

ASAMBLEA  
27º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 27/Res.1056  
20 diciembre 2011  
Original: INGLÉS

### **RESOLUCIÓN A.1056(27)**

**Adoptada el 30 de noviembre de 2011  
(Punto 10 del orden del día)**

#### **PROMOCIÓN MÁS AMPLIA POSIBLE DE LA APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE 2006 SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO**

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO,

RECORDANDO la resolución A.987(24), adoptada por la Asamblea de la OMI en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario y por el Consejo de Administración de la OIT en su 292ª reunión, por la cual la Asamblea de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT convinieron, entre otras cosas, en adoptar las *Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo* ("las Directrices"), como cuestión prioritaria; autorizaron al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a difundir las Directrices, una vez finalizadas, por los medios adecuados; y pidieron al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantuvieran sometido a examen el problema del trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo y que evaluaran periódicamente la escala de tal problema,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución LEG.3(91), mediante la cual el Comité Jurídico de la OMI adoptó posteriormente, el 27 de abril de 2006, las *Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo*, que se adjuntan a la presente resolución, e instó a los Gobiernos Miembros a que implantaran las Directrices a partir del 1 de julio de 2006,

RECORDANDO TAMBIÉN que el Consejo de Administración de la OIT adoptó las Directrices en su 296ª reunión, el 12 de junio de 2006,

PREOCUPADOS porque las Directrices no se hayan distribuido todavía con la amplitud necesaria para garantizar que se tengan en cuenta y se apliquen de la manera adecuada en cada caso en que gente de mar se vea implicada en un accidente marítimo,

TOMANDO NOTA de que, de conformidad con lo solicitado en el párrafo 6 de la parte dispositiva de la resolución A.987(24), el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT, desde la adopción de las Directrices, han mantenido la cuestión del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo en sus órdenes del día respectivos, a fin de que el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT puedan seguir las novedades al respecto y convocar, cuando sea necesario, al Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo,

CONSCIENTES de una serie de sucesos que han tenido lugar desde la adopción de las Directrices y en los que se ha detenido durante largos periodos a gente de mar de buques involucrados en accidentes marítimos, planteándose cuestiones acerca de si se les ha tratado justamente, de plena conformidad con los principios establecidos en las Directrices,

REFRENDANDO la opinión manifestada por el Comité Jurídico de la OMI, en su 98º periodo de sesiones, de que el trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo no debería aceptarse en ninguna circunstancia,

RECONOCIENDO que la cuestión del trato justo de la gente de mar es responsabilidad directa de los Estados rectores de puertos o ribereños, los Estados de abanderamiento, el Estado del que la gente de mar sea nacional, los propietarios de buques y la gente de mar,

RECONOCIENDO ASIMISMO que los Estados deberían investigar los accidentes marítimos de conformidad con el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (Convenio N° 147), y, cuando entre en vigor, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM, 2006),

RECONOCIENDO TAMBIÉN que las Directrices deberían implantarse junto con el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, de la OMI, adoptado mediante la resolución MSC.255(84), cuyas partes I y II adquirieron carácter obligatorio en virtud de enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS, que entraron en vigor el 1 de enero de 2010, adoptadas mediante la resolución MSC.257(84),

1. REITERAN LA IMPORTANCIA de las *Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo*, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INSTAN a los Gobiernos Miembros a que implanten las Directrices en la medida que sea posible;
3. INVITAN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI y la OIT a que den la máxima publicidad a las Directrices con objeto de garantizar que gozan de una amplia difusión e implantación;
4. INVITAN TAMBIÉN, según proceda, a los Gobiernos Miembros a que examinen la posibilidad de enmendar su legislación nacional a fin de dar plena y total efectividad a las Directrices;
5. INVITAN ADEMÁS a los Gobiernos Miembros a que adopten medidas para garantizar, en el contexto de las presentes Directrices, la conclusión rápida de todos los procesos judiciales en sus respectivas jurisdicciones, en los que esté involucrada gente de mar en casos de accidente marítimo;
6. INVITAN ASIMISMO a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de los principios recogidos en las Directrices cuando examinen el trato justo de la gente de mar en otras circunstancias en las que pueda detenerse a gente de mar;
7. PIDEN al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que continúen sometiendo a examen el problema del trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo y que evalúen periódicamente la escala de tal problema;
8. PIDEN ADEMÁS a los Gobiernos Miembros que, con carácter de urgencia, señalen esta resolución a la atención de todos los funcionarios gubernamentales, en particular los involucrados en la administración de justicia o que puedan tomar decisiones o intervenir en procedimientos que afecten al trato de la gente de mar en caso de accidente marítimo, así como a la de los propietarios de buques y la gente de mar y sus respectivas organizaciones, y que informen al Comité Jurídico de la OMI de los medios mediante los cuales se ha dado respuesta a esta solicitud.

\*\*\*

## ANEXO

### DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

#### I Introducción

1 Se recomienda observar las presentes Directrices siempre que autoridades públicas detengan a gente de mar en caso de accidente marítimo.

2 Se reconoce que la gente de mar constituye una categoría especial de trabajadores, y que dada la naturaleza mundial del sector del transporte marítimo y la diversidad de jurisdicciones con las que es posible que entre en contacto, necesita de una protección especial, en concreto por lo que respecta a los contactos con las autoridades públicas. El objetivo de las presentes Directrices es velar por que a la gente de mar se le otorgue un trato justo tras un accidente marítimo, así como durante toda investigación y detención por parte de autoridades públicas, además de que la detención no se prolongue más allá de lo necesario.

3 Las presentes Directrices se han elaborado de conformidad con la resolución A.987(24), "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", adoptada el 1 de diciembre de 2005 por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional. La antedicha resolución se adjunta como anexo de las presentes Directrices.

4 El objetivo de las presentes Directrices no es interferir con las normas procesales internas, penales o civiles, de ningún Estado ni con el disfrute pleno de los derechos fundamentales de la gente de mar, incluidos los dispuestos en los instrumentos internacionales sobre derechos humanos, ni con el derecho de la gente de mar a recibir un trato humanitario en todo momento.

5 La gente de mar tiene derecho a que se la proteja contra posibles coerciones o intimidaciones, de quienquiera que vengan, durante o después de cualquier investigación sobre un accidente marítimo.

6 La investigación de un accidente marítimo no debe ir en detrimento de la gente de mar por lo que se refiere a su repatriación, hospedaje, subsistencia, pago de salarios y otros beneficios, además de la asistencia médica. Todo esto ha de ser facilitado sin costo alguno para la gente de mar por el propietario del buque, el Estado que haya procedido a la detención o el Estado que corresponda.

7 Las presentes Directrices no son de aplicación a los buques de guerra ni a las naves auxiliares.

#### II Definiciones

8 A los efectos de las presentes Directrices, por:

- *gente de mar* o *marino* se entenderá toda persona que está empleada o contratada o que trabaja en cualquier puesto a bordo de un buque;

- *propietario del buque* se entenderá el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval, el agente o el fletador a casco desnudo, que haya recibido del propietario del buque la responsabilidad por la explotación del mismo y que, al asumir tal responsabilidad, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades que le incumben al propietario del buque, independientemente de que cualquier otra organización o personas hayan asumido determinadas obligaciones o responsabilidades en nombre del propietario del buque;
- *accidente marítimo* se entenderá cualquier acaecimiento o suceso físico imprevisto relacionado con la navegación, operaciones, maniobras o manejo de un buque o con la maquinaria, equipo, material o carga a bordo del mismo, que pueda tener como resultado la detención de la gente de mar;
- *investigación* se entenderá una investigación sobre un accidente marítimo;
- *detención* se entenderá toda restricción de los movimientos de la gente de mar impuesta por las autoridades públicas como resultado de un accidente marítimo, incluido el impedir que abandonen el territorio de un Estado que no sea ni su país de residencia ni el del que son nacionales.

### **III Directrices para el Estado rector del puerto o ribereño**

9 El Estado rector del puerto o ribereño deberá:

- .1 tomar medidas a fin de que toda investigación que realice para determinar las causas de un accidente marítimo acaecido dentro de su ámbito jurisdiccional se lleve a cabo de forma justa y rápida;
- .2 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir que las organizaciones que representen a la gente de mar en el Estado rector del puerto o ribereño tengan acceso a la gente de mar;
- .3 tomar medidas para garantizar que se adoptan las disposiciones adecuadas para garantizar en todo momento el respeto de los derechos humanos y económicos de la gente de mar detenida;
- .4 garantizar que el trato que se dispensa a la gente de mar sea tal que se respete en todo momento su dignidad humana fundamental;
- .5 tomar medidas para garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos detenidos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica;
- .6 garantizar que a la gente de mar se le brindan todas las garantías procesales sin discriminación alguna;
- .7 garantizar que se facilita a la gente de mar, cuando así sea necesario, servicios de interpretación, y se la informa de su derecho a disponer de asesoramiento jurídico independiente y se le facilita el acceso a este, se la informa de su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración y, en el caso de la gente de mar que haya sido arrestada, garantizar que se le facilita asesoramiento jurídico independiente;

- .8 garantizar que a la gente de mar afectada se la informa de los fundamentos de la investigación que se esté realizando (esto es, si se realiza de conformidad con el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20) enmendada por la resolución A.884(21), o tal como pueda enmendarse en el futuro), o de conformidad con otros procedimientos jurídicos nacionales);
- .9 garantizar que se cumplen sin dilación las obligaciones recogidas en la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, incluidas las relativas al acceso, y que el Estado o Estados de los que sean nacionales todos los marinos afectados son informados de la situación de estos, según sea necesario, y que se permite el acceso a la gente de mar de los funcionarios consulares del Estado de abanderamiento;
- .10 garantizar que toda la gente de mar detenida dispone de medios para comunicarse privadamente con todas las partes que seguidamente se enumeran:
  - miembros de su familia;
  - organizaciones de asistencia social;
  - el propietario del buque;
  - sindicatos;
  - la embajada o consulado del Estado de abanderamiento y de su país de residencia o nacionalidad; y
  - representantes legales;
- .11 utilizar todos los medios posibles para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar;
- .12 asegurarse de que las decisiones que se adoptan de conformidad con el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 73/78), son coherentes con la regla 11 del Anexo I (Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos);
- .13 realizar prontamente entrevistas con la gente de mar, cuando sea para los fines de una investigación por parte de un Estado ribereño tras un accidente marítimo, tomando en consideración sus condiciones físicas y mentales después del accidente;
- .14 tomar medidas para garantizar que la gente de mar que ya haya sido entrevistada, o cuya presencia no sea necesaria para la investigación que realice un Estado ribereño tras un accidente marítimo, pueda volver a embarcarse o ser repatriada sin demoras indebidas;
- .15 tomar en consideración alternativas que no supongan la privación de libertad a la detención a la espera de juicio (incluida la detención en calidad de testigo), especialmente cuando sea evidente que la gente de mar en cuestión está contratada por una compañía que presta servicios marítimos regulares al Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención;

- .16 concluir con prontitud su investigación y, de ser necesario, imputar a la gente de mar sospechosa de conductas delictivas y garantizar que toda la gente de mar imputada goza de las debidas garantías procesales;
- .17 contar con procedimientos para indemnizar con prontitud y plenamente por cualquier daño, perjuicio o pérdida sufrida por la gente de mar detenida o por el propietario del buque, en relación con la detención de ese marino en particular, atribuibles a actos u omisiones indebidos, inaceptables o injustificados del Estado rector del puerto o ribereño que haya procedido a la detención;
- .18 en la medida en que lo permita la legislación nacional, garantizar que se dispone de un procedimiento para constituir una fianza razonable u otra garantía financiera que permita la puesta en libertad y repatriación de la gente de mar detenida, a la espera de que se resuelva cualquier investigación o proceso judicial;
- .19 tomar medidas, en el caso de que la gente de mar esté detenida, para que toda vista judicial se desarrolle lo más rápidamente posible;
- .20 tomar medidas para garantizar que las decisiones que se adoptan son coherentes con las disposiciones generalmente aplicables del derecho del mar;
- .21 tomar medidas a fin de respetar las disposiciones generalmente aceptadas del derecho marítimo internacional con respecto a los principios de jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento en cuestiones relativas a abordajes u otros sucesos propios de la navegación; y
- .22 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

#### **IV Directrices para el Estado de abanderamiento**

##### **10 El Estado de abanderamiento deberá:**

- .1 tomar medidas para garantizar que toda investigación destinada a determinar las causas de un accidente marítimo se lleva a cabo de forma justa y rápida;
- .2 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
- .3 cuando sea oportuno, participar directamente, de conformidad con lo dispuesto en el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución de la Asamblea de la OMI A.849(20) enmendada por la resolución A.884(21), o tal como pueda enmendarse en el futuro), en la investigación de todo siniestro marítimo;
- .4 contribuir a garantizar que los armadores cumplen sus obligaciones con respecto a la gente de mar afectada por un accidente marítimo o que participe en cualquier investigación;

- .5 garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos detenidos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica;
- .6 garantizar que los propietarios de los buques cumplen con sus obligaciones de cooperar en cualquier investigación que realicen el Estado de abanderamiento, el Estado ribereño o el Estado rector del puerto, tras un accidente marítimo;
- .7 ayudar a la gente de mar a obtener un trato justo y prestar asistencia a los propietarios de los buques en caso de investigación por parte de un Estado rector de puerto o ribereño;
- .8 financiar la repatriación de la gente de mar, cuando sea necesario, tras un accidente marítimo en los casos en que el propietario del buque no cumpla con su responsabilidad de repatriar;
- .9 prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de procedimientos y en la devolución a un Estado rector de puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;
- .10 tomar medidas para garantizar que se permite el acceso de sus funcionarios consulares a la gente de mar afectada, independientemente de su nacionalidad;
- .11 tomar todas las medidas necesarias para garantizar el trato justo de la gente de mar empleada o contratada en un buque que enarbole su pabellón. Esto podría llegar a incluir la utilización de mecanismos internacionales de resolución de controversias, mediante los que se pueda garantizar la pronta liberación de los buques y las tripulaciones tras haber constituido una fianza o garantía financiera razonable; y
- .12 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

## **V Directrices para el Estado de la gente de mar**

- 11 El Estado de la gente de mar deberá:
  - .1 cooperar y entrar en comunicación con todos los Estados, propietarios de buques y gente de mar que tengan un interés sustancial y tomar medidas para permitir el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
  - .2 vigilar el bienestar físico y mental de la gente de mar de su nacionalidad afectada por un accidente marítimo, incluida toda investigación conexa, y el trato que se le dispensa;
  - .3 financiar la repatriación de su gente de mar, cuando sea necesario, tras un accidente marítimo, en los casos en que los propietarios de los buques y el Estado de abanderamiento no cumplan con su responsabilidad de repatriar;

- .4 prestar asistencia, según disponga su legislación nacional, en la notificación de los procedimientos y en la devolución a un Estado rector del puerto o ribereño de la gente de mar sujeta a su jurisdicción, únicamente cuando su presencia sea necesaria para prestar testimonio en cualquier procedimiento iniciado a raíz de un accidente marítimo;
- .5 tomar medidas para garantizar que se permite el acceso de sus funcionarios consulares a la gente de mar afectada;
- .6 tomar medidas para prestar apoyo y asistencia y facilitar el trato justo de su gente de mar y el rápido desarrollo de la investigación;
- .7 tomar medidas para garantizar que todos los fondos enviados por los propietarios de los buques, el Estado que ha procedido a la detención o cualquier otro Estado, destinados a la gente de mar detenida, o a prestar apoyo a las familias de esa gente de mar, se entregan para los fines previstos; y
- .8 tomar medidas para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones.

## **VI Directrices para los propietarios de los buques**

12 Por lo que respecta a las investigaciones, los propietarios de los buques tienen la obligación fundamental de proteger los derechos de la gente de mar que empleen o contraten, incluido el derecho a no autoinculparse, y de adoptar medidas para garantizar que a dicha gente de mar se le dispensa un trato justo, y deberán:

- .1 tomar todas las medidas posibles para garantizar que no se adoptan medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones y para garantizar que no se tolera ese comportamiento por parte de otras entidades;
- .2 cooperar y entrar en comunicación, según proceda, con todos los Estados, otros propietarios de buques, y la gente de mar que tengan un interés sustancial, y tomar medidas para facilitar el acceso a la gente de mar de las organizaciones que la representen;
- .3 tomar medidas para agilizar la investigación por parte de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento;
- .4 tomar medidas, prestando el debido respeto a los derechos que sean del caso, para propiciar que la gente de mar y a las demás personas de las que sean empleadores colaboren en cualquier investigación;
- .5 hacer uso de todos los medios razonables para conservar las pruebas a fin de reducir al mínimo la necesidad de que se requiera de forma continua la presencia física de la gente de mar;
- .6 cumplir sus obligaciones con respecto a la repatriación de la gente de mar, o tomar medidas para reembarcarla; y
- .7 garantizar o verificar que se cuenta con las disposiciones adecuadas para proporcionar a cada uno de los marinos medios de subsistencia, incluidos, según proceda, salarios, alojamiento, alimentos y atención médica.



**VII Directrices para la gente de mar**

13 La gente de mar deberá:

- .1 tomar medidas para disponer, si es necesario, de servicios de interpretación adecuados;
- .2 tomar medidas para asegurarse de que comprenden plenamente su derecho a no autoinculparse y que entienden plenamente que cuando se presta declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento, esas declaraciones podrían usarse en un futuro proceso penal;
- .3 tomar medidas para asegurarse, si lo consideran necesario, de que disponen de los medios necesarios para tener acceso a asesoramiento jurídico antes de decidir si se va a prestar declaración en presencia de los investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento; y
- .4 participar, en la medida posible, y teniendo presente su derecho a no autoinculparse, en la investigación que realicen investigadores de un Estado rector de puerto, ribereño o de abanderamiento, facilitando información que, a su leal saber y entender, sea verídica.

\* \* \*





ASAMBLEA  
24º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 24/Res.987  
9 febrero 2006  
Original: INGLÉS

**Resolución A.987(24)**

**Adoptada el 1 de diciembre de 2005  
(Punto 10 del orden del día)**

**DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR  
EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO**

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO,

CONSCIENTES de una serie de sucesos recientes en los que se ha detenido durante largo tiempo a la gente de mar de buques que han sufrido accidentes marítimos,

GRAVEMENTE PREOCUPADOS por la necesidad de garantizar un trato justo para la gente de mar en vista de que, como consecuencia de accidentes marítimos, es objeto de manera creciente de la aplicación de procedimientos penales,

CONSCIENTES ASIMISMO de que la gente de mar podría no estar familiarizada con las leyes y procedimientos de un Estado rector del puerto o ribereño y desconocer las consecuencias que podría acarrearle la aplicación de dichas leyes nacionales,

CONVENCIDOS de que la gente de mar no debe ser utilizada como rehén en espera de la resolución de un conflicto de carácter económico,

PREOCUPADOS porque en algunos casos las razones para dichas detenciones no han quedado claras para la gente de mar detenida ni para la comunidad marítima internacional,

PREOCUPADOS TAMBIÉN porque en algunos casos la gente de mar detenida ha sido sometida a condiciones en las que al parecer sus derechos humanos básicos no han sido respetados debidamente,

PREOCUPADOS ASIMISMO porque estos casos tienen un efecto negativo en la moral de la gente de mar, en el interés que la profesión de marino puede despertar en los jóvenes y en la contratación de éstos, así como en la capacidad del sector para retener a la gente de mar que ya ejerce esta profesión,

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

RECORDANDO la Declaración Universal de Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales,

RECORDANDO TAMBIÉN la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, 1998 y los principios internacionales generalmente aceptados de los derechos humanos aplicables a todos los trabajadores,

RECORDANDO ASIMISMO la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, en particular el artículo 292, sobre la pronta liberación de buques y de sus tripulaciones, y el artículo 230, sobre sanciones pecuniarias y respeto de los derechos reconocidos de los acusados,

TOMANDO NOTA de que el Convenio MARPOL 73/78 estipula, en la regla 11 del Anexo I, y en la regla 6 del Anexo II, que determinadas descargas no constituyen una infracción del Convenio, concretamente las resultantes de averías sufridas por un buque o por su equipo, siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se toman todas las precauciones razonables del caso para evitar la descarga o reducirla a un mínimo, y a menos que el propietario o el capitán haya actuado o bien con la intención de causar la avería o bien con imprudencia temeraria y a sabiendas de que probablemente iba a producirse una avería,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de las pertinentes normas internacionales sobre el trabajo aplicables a la repatriación de la gente de mar, en particular el Convenio de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº 166),

TOMANDO NOTA ASIMISMO del Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20), enmendado por la resolución A.884(21)),

RECONOCIENDO los derechos establecidos de los Estados de enjuiciar o de extraditar, de conformidad con el derecho internacional, a las personas acusadas de conducta delictiva,

RECONOCIENDO ASIMISMO que los Estados deben investigar los accidentes marítimos,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que la cuestión del trato justo de la gente de mar es responsabilidad directa de los Estados rectores de puertos o ribereños, los Estados de abanderamiento, el Estado del que la gente de mar sea nacional, los propietarios de buques y la gente de mar,

CONVENCIDOS de que el establecimiento de unas directrices de carácter recomendatorio es un modo adecuado de constituir un marco de seguridad jurídica y de buenas prácticas de carácter uniforme para garantizar que, en caso de accidente marítimo, la gente de mar reciba un trato justo y no se violen sus derechos,

CONSIDERANDO que, dado el carácter mundial del sector del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

CONVENCIDOS ASIMISMO de que la protección de los derechos de la gente de mar mediante la aplicación de las directrices mencionadas es necesaria a fin de evitar la carga financiera, física y emocional que la detención prolongada inflige a la gente de mar y a sus familias,

CONSIDERANDO que la adopción de unas directrices que faciliten el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo debe llevarse a cabo urgentemente,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité Jurídico en su 90º periodo de sesiones y refrendadas por el Consejo de Administración de la OIT en su 292ª reunión,

1. INSTAN a todos los Estados a que respeten los derechos humanos básicos de la gente de mar que se vea afectada por un accidente marítimo;
2. INSTAN TAMBIÉN a todos los Estados a que investiguen rápidamente los accidentes marítimos a fin de evitar el trato injusto de la gente de mar;
3. INSTAN ASIMISMO a todos los Estados a que adopten procedimientos que permitan la pronta repatriación o reembarco de la gente de mar después de un accidente marítimo;
4. INVITAN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo o de observador ante la OMI o la OIT, según proceda, a que registren los casos de trato injusto de gente de mar tras un accidente marítimo y faciliten esa información a la OMI o a la OIT cuando se les solicite;
5. CONVIENEN en adoptar las directrices como cuestión prioritaria y a tal fin piden al Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar que finalice su labor prontamente;
6. AUTORIZAN al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a difundir dichas directrices, una vez finalizadas, por los medios adecuados, solicitándoles que informen al respecto en el vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea de la OMI y en la 295ª reunión del Consejo de Administración de la OIT;
7. PIDEN al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometido a examen el problema del trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo, y que evalúen periódicamente la escala de tal problema; y
8. PIDEN a los Gobiernos Miembros que pongan esta resolución en conocimiento de los propietarios de buques y de la gente de mar y sus respectivas organizaciones, así como en el de todo funcionario gubernamental que participe en la toma de decisiones o intervenga en los procedimientos que afecten al trato de la gente de mar en caso de accidente marítimo.