (núm. 142) sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 y al Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73). El informe de la Comisión fue examinado por la Conferencia en su sexta sesión plenaria, siendo adoptadas por unanimidad las conclusiones propuestas.

Al Convenio se le dará efecto por medio de la legislación nacional, los convenios colectivos, los reglamentos internos, los laudos arbitrales, las sentencias judiciales, o de cualquier otro medio apropiado a las condiciones nacionales.

Todo buque al que sea de aplicación el convenio estará obligado a llevar un botiquín, cuyo contenido será prescrito por la autoridad competente, teniendo en cuenta factores tales como el tipo de buques, el número de personas a bordo y la índole y duración de los viajes. En la guía médica de a bordo que deberán llevar dichos buques, se explicará cómo ha de utilizarse el contenido del botiquín, debiendo estar concebido éste de forma que permita al personal no médico atender a los enfermos o heridos a bordo, con o sin consulta médica por radio o por satélite.

Todos los buques a los que se les aplique el convenio, que lleven cien o más marinos a bordo y que normalmente hagan travesías internacionales de más de tres días de duración, deberán llevar entre los miembros de la tripulación un médico encargado de prestar asistencia médica, habiendo de estipular la legislación nacional qué otros buques deben llevar médico a bordo entre los miembros de su tripulación teniendo en cuenta, entre otros factores, la duración, índole y condiciones de la travesía y el número de marinos a bordo. Los buques que no lleven ningún médico a bordo deberán llevar entre su tripulación a una o varias personas encargadas, como parte de sus obligaciones normales, de prestar asistencia médica, habiendo realizado un curso aprobado por las autoridades competentes de formación teórica y práctica en materia de asistencia médica. Todo buque que lleve quince o más marinos a bordo y que efectúe una travesía de más de tres días deberá disponer a bordo de una enfermería independiente, pudiendo ser exceptuados de este requisito por las autoridades competentes los buques dedicados al cabotaje.

Subrayaremos, finalmente, que aquellos países, para los cuales esté en vigor el Convenio, deberán cooperar mutuamente en fomentar la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar a bordo de buques. Tal cooperación, entre otros, podría consistir en lo siguiente: desarrollar y coordinar los esfuerzos de búsqueda y salvamento y organizar la pronta asistencia médica y evacuación de personas gravemente enfermas o heridas a bordo de buques por medios tales como sistemas de señalización periódica de la posición de los buques, centros de coordinación de operaciones de salvamento y servicios de helicópteros para casos de urgencia, de conformidad con las disposiciones del Convenio Internacional de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimos y con el Manual de búsqueda y salvamento de buques mercantes y el Manual de búsqueda y salvamento de la OMI, elaborados por la Organización Marítima Internacional (9).

V. CONVENIO SOBRE LA MARINA MERCANTE (NORMAS MINIMAS), 1976 (NUM. 147): PROCEDIMIENTO PARA INCLUIR NUEVOS CONVENIOS EN EL ANEXO

La Conferencia decidió, en su tercera sesión, que la Comisión de Organización de Labores debía examinar el punto cuarto del orden del día, informando a la Conferencia al respecto. El punto cuarto, recordaremos, estaba dedicado al «Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147): procedimiento para incluir nuevos convenios en el anexo».

La Comisión de Organización de Labores, la cual dispuso para sus trabajos de un informe preparado por la Oficina Internacional del Trabajo (10), estableció un Grupo de Trabajo, compuesto por cuatro miembros de cada grupo, para que, bajo la presidencia del Presidente de la Comisión de Organización de Labores, examinara el citado asunto. Este Grupo de trabajo presentó su informe a la sexta sesión de la Comisión de Organización de Labores, el cual iba acompañado de un Proyecto de Resolución re-

(9) Sobre las disposiciones esenciales que a juicio de la Conferencia debería reunir el Convenio, pueden consultarse: «Conclusiones propuestas sobre la protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar», Informe de la Comisión de Protección de la Salud y Asistencia Médica de la Gente de Mar, PTMC/1986/14, pp. 16-21; *Protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar*, Informe IV, Conferencia Internacional del Trabajo, 74.ª reunión (marítima), Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1987.

(10) *Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147): procedimiento para incluir nuevos convenios en el anexo*, Informe IV.

lativa al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (número 147). La Comisión de Organización de Labores, habiendo examinado el informe presentado por el Grupo de Trabajo, lo aprobó y adjuntó a su tercer informe, recomendando a la Conferencia que adoptase dicho proyecto de resolución (11).

VI. REVISION DEL CONVENIO SOBRE LA REPATRIACION DE LA GENTE DE MAR, 1926 (NUM. 23), Y DE LA RECOMENDACION SOBRE LA REPATRIACION DE CAPITANES Y APRENDICES, 1926 (NUM. 27).

La Comisión de la Repatriación fue establecida por la Conferencia al objeto de examinar el quinto punto del orden del día, acogido bajo el título de «Revisión del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (número 23), y de la Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (número 27)».

La Comisión, en un principio, estuvo compuesta por 61 miembros: 25 miembros gubernamentales, 15 miembros armadores y 21 miembros de la gente de mar, asignándole 21 votos a cada uno de los miembros gubernamentales, 35 a cada uno de los miembros armadores y 25 a cada uno de los miembros de la gente de mar. La Comisión fue modificada en cinco ocasiones.

La Comisión, que celebró nueve sesiones y designó un Grupo de Trabajo y un Comité de Redacción, dispuso para sus labores de un informe preparado por la Oficina Internacional del Trabajo (12).

La Comisión preparó conclusiones relativas a la adopción de un nuevo instrumento sobre la repatriación de la gente de mar, el cual, revistiendo la forma de un convenio, debería mencionar en su preámbulo que, desde la adopción del Convenio número 23 y de la Recomendación número 27, la evolución de la industria marítima hace necesaria la revisión del Convenio número 23 para recoger elementos apropiados de la Recomendación número 27, debiendo mencionarse en el preámbulo, asimismo, los considerables progresos habidos en la legislación y la práctica nacionales, después de haber sido tomadas en consideración diversas cuestiones de la repatriación de la gente

(11) El Texto de Proyecto de Resolución puede consultarse en el Tercer Informe de la Comisión de Organización de Labores, PTMC/1986/10, p. 7.

(12) *Revisión del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (número 23), y de la Recomendación sobre la Repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (número 27)*, Informe V.

de mar que no habían sido recogidas en el instrumento existente. Se debería declarar que sería conveniente, consecuentemente, adoptar disposiciones ulteriores por medio de un nuevo instrumento internacional que se refiriese a algunos aspectos complementarios de la repatriación de la gente de mar, habida cuenta del empleo de marinos no nacionales en la industria marítima. En la sexta sesión plenaria, el informe de la Comisión fue aprobado por la Conferencia, adoptándose las conclusiones propuestas en éste.

El instrumento, entre otras disposiciones, habrá de recoger que todo marino tendrá derecho a la repatriación por cualquier motivo que suponga la terminación del empleo; incumbiendo al armador la responsabilidad de organizar la repatriación por medios apropiados y rápidos, el medio de transporte normal será la vida aérea. El costo de la repatriación lo sufragará el armador, sin perjuicio de que quepan reembolsos a favor de éste en los casos previstos en la ley nacional o en los convenios colectivos. De forma subsidiaria, si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de un marino que tenga derecho a ella o no sufraga el coste de la misma, la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque organizará la repatriación del marino y asumirá el costo de la misma, debiendo poder recuperar del armador los gastos efectuados. Si el Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque no organiza la repatriación de un marino o no asume el costo de la misma, el Estado de cuyo criterio el marino deba ser repatriado, siempre que sea parte del Convenio, organizará la repatriación; los gastos ocasionados deberán poder recuperarse del Estado Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque. Si el Estado, desde cuyo territorio el marino deba ser repatriado, no es parte en el Convenio o no toma las disposiciones a que hace referencia el apartado precedente, el Estado del cual sea nacional el marino, siempre que sea parte en el Convenio, organizará la repatriación, debiendo poder ser recuperados los gastos con cargo al Estado en cuyo territorio esté matriculado el buque (13).

(13) Sobre las disposiciones que a juicio de la Conferencia debería reunir el Convenio, puede consultarse: «Conclusiones sobre la repatriación de la gente de mar», Informe de la Comisión de Repatriación, PTMC/1986/15, pp. 23-26; *Revisión del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (1926) (núm. 23)*, y *de la Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (núm. 27)*, Informe V, Conferencia Internacional del Trabajo, 74.^a reunión (marítima), Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1987.

VII. RESOLUCIONES PRESENTADAS POR EL GRUPO DE LA GENTE DE MAR

La comisión de Organización de Labores estudió la cuestión de las resoluciones presentadas por el grupo de la gente de mar de la Conferencia en su tercera sesión, el 8 de mayo de 1986, y en su cuarta sesión, el 12 de mayo de 1986.

Habiendo sido consultado por la Comisión, el Consejero Jurídico afirmó que estaba establecido claramente que las resoluciones que no guardaban relación con los asuntos incluidos no eran admisibles en una Conferencia técnica preparatoria, dado que el orden del día había sido fijado por el Consejo de Administración, y el Reglamento, basado en el Reglamento modelo elaborado por el Consejo de Administración, no contemplaba la posibilidad de que se examinaran resoluciones que no trataran de algún punto del orden del día.

Se realizó un breve debate sobre la medida en que podría considerarse que las distintas resoluciones guardaban relación con los puntos del orden del día, tras el cual la Comisión de Organización de Labores aplazó el examen de la cuestión, con el fin de posibilitar una nueva reflexión al respecto.

En su cuarta sesión, el 12 de mayo de 1986, el grupo de la gente de mar propuso dos enmiendas a sus resoluciones para adaptar mejor su contenido a los puntos del orden del día, acordando, a continuación, la Comisión de Organización de Labores la admisibilidad de las tres resoluciones, decidiéndose, asimismo, nombrar un Grupo de Trabajo formado por un miembro de cada grupo para que revisara el texto de las resoluciones.

La Comisión de Organización de Labores, en su sexta sesión, después de un breve debate sobre los proyectos de resolución presentados por el grupo de trabajo, decidió por unanimidad recomendar a la Conferencia que adoptara los tres proyectos de resoluciones: en la Resolución I se pide al Consejo de Administración que vele porque en los próximos años se asignen fondos suficientes, dentro de los recursos existentes, que permitan reducir de forma importante el período entre dos reuniones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo; en la Resolución II se ruega al Consejo de Administración que haga un llamamiento a todos los Estados marítimos que no hubiesen ratificado el Convenio sobre la consulta tripartita (normas internacionales del trabajo), 1976 (núm. 144) para que lo hagan sin demora y que el citado Consejo, asimismo, vele porque aquellos que lo hubiesen ratificado cumplan con sus disposiciones; finalmente, en la Resolución III, se ruega al Consejo de Administración que pida al Director General que examine las medidas que podría adoptar la Oficina para que en lo sucesivo

se respondiera por los gobiernos de forma adecuada a los cuestionarios de la Oficina sobre asuntos marítimos, prestando especial atención a la participación tripartita, de conformidad con lo dispuesto en la Recomendación sobre la consulta tripartita (actividades de la Organización Internacional del Trabajo) (núm. 152), adoptada en 1976. El informe de la Comisión de Organización de Labores fue examinado por la Conferencia en su quinta sesión plenaria y ésta adoptó unánimemente los proyectos de resoluciones (14).

VIII. REFLEXION FINAL

Los textos surgidos de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria tuvieron como finalidad el ser presentados para su discusión y aprobación en la 74.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, la cual, según fue decidido, en su 235.^a reunión, celebrada en marzo de 1987, por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, debería celebrarse en la ciudad de Ginebra del 24 de septiembre al 9 de octubre de 1987. El orden del día de esta reunión marítima de la Conferencia sería el siguiente (15):

- I. Memoria del Director General.
- II. Bienestar de la gente de mar en el mar y en puerto.
- III. Protección de la Seguridad Social para la gente de mar, incluida la que presta servicio a bordo de los buques con pabellón distinto al de sus propios países.
- IV. Protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar.
- V. Revisión del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar 1926 (núm. 23), y de la Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices (núm. 27).

El amplio compromiso alcanzado en torno a la mayor parte de los puntos examinados en la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria permite albergar un optimismo esperanzado en los trabajos a desarrollar en la 74.^a

(14) Cuarto informe de la Comisión de Organización de Labores, PTMC/1986/11.

(15) Además, la 74.^a reunión (marítima) de la Conferencia será llamada a renovar la composición de la Comisión Paritaria Marítima, de conformidad con las disposiciones del artículo 1 del Reglamento de dicha Comisión. *Memorandum relativo a la 74.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo*, Organización Internacional del Trabajo, Ginebra, 1987; Organization International du Travail (OIT): Nouvelles normes en faveur des gens de mer, *La Semaine Internationale*, SI/18/86, 12 mai 1986, p. 8.

reunión marítima, aunque algunos problemas de especial complejidad técnica, como la Seguridad Social de la gente de mar migrante, o de especial relevancia económica, como los gastos de repatriación, con cargo a los empleadores, deberán ser objeto de reflexión y discusión a fin de unificar posiciones al respecto.

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

Doctor en Derecho. Profesor titular interior de Derecho Internacional.

Facultad de Derecho de Santiago de Compostela.