



**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**

6.^a reunión

Punto 6 del orden del día

IMO/ILO/WGLCCS 6/6

3 de noviembre de 2005

Original: inglés

Informe del Grupo de Trabajo

1. Apertura de la reunión

1.1. 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 (Grupo mixto de trabajo) celebró su 6.^a reunión del 19 al 21 de septiembre de 2005 en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI). La lista de los documentos presentados para ser examinados por el Grupo mixto de trabajo durante esta reunión y la lista de participantes figuran, respectivamente, en los anexos 2 y 3 del presente documento.

1.2. Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General de la OMI, la Sra. Rosalie Balkin, Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, hizo hincapié en el compromiso de la Organización por examinar los aspectos relacionados con el factor humano en el contexto del transporte marítimo y en que esto es uno de sus objetivos prioritarios durante el decenio en curso. La compleja cuestión de la gente de mar detenida en tierra como resultado de accidentes en los que están involucrados buques en los que prestaban servicio ha sido incluida en el orden del día del Comité Jurídico de la OMI, y el Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo había celebrado su primera reunión en la OMI en enero de 2005. Como un primer paso, el Grupo había adoptado un proyecto de resolución relativo a las directrices sobre el trato justo a la gente de mar en caso de accidente marítimo, la cual se presentaría a la Asamblea de la OMI a fin de su adopción en su vigésimo cuarto período de sesiones, en noviembre de 2005.

1.3. La Sra. Balkin recordó que el actual Grupo mixto de trabajo se había constituido de conformidad con las disposiciones del acuerdo de colaboración entre la OMI y la OIT para velar, a través de la aplicación de los instrumentos internacionales oportunos, por los derechos de la gente de mar con respecto a un asunto igualmente importante, esto es, el derecho a una indemnización adecuada en caso de muerte o de lesiones corporales, así como para una protección adecuada en caso de abandono.

1.4. La Sra. Balkin también recordó los principales logros alcanzados por el Grupo mixto de trabajo, esto es, la elaboración de dos resoluciones importantes y de las directrices conexas, una sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la

gente de mar y la otra sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, las cuales habían sido aprobadas y eran de aplicación a partir del 1.º de enero de 2002, tras haber sido adoptadas por los órganos rectores de la OMI y de la OIT.

1.5. Tras resaltar los objetivos de las dos resoluciones, la Sra. Balkin señaló que la base de datos conjunta sobre el abandono de la gente mar, elaborada por la OIT, con el apoyo financiero de la Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA) era, por supuesto, otro resultado importante de la labor del Grupo mixto de trabajo. Siempre que en la actual reunión se alcanzase un acuerdo sobre los procedimientos que se debían seguir para la aprobación de la información que se había de incluir en la base de datos y en especial, sobre la definición de «caso resuelto», la base de datos constituirá una herramienta eficaz para dar seguimiento de forma amplia y con resultados al problema del abandono de la gente de mar.

1.6. De conformidad con su mandato revisado, al Grupo se le había encomendado ahora el examen de todas las cuestiones relacionadas y, en especial, la supervisión de la implantación de las directrices adoptadas mediante las resoluciones.

1.7. Entre las tareas del Grupo estaba el examen de la cuestión de la garantía financiera para los miembros de la tripulación/gente de mar y las personas a su cargo con respecto a las indemnizaciones de casos de muerte, lesiones corporales y abandono, tomando en consideración los instrumentos pertinentes de la OMI y de la OIT, incluidos los que estaban siendo objeto de examen o que era probable que se adoptasen en un futuro. A este respecto se tendrían que hacer las recomendaciones oportunas al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT, en especial con respecto a posibles soluciones sostenibles a largo plazo para abordar el problema de la indemnización en casos de muerte o lesiones corporales.

1.8. En este contexto la Sra. Balkin propuso que, a la espera de los resultados de la 94.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (Reunión Marítima) prevista para febrero de 2006, tales recomendaciones deberán estar dirigidas a la adopción de las medidas apropiadas para una mejor implantación y una aceptación más amplia de las resoluciones y de las directrices conexas, y a continuar con la supervisión de los avances, o la falta de éstos, en este contexto.

1.9. Para concluir, la Sra. Balkin dijo que la importancia fundamental que asigna la OMI a la gente de mar en el contexto del mundo marítimo y el monumento a la gente de mar, claramente visible para todos los que entran al edificio de la OMI, venían a demostrar su invaluable contribución para hacer posible un flujo ininterrumpido del comercio marítimo internacional y de la economía mundial. Tal como había señalado el Secretario General de la OMI: «la profesión de marino puede ser muy solitaria, exigente laboralmente y en ocasiones peligrosas, además de exigir estar muchas horas de servicio — por lo tanto la gente de mar y sus familias tienen derecho a una estructura de apoyo adecuada cuando enfrentan dificultades. Asimismo es importante facilitar este apoyo y protección a la gente de mar para presentar una imagen positiva de la vida en el mar».

1.10. En nombre del Director General de la OIT y de la Sra. Cleopatra Dombia-Henry, Directora del Departamento de las Normas Internacionales del Trabajo y Actividades Marítimas, el Sr. Jean-Yves Legouas, Especialista Marítimo Superior, hizo extensiva a todos los participantes la bienvenida de la OIT. Señaló que los debates y logros del Grupo mixto de trabajo durante los tres días siguientes tendrían una importancia especial, dado que se iban a desarrollar con sólo unos meses de antelación a la prevista adopción, en febrero de 2006, de un nuevo instrumento importante de la OIT, esto es, el Convenio refundido de normas del trabajo marítimo.

1.11. El informe elaborado conjuntamente por las Secretarías de la OMI y de la OIT, que figura en el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/1, intenta reflejar cómo se han aplicado las directrices y su efecto en la legislación y en la práctica. Adicionalmente a los 11 Estados Miembros que habían respondido antes de la última reunión, en enero de 2004, del Grupo mixto de trabajo, posteriormente habían respondido otros 35 Estados Miembros. Hizo extensivo su agradecimiento a todos por su ayuda en obtener esta información, así como la facilitada anteriormente y que se recogió en el informe correspondiente a la quinta reunión del Grupo mixto de trabajo. Adicionalmente a las 46 respuestas que figuran en el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/1, tras haberse ultimado este documento se habían recibido otras dos respuestas de Estados Miembros. Estas figuran en el documento IMO/ILO/WGLCCS/WP.1

1.12. El Sr. Legouas seguidamente señaló a la atención de los participantes la lista de casos de abandono notificados, adjunta al documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/1, en cuyo anexo se incluyen todos los casos surgidos durante el período objeto de informe, esto es, de enero de 2004 a junio de 2005, que habían sido notificados a las secretarías por los Estados Miembros, la ISF y la ITF. Para facilitar su examen, se habían agrupado en dos categorías: «casos notificados» y «casos notificados pendientes de resolver». Subrayó la importancia de la creación de una base de datos sobre abandonos. Se habían llevado a cabo los estudios pertinentes y se había decidido, en consulta con la Secretaría de la OMI, que la base de datos estaría basada en la OIT. Agradeció a la ISSA su ayuda en la financiación de los costos de puesta en funcionamiento.

1.13. Señaló que la base de datos estaba lista desde el punto de vista del funcionamiento operativo. No obstante se habían planteado diversas cuestiones técnicas y hasta que éstas se hubiesen aclarado se decidió limitar el acceso a la base de datos al Presidente del Grupo mixto de trabajo y a las secretarías de la ISF y de la ITF. Por esta razón se había distribuido para esta reunión el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/4, y se esperaba que se pudieran alcanzar avances importantes en este respecto.

1.14. En sus palabras de apertura, el Presidente del Grupo mixto de trabajo, el Sr. Jean-Marc Schindler (Gobierno Miembro – Francia), le dio las gracias a la Sra. Balkin y al Sr. Legouas y señaló que el Grupo mixto de trabajo había tomado debida nota de lo que se habían dicho en sus alocuciones de apertura.

1.15. Señaló que es esta ocasión el Grupo mixto de trabajo se enfrentaba a una situación diferente. En primer lugar todos eran conscientes de que la OIT estaba en el proceso de elaborar un nuevo convenio refundido de normas del trabajo marítimo. En los documentos se había hecho referencia a un proyecto de texto, pero dado que todavía estaba en fase de redacción no se le podía considerar como un texto adoptado en vigor. En segundo lugar, el Grupo mixto de trabajo sólo había ultimado un primer examen de la situación, con posterioridad a la publicación de las resoluciones. En tercer lugar, era muy posible que al Grupo mixto de trabajo se le presentaran posibles nuevas soluciones. Por tanto pudiera ser necesario una nueva reunión del Grupo y se les pedía a los participantes que tuvieran una actitud abierta y constructiva como había sido el caso en reuniones anteriores.

2. Aprobación del orden del día

2.1. El Grupo mixto de trabajo aprobó el orden del día provisional que figura en el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/1.

3. Examen de la cuestión de la garantía financiera para los tripulantes/gente de mar y para sus familiares a cargo con respecto a las indemnizaciones en caso de lesiones corporales, muerte y abandono, tomando en consideración los instrumentos pertinentes de la OMI y de la OIT, incluidos los que se están examinando actualmente o que posiblemente se adopten en un futuro

Abandono de la gente de mar

3.1. En su discurso de apertura, la representante de los armadores manifestó su esperanza de que en la presente reunión del Grupo mixto de trabajo se pudieran alcanzar los objetivos previstos. Tal como se explica con mayores pormenores en los documentos presentados por su Grupo, los armadores estimaban que la base de datos demuestra que el abandono no era un problema frecuente. Los casos notificados solamente representaban el 0,04 por ciento de la flota mundial y muchos de éstos se habían resuelto. Asimismo, se habían incluido los buques de pesca, si bien no formaban parte del ámbito de la labor del Grupo mixto de trabajo. Incluso tomando en cuenta los cuatro casos adicionales presentados por la gente de mar, los resultados de las estadísticas no cambiaban significativamente. No había ya una necesidad imperiosa de contar con un instrumento obligatorio; el proyecto de convenio refundido de normas del trabajo marítimo abordaba cuestiones que ya se trataban en las Directrices OMI/OIT, teniendo éstas al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para acoger los diversos sistemas nacionales ya existentes. Esto también era así con respecto a las reclamaciones de los tripulantes, las cuales habían sido adecuadamente abordadas en el proyecto más reciente del convenio refundido. Su Grupo estaba a la espera de escuchar las opiniones de los Gobiernos y de la gente de mar.

3.2. El representante de la gente de mar dijo que estaba a las espera de conocer las decisiones que se adoptasen en la presente reunión del Grupo mixto de trabajo. Si bien el Grupo mixto de trabajo se reunía por sexta vez, no era mucho lo que había cambiado. Recientemente se habían notificado menos casos, debido a los buenos tiempos que atravesaba el sector. Señaló que por tanto temía que una vez que pasaran los buenos tiempos pudieran darse muchos casos. El Grupo mixto de trabajo había reconocido la importancia de esta cuestión y también había aplicado las Directrices a los buques pesqueros que realizaban viajes internacionales y esto quedaba reflejado en sus decisiones previas. Los casos de abandono daban una mala imagen al sector, que competía con otros para atraer candidatos apropiados. Por tanto era importante elaborar instrumentos de carácter obligatorio para reducir los efectos negativos de estas cuestiones en el sector del transporte marítimo. A este efecto, su Grupo había identificado en dos notas presentadas al Grupo mixto de trabajo los principios que debían incluirse en los instrumentos obligatorios. Si estos instrumentos obligatorios no pudieran elaborarse desde una perspectiva multilateral, su Grupo apoyaría enfoques unilaterales o regionales. Su Grupo estaba convencido de que el Convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT, no abordaba en su totalidad todas las cuestiones. Dado que la refundición simplemente constituía una compilación de todas las normas ya existentes y el Grupo mixto de trabajo, tras realizar análisis, había determinado que los instrumentos existentes no eran suficientes, su Grupo no compartía la opinión de los armadores de que la refundición constituía una solución para este problema pendiente de resolver. Asimismo y dado que el instrumento todavía estaba en fase de proyecto, todavía se desconocían otros aspectos importantes tales como los requisitos para la entrada en vigor. Estos aspectos podrían tener efectos importantes en el calendario previsto, que podría tomar varios años. Asimismo las Directrices tienen un carácter mucho más significativo que las disposiciones del proyecto de Convenio refundido. Por tanto su Grupo no compartía las opiniones de los armadores; era necesario contar con un instrumento obligatorio.

3.3. La delegación de las Filipinas señaló que en su calidad de país que aporta gran cantidad de la gente de mar que tripulaba los buques de navegación marítima, las Filipinas contaban con un sistema institucionalizado para proteger el bienestar de su gente de mar a través de un programa amplio de asistencia y prestaciones sociales. La obligación de indemnizar y de facilitar prestaciones sociales en caso de muerte, lesiones o enfermedad y la repatriación de la gente de mar ha estado consagrada durante mucho tiempo en las condiciones mínimas y disposiciones que rigen los contratos de la gente de mar.

3.4. Estaba convencida de la importancia de un debate continuo sobre cuestiones y aspectos relacionados con el tema de las lesiones, enfermedades o muerte de gente de mar y su abandono, en puertos extranjeros. Si bien era cierto que la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, de la Organización Internacional del Trabajo, había examinado en el proyecto de Convenio refundido de normas del trabajo marítimo disposiciones relativas a las lesiones, enfermedades y muerte de la gente de mar y su abandono en puertos extranjeros, estas disposiciones sólo podrían ser efectivas si el Convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT, recibiese la mayor aceptación posible entre los Estados Miembros y entrara en vigor a la mayor brevedad posible. A reserva de esto, la labor del Grupo mixto de trabajo debía de continuar a fin de velar por que los principios consagrados en las resoluciones se implantaran. También era esencial la continua supervisión de los casos, especialmente los de abandono de la gente de mar en puertos extranjeros.

3.5. La delegación era de la opinión de que se debía permitir cierta flexibilidad en el momento de determinar la solución sostenible a largo plazo para abordar el problema de la garantía financiera para los casos de abandono de miembros de la tripulación. Las Filipinas eran parte en uno de los instrumentos de la OIT que regían la responsabilidad con respecto a la repatriación de la gente de mar, el cual había sido debidamente implantado. Informó al Grupo mixto de trabajo de que el Ministerio de Trabajo y Empleo disponía de un fondo de asistencia social para la gente de mar fuera del país mediante el que se aseguraba que ningún marino filipino abandonado en puertos extranjeros careciera de recursos para la repatriación. Este deber también se imponía a las agencias autorizadas que ofrecían empleo a la gente de mar.

3.6. Por lo que respecta a la solución sostenible a largo plazo para abordar los problemas de la garantía financiera con respecto a la indemnización en caso de lesiones personales o muerte de un miembro de la tripulación, la delegación estimaba que las disposiciones recogidas en el proyecto de convenio refundido de normas del trabajo marítimo eran lo suficientemente pormenorizadas como para garantizar que a la gente de mar se les facilitaba asistencia financiera adecuada en caso de lesiones, enfermedad o muerte. También estimaba que debían de tomarse en consideración modalidades alternativas de cobertura, dadas las disposiciones nacionales existentes en distintas jurisdicciones. Si bien era consciente de la función que desempeñaban los clubes de protección e indemnización, facilitando la cobertura necesaria, explicó que las normas nacionales facilitaban una protección más amplia para la gente de mar filipina.

3.7. La delegación terminó señalando que dado el volumen creciente de mercancías transportadas por mar y la importancia de garantizar un suministro constante de gente de mar para tripular los buques, era necesario abordar el asunto de una solución sostenible a largo plazo sobre la cuestión de las lesiones, enfermedades o muerte y el abandono de la gente de mar.

3.8. La delegación de los Estados Unidos de América, si bien reconocía la postura de los armadores, esto es, que el proyecto de convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT, podría ofrecer algunas soluciones a largo plazo con respecto a las cuestiones que se estaban tratando, señaló que sería prematuro dar por terminadas las discusiones del presente foro basándose en el antedicho instrumento. Señaló que, en ese momento, no se

conocía con certeza el contenido del texto final, ni tampoco la ratificación ni el calendario para la misma por parte de las naciones que decidieran pasar a ser Partes en el convenio refundido. Seguidamente instó al Grupo mixto de trabajo a que no basaran conclusiones amplias en los datos limitados de los que se disponía actualmente en la base conjunta de datos sobre casos de abandono de la gente de mar, dado que en el momento presente el sector del transporte marítimo pasaba por un ciclo comercial muy prospero que inevitablemente no duraría siempre.

3.9. La delegación observadora de Noruega señaló que favorecía que estas cuestiones se reglamentaran mediante un instrumento obligatorio. Las actuales Directrices constituían una buena base para el desarrollo de una solución sostenible a más largo plazo. El Grupo mixto de trabajo debía ultimar su labor después de examinar donde deberían recogerse las disposiciones acordadas.

3.10. Esta opinión gozó del apoyo de la delegación observadora de la Federación de Rusia.

3.11. La delegación de Francia señaló que el proyecto de convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT, no abordaba adecuadamente la protección de la gente de mar en caso de abandono, enfermedad o muerte. A este respecto señaló que en el proyecto de la OIT no existía ninguna disposición sobre garantía financiera para casos de abandono.

3.12. Las disposiciones sobre garantías financieras en caso de enfermedad, lesión o muerte no eran suficientemente específicas y por ejemplo, no contemplaban el acceso directo a los aseguradores ni la obligación de notificar la retirada de la cobertura.

3.13. Durante los debates en la OIT, se decidió remitir al Grupo mixto de trabajo la discusión pormenorizada de estas cuestiones, por lo que le correspondió al Grupo seguir deliberando sobre los pormenores de una solución obligatoria.

3.14. La delegación del Reino Unido apoyó la labor del Grupo mixto de trabajo sobre cuestiones de gran importancia con respecto a la reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar y señaló que era necesario garantizar que la buena imagen, por lo general del sector transporte marítimo, se mantenía y se mejoraba, si era necesario, y hacer que el sector fuera atractivo para los jóvenes que quisieran dedicarse a un oficio valioso y que recompensaba. Señaló que había una gran divergencia de opiniones y de respuestas a las cuestiones que se estaban debatiendo ampliamente. En especial, se debían examinar más detenidamente las soluciones alternativas con respecto a la facilitación de garantías financieras. Estimaba que era demasiado temprano para llegar a la conclusión de que el proyecto de Convenio refundido de la OIT podría proporcionar la solución a todas las cuestiones que se le habían planteado al Grupo de Trabajo, si bien podría constituir un avance importante en esa dirección y terminó diciendo que era prematuro sugerir que no tendría sentido que el Grupo continuara existiendo en el futuro.

3.15. La delegación de Grecia observó que, independientemente de la frecuencia de los sucesos, el Grupo mixto de trabajo debería de continuar trabajando, tomando en consideración la labor realizada en la OIT.

3.16. La delegación observadora del Brasil estaba a favor de una solución sostenible a largo plazo y sugirió que un instrumento obligatorio adecuado podría incluirse en un instrumento obligatorio existente de la OMI.

3.17. La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P e I, refiriéndose a los documentos IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3 y 5/2/2 presentados en la tercera y quinta reunión del Grupo mixto de trabajo, reiteró que una evaluación imparcial de los hechos y de las pruebas relativas a los pagos de indemnizaciones a la gente de mar por lesiones

personales y muerte no mostraba la existencia de un problema profundo ni indicaba que hubiera una práctica amplia en cuanto a tratar dichas reclamaciones de manera injusta, en detrimento de la gente de mar.

3.18. En opinión del Grupo Internacional, muchas de las preocupaciones y reservas manifestadas por los representantes de la gente de mar venían dadas por el contenido de los contratos de trabajo (muchos de los cuales habían sido negociados por entes representativos de la gente de mar tales como la ITF) y la aplicación de la legislación oportuna en las jurisdicciones pertinentes.

3.19. El Grupo Internacional había intentado dar respuesta a las preocupaciones mediante:

- la investigación de todas las alegaciones de trato injusto de las reclamaciones y dando respuesta a éstas;
- distribuyendo a los corresponsales de los clubes un recordatorio de la política del Grupo Internacional de que las reclamaciones de pago de indemnizaciones estipuladas en contratos deben de pagarse sin dilación y en su totalidad (se adjuntó una copia de la circular al documento IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3/Add.1, presentado por el Grupo Internacional);
- proponiendo un procedimiento informal mediante el cual las alegaciones del uso de técnicas de gestión injustas de las reclamaciones por parte de un club o del corresponsal de un club puedan notificarse a la Secretaría del Grupo Internacional. Diversas organizaciones estaban haciendo uso de este procedimiento; y
- observó que las disposiciones del Convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT, abordaba la cuestión de la protección de la gente de mar con respecto a los casos de muerte y lesiones corporales y debería abordar también cualquier otra preocupación que pudiera albergar la gente de mar.

3.20. A este respecto señaló que elaborar una solución obligatoria, en el ámbito de la OMI, comenzando desde cero, posiblemente tomaría más tiempo que implantar el texto de la OIT, que ya estaba muy avanzado, y terminó diciendo que el Grupo Internacional no estimaba que existiese una necesidad imperiosa de elaborar una solución obligatoria a largo plazo, o de seguir examinando esta cuestión.

3.21. El Presidente observó que las posturas de los interlocutores sociales estaban muy apartadas. También observó que si bien eran totalmente conscientes de los avances de la OIT en la labor, ninguno de los Gobiernos había propuesto que el Grupo mixto de trabajo cesara sus trabajos.

3.22. La representante de los armadores hizo hincapié en que la OIT era el foro adecuado para abordar las cuestiones que se estaban examinando. Al contrario que algunos Gobiernos, su Grupo estimaba que el Convenio refundido de normas del trabajo marítimo abarcaba estas cuestiones. A este respecto estimaba que la labor de refundición había ido más allá de la de simplemente refundir las normas existentes. Se había avanzado mucho a este respecto desde la última reunión del Grupo mixto de trabajo y el nuevo texto de la OIT iba más allá de los actuales convenios. Asimismo, y con respecto a la cuestión planteada por algunos Gobiernos, esto es, la de que la elaboración de un instrumento obligatorio de la OMI tomaría bastante tiempo, los armadores eran de la misma opinión. En la actualidad no eran mucho los casos de abandono; la mayoría de éstos se habían resuelto. No obstante, no era posible tener una determinación exacta hoy en día.

3.23. La delegación de Grecia opinó que, al proseguir sus labores, el Grupo mixto de trabajo debería tener presente algunos de los elementos que se habían incluido en el proyecto de convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT.

3.24. La representante de los armadores se mostró conforme con la delegación de Grecia y subrayó que el texto del Convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT, sólo podría discutirse en la Conferencia Internacional del Trabajo, próxima a celebrarse. El proyecto, que constituía un texto muy sólido, hacía posible abordar la cuestión de la provisión de garantías financieras, en el contexto del ejercicio de refundición, tanto en la regla 2.5 como en la norma A.2.5. Si bien para refinar estas disposiciones podrían ser útiles las Directrices, éstas no deberían de incluirse de forma forzada en el texto nuevo.

3.25. El representante de la gente de mar entendía que los armadores no estaban interesados en incluir la totalidad de las Directrices en el nuevo Convenio y en que la cuestión estuviese sujeta a la supervisión por el Estado rector del puerto. Asimismo, se había sugerido que ciertos pormenores específicos de un texto nuevo no podrían ser discutidos por el Grupo mixto de trabajo. Si bien su Grupo reconocía la conexión entre la labor del Grupo mixto de trabajo y la Conferencia Internacional del Trabajo, puso en conocimiento del Grupo mixto de trabajo que su Grupo intentaría introducir cambios radicales en el Convenio de normas del trabajo marítimo, de la OIT, en el caso del Grupo mixto de trabajo decidirse que sería suficiente con una disposición al respecto en el Convenio refundido.

3.26. La representante de los armadores explicó que desde la última reunión del Grupo mixto de trabajo el proyecto del Convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT, había madurado y ahora constituía un texto muy sólido en cuyo contenido se habían tomado en consideración las críticas manifestadas anteriormente por la gente de mar. El Grupo mixto de trabajo debía reconocer estos avances importantes y tomarlos en consideración cuando adoptase una decisión.

3.27. El representante de la OIT presentó los documentos IMO/ILO/WGLCCS 6/3/1 y WP.1. Explicó que su informe, que constituía una parte de los documentos que habitualmente examina el Grupo mixto de trabajo, se analizaban las respuestas enviadas por los Estados Miembros al cuestionario distribuido por la Secretaría con posterioridad a la última reunión. Observó que el índice de respuesta era bastante alto y agradeció a los Estados Miembros los esfuerzos al respecto. Señaló que no era frecuente que se adoptase legislación apropiada con respecto al abandono y que sólo una minoría de los Estados Miembros habían designado un punto de contacto al respecto. Explicó que el documento WP1 obedecía a la intención de incluir la mayor información posible y en el mismo se notificaba de dos paquetes informativos llegados recientemente.

3.28. En nombre del Grupo mixto de trabajo, el Presidente agradeció a los Gobiernos el haber respondido a los cuestionarios y les instó a que designaran puntos de contacto.

3.29. La representante de los armadores presentó los documentos remitidos por su Grupo (IMO/ILO/WGLCCS 6/3, 6/3/2 y 6/3/3) y explicó que su grupo había adoptado un enfoque proactivo con respecto a evaluar la recientemente creada base de datos sobre casos de abandono y que había determinado la existencia de diversos aspectos preocupantes. Puso en entredicho que hubiera una necesidad imperiosa de que el Grupo mixto de trabajo continuase examinando esta cuestión dado que eran pocos los casos notificados. Asimismo, se había alcanzado un acuerdo tripartito sobre las disposiciones del proyecto del convenio refundido relativas a las reclamaciones de la tripulación. Por tanto no había ya una necesidad imperiosa de seguir examinando la cuestión, dado que se había encontrado una solución.

3.30. El representante de la gente de mar presentó el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/8, en el que se abordan las cuestiones presentadas por los armadores. Si bien no quería discutir casos individuales de abandono, estaba en desacuerdo con diversos datos recogidos en la lista de datos de la ISF. Su Grupo se oponía a que se borrarán los casos más antiguos ya resueltos, dado que era importante mantener un registro histórico de los casos resueltos. La ITF había puesto mucho cuidado en asegurarse de contar con sistemas internos de certificación a fin de confirmar los casos notificados y por lo tanto, no notificaba la totalidad. Instó al Grupo mixto de trabajo a que se centrara en la elaboración de un instrumento obligatorio y señaló que en el párrafo 17 del documento IMO/ILO/WGLCCS 6/8 se enumeraban todos los elementos importantes que su Grupo estimaba que debían incluirse. Era importante elaborar un instrumento obligatorio y que la responsabilidad al respecto estuviese en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto. Si bien el Grupo no podía adoptar una decisión en la actual reunión sobre un instrumento obligatorio, el Grupo mixto de trabajo debería adoptar al menos una decisión con respecto a los principios y el formato del futuro instrumento.

3.31. Dando respuesta a las observaciones del representante de la gente de mar con respecto a que las Directrices de manera explícita abarcaban los buques de pesca, la representante de los armadores clarificó que la ISF no representaba al sector de la pesca. Por lo cual le era imposible a la ISF comprobar los casos de abandono relativos a los buques de pesca. Si la intención era incluir a los buques de pesca, era necesario sostener una reunión con representantes de los propietarios de buques de pesca a fin de que este sector participase adecuadamente en el ejercicio. La Organización Internacional de Empleadores (OIE) era la entidad internacional pertinente que podía estar en condiciones de verificar estos casos. Naciones Unidas le había otorgado el carácter consultivo pleno y representaba al sector pesquero en relación con la OIT.

3.32. El representante de la OIT observó que la labor se había desarrollado basándose en que los buques de pesca que realizan viajes internacionales estarían abarcados y señaló que el Grupo mixto de trabajo había dado previamente su conformidad a esto. En el contexto de la base de datos, la Oficina se había mostrado conforme con indicar claramente cuales eran buques de pesca y en estar en contacto en el futuro con la OIE, si el Grupo mixto de trabajo así lo decidiese.

3.33. El representante de la gente de mar indicó que la OIE había participado hasta el momento en el proceso dado que estaba representada en el Consejo de Administración de la OIT, que había adoptado las Directrices.

3.34. La representante de los armadores reiteró que los casos de abandono relativos a buques pesqueros debían de plantearse con referencia a las personas afectadas por los mismos. La OIE debería de participar si los buques de pesca iban a seguir incluidos en la base de datos.

3.35. El Presidente propuso que, por el momento, los buques de pesca que realizan viajes internacionales se incluyesen en la base de datos dado que estos buques no estaban excluidos de las Directrices sobre la Provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar (resolución A.930(22)). Sugirió que la Secretaría podía determinar una organización adecuada para representar sus derechos.

Propuesta de cobertura de seguro ofrecida por Seacurus Ltd.

3.36. Al presentar el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/INF.2 la delegación del Reino Unido aclaró que el documento no recogía una propuesta de su Gobierno sino que se presentaba en nombre de una compañía mercantil basada en el Reino Unido. Si bien su postura al respecto era neutral, le complacía observar que había compañías dispuestas a asegurar este riesgo.

3.37. La delegación de los Estados Unidos apoyó las observaciones del Reino Unido. Muchos de los participantes partían de la premisa de que era imposible ofrecer una cobertura de seguro comercialmente viable para abordar las cuestiones relacionadas con los casos de abandono. Si había sido posible ofrecer un producto comercial de este tipo el Grupo mixto de trabajo debería tomar esto en consideración al momento de elaborar soluciones al problema del abandono.

3.38. Los Estados Unidos estimaban que cualquier marco obligatorio futuro con respecto a un sistema de garantía financiera debía ser eficaz, eficiente y fiable. Esto era esencial para facilitar beneficios y protección reales a la gente de mar.

3.39. La representante de los armadores señaló que estaba sorprendida de que se hubiera propuesto un instrumento financiero. En sus negociaciones con el banco noruego más importante y con los clubes de P e I, había sido informada de que las Directrices no eran lo suficientemente específicas como para poder implantarse de este modo. Eran demasiado amplias y flexibles como para crear un instrumento financiero.

3.40. La delegación de Francia hizo saber al Grupo mixto de trabajo de que expertos franceses en seguros comerciales le habían informado de que había ciertas soluciones posibles pero que éstas podían presentar dificultades técnicas, especialmente con respecto a la cobertura de los sueldos no pagados.

3.41. El Sr. Parry presentó las propuestas elaboradas por Seacurus Ltd. con respecto al seguro para los casos de abandono de la gente de mar. Seguidamente respondió a preguntas de los asistentes.

3.42. Durante el debate posterior a la presentación de Seacurus Ltd., se hicieron las siguientes observaciones:

3.43. La representante de los armadores observó que en el contexto del Convenio refundido de normas del trabajo marítimo se contemplaba una solución obligatoria, una vez que se hubiese adoptado y hubiera entrado en vigor, y en su opinión no había necesidad de ningún otro instrumento.

3.44. El representante de la gente de mar respondió que había habido algunas deficiencias en la elaboración del Convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT, y que no se habían tomado en consideración algunos puntos importantes. Como consecuencia era necesario que este Grupo mixto de trabajo elaborase algunas disposiciones reglamentarias, especialmente con respecto a aquellos aspectos que no están abarcados por el convenio futuro. Enumeró los principios que debían de tener carácter obligatorio, tal como figuran en el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/5 y pidió a los Gobiernos que dieran a conocer sus opiniones sobre las posturas manifestadas por los interlocutores sociales.

3.45. La representante de los armadores reconoció que ésta es una cuestión difícil. Opinaba que elaborar una solución a través de la OMI, basándose en las Directrices existentes, podría tomar tanto tiempo como el que tomaría si se elaborase a través de la OIT, y señaló diversas cuestiones que podrían dificultar los avances al respecto. También propuso que las secretarías podrían solicitar a la IUMI que evaluase las propuestas presentadas por Seacurus Ltd.

3.46. Observó que Seacurus Ltd. había indicado que era necesario contar al menos con 1.000 buques para que el sistema que proponían generase beneficios y señaló que el Grupo mixto de trabajo no debería verse influenciado por consideraciones mercantiles. Tras señalar asimismo que la regla 2.5 del futuro Convenio refundido exige la provisión de la

garantía financiera con respecto a cada buque, observó que con esa redacción no se limitaban las posibilidades a solamente la provisión de seguro.

3.47. La delegación de Francia observó que la cobertura de seguro la podrían ofrecer ya sea el sector del seguro marítimo o sectores de seguros de otros tipos. El Grupo mixto de trabajo debería examinar la conveniencia de recomendar el seguro obligatorio, teniendo presente que posiblemente esto será una condición previa para el funcionamiento del sistema, y observó que los mecanismos de la legislación sobre contratos de seguros deberían ser de aplicación a este tipo de cobertura.

3.48. La delegación del Reino Unido observó que todavía presentaba problemas la cuestión de quién sería responsable por el pago.

3.49. El representante de la gente de mar se mostró conforme con la delegación del Reino Unido en que el asunto más importante era quién debía pagar por el seguro. Opinó que esto no le debería corresponder a los Gobiernos sino a los armadores.

Examen y aprobación de la base de datos conjunta sobre abandono de la gente de mar elaborada por la OIT y definición apropiada de «caso resuelto»

3.50. El representante de la OIT seguidamente presentó el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/4, recordando el proceso que había conducido a la actual base de datos, y se refirió la necesidad de que el Grupo mixto de trabajo acordase unos procedimientos operacionales mediante los que se evite que en la base de datos aparezca información incorrecta.

3.51. La representante de los armadores se mostró conforme en que la base de datos era de utilidad y manifestó su reconocimiento por el trabajo hecho. Indicó que estaba de acuerdo en que los casos resueltos debían ser fácilmente identificables como tales en la base de datos y tomó nota de la propuesta presentada anteriormente por el representante de la OIT de que deberían figurar los buques de pesca. También pidió que se pudiera disponer de suficiente tiempo como para comprobar los casos antes de que esta información figurase en un sitio en la red de acceso público.

3.52. El representante de la gente de mar sugirió que, si bien el proceso señalado en el documento de la OIT era interesante, pudiera ser excesivo el tiempo que se tardase en realmente darle publicidad a un caso de abandono.

3.53. La representante de los armadores respondió que acogía con agrado el enfoque propuesto dado que la ISF quería que se estuviese seguro de que la información que se introduce en la red fuese lo más exacta posible. Ella entendía que la base de datos era una herramienta que permitiría adoptar un enfoque más proactivo en el ámbito del abandono en vez de un mecanismo de imputación de culpabilidad.

3.54. El representante de la gente de mar respondió que la ITF estimaba que la información que habían decidido facilitar para la base de datos con respecto a los abandonos era lo suficientemente exacta como para poder introducirla directamente en el sitio en la red sin más demora.

3.55. La delegación de Francia confirmó que su Gobierno había notificado dos casos y que opinaba que la información transmitida debería hacerse pública inmediatamente.

3.56. La representante de los armadores manifestó su preocupación por la falta de tiempo para hacer comprobaciones, tomando en consideración las diversas organizaciones

participantes. No obstante estuvo conforme en que posiblemente se podría reducir el plazo de 40 días.

3.57. La delegación del Reino Unido señaló que la información notificada por los Gobiernos debería aparecer inmediatamente en la base de datos, a reserva de que se revisase o se retirase, en caso de que se demostrase que no era correcta.

3.58. El Sr. Martin-Castex, Jefe de la Sección de Implantación y Coordinación de la Supervisión por el Estado Rector del Puerto (OMI) explicó que las actuales funciones del GISIS permitían que los Estados notificantes introdujeran directamente datos, aunque el público solamente podrá acceder a esta información una vez que haya sido validada por la Secretaría. Propuso que, en el caso de la base de datos sobre el abandono de la gente de mar, se podría dar a las ONG una contraseña para la introducción de datos y la verificación de la información notificada podría ser llevada a cabo por las Secretarías de la OMI y/o OIT. Después de un período de entre 15 y 20 días, los datos podrían ser verificados automáticamente y puestos a disposición del público.

3.59. El representante de la gente de mar reiteró que ellos preferirían contar con un sistema de notificación de casos de abandono inicial, inmediato y público.

3.60. La delegación observadora de Noruega comentó que era importante elaborar una solución obligatoria. A estos efectos era necesario trabajar más a nivel internacional.

3.61. Las delegaciones de Chipre, Estados Unidos, Filipinas, Francia, Grecia y del Reino Unido señalaron que no era satisfactoria la situación actual en cuestión de abandonos. Se debería seguir examinando la conveniencia de una solución obligatoria. Algunos de los gobiernos estaban a favor de tomar en consideración los resultados de la próxima Conferencia de la OIT. Los principios recogidos en el documento IMO/OIT/WGLCCS 6/3/5, presentado por la ITF/CIOSL, podrían constituir una buena base para la labor futura.

3.62. La delegación observadora de la Federación de Rusia apoyó la necesidad de elaborar un instrumento internacional obligatorio que, de forma adecuada y amplia, aborde los problemas relativos a la indemnización por muertes y lesiones corporales de miembros de la tripulación y facilite una garantía financiera para los casos de abandono de miembros de tripulaciones.

3.63. Este instrumento lo debería elaborar la OMI, especialmente si se toma en consideración la importancia asignada al factor humano en el marco del programa de la OMI. A este respecto también recordó que el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar exige que los Estados de abanderamiento ejerzan de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón y que el objetivo de un instrumento internacional obligatorio de este tipo sería obligar a los Estados de abanderamiento a que facilitasen garantía financiera para los casos de abandono de miembros de la tripulación e indemnización para los casos de muerte o lesión corporal de los miembros de la tripulación. Tales objetivos podían alcanzarse promulgando un convenio internacional que pudiese abordar ambos problemas. Por tanto los Estados de abanderamiento tendrán la libertad de elegir la forma específica de garantía financiera. Al mismo tiempo un convenio internacional también podría contener prácticas recomendadas, que facilitarían a los Estados de abanderamiento métodos diferentes para implantar y hacer cumplir las disposiciones recogidas en el Convenio.

3.64. Observó que la existencia de una garantía financiera debería probarse mediante un certificado que se llevase a bordo. El certificado debería ser expedido por quien lo facilite y refrendado por el Estado de abanderamiento. El Estado de abanderamiento debería tener la posibilidad de elegir el mecanismo para ejecutar las disposiciones recogidas en el

Convenio y el certificado debería ser refrendado por la autoridad competente del Estado de abanderamiento o por una organización reconocida por esa autoridad.

3.65. La delegación observadora del Brasil indicó que debía eliminarse el problema de los abandonos mediante un instrumento obligatorio que debería elaborarse a la luz del resultado de la Conferencia de la OIT.

3.66. El Grupo mixto de trabajo se mostró conforme en que la situación actual no era satisfactoria y en que debería procederse a la elaboración de un instrumento obligatorio, a reserva de los resultados de la labor que se desarrolle en la OIT.

Lesiones corporales o muerte de la gente de mar

3.67. La representante de los armadores se refirió a sus observaciones anteriores recogidas en el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3. La cuestión que se estaba examinando estaba debidamente abordada mediante las disposiciones recogidas en el proyecto de convenio refundido de normas del trabajo marítimo. En el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/3 se facilitaban más aclaraciones.

3.68. El representante de la gente de mar observó que estos argumentos se habían expuesto en reuniones anteriores del Grupo mixto de trabajo, el cual en su última reunión llegó a la conclusión de que se debía avanzar en el camino de una solución obligatoria. Este acuerdo se había reflejado en las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración de la OIT y por el Comité Jurídico de la OMI, encargando al Grupo mixto de trabajo que confeccionara el esquema de un instrumento para abordar la cuestión. El razonamiento expuesto por los armadores en el sentido de que había novedades que obligaban a poner en cuestión estas decisiones, carecía de base dado que los entes referidos eran plenamente conscientes de las novedades en el ámbito del proyecto de convenio refundido de normas del trabajo marítimo y las habían tomado en consideración al momento de adoptar decisiones. A fin de progresar en los debates, el Grupo mixto de trabajo debería centrarse en elaborar orientaciones para la Secretaría de modo que en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo pudiera presentar un proyecto que se sometería a examen. A estos efectos la gente de mar había presentado el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/6/3, en el que se presenta un esquema, en los párrafos 10 a 12, de los elementos más importantes que deberían incluirse. En los párrafos 13 a 15 figuran recomendaciones sobre medidas que permitirían que el Grupo mixto de trabajo avanzara más al respecto, por ejemplo, constituyendo un grupo de trabajo por correspondencia.

3.69. La representante de los armadores se refirió al informe correspondiente a la quinta reunión del Grupo mixto de trabajo y señaló que en las deliberaciones sobre el mandato del Grupo mixto de trabajo, se había dicho que la elaboración de una solución obligatoria no exigía necesariamente la elaboración de un instrumento independiente, sino que podría adoptar la forma de disposiciones adicionales del proyecto de convenio refundido de normas del trabajo marítimo. En la próxima Conferencia Internacional del Trabajo (Reunión Marítima) en febrero de 2006, deberían examinarse estas cuestiones y acordarse medidas al respecto, dado que se trata de una cuestión propia del ámbito de las relaciones laborales. Añadió que no sería posible hacer referencia al texto de las Directrices en el Convenio refundido de normas del trabajo marítimo. El Título 4 ya tiene un texto adecuado y podría ser posible elaborarlo más, si la Conferencia decidiese que esto era necesario. El Título 4 del Convenio refundido de normas del trabajo marítimo es el lugar adecuado donde incluir disposiciones para abordar esta cuestión.

3.70. El representante del Grupo Internacional de Clubes P e I observó que el Comité Jurídico, en su 88.º período de sesiones, había dejado abierta la cuestión acerca de si la solución debiera o no ser obligatoria.

3.71. La delegación observadora de la Federación de Rusia insistió en la necesidad de elaborar una solución obligatoria en el marco de la OMI. Esta delegación propuso que el Grupo mixto de trabajo elaborase una recomendación para el Comité Jurídico, pidiéndole que comenzase a trabajar en un proyecto de instrumento obligatorio.

3.72. El representante de la gente de mar hizo hincapié en que la decisión ya se había adoptado y que las decisiones del Comité Jurídico de la OMI y del Consejo de Administración de la OIT eran claras. La recomendación del Grupo mixto de trabajo de proceder a la elaboración de un instrumento obligatorio había sido refrendada.

3.73. La delegación de Francia sugirió que el Grupo mixto de trabajo debería empezar a trabajar en el contenido del previsto instrumento vinculante, basándose en los principios recogidos en el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/5, presentado por la ITF/CIOSL.

3.74. La representante de los armadores señaló que cuando se presentaron las Directrices al Comité Jurídico de la OMI, varios Gobiernos declararon que no tenían intención de implantarlas. Las normas nacionales existentes eran muy diversas; asimismo las críticas de los Clubes P e I no estaban justificadas, dado que su Grupo estimaba que había muchas razones para afirmar que los Clubes P e I facilitaban una buena solución para el problema. Ya en la última reunión, su Grupo había hecho hincapié en que era necesario elaborar un instrumento y había sugerido que el vehículo apropiado era el Convenio refundido de normas del trabajo marítimo.

3.75. El representante del Grupo Internacional de Clubes P e I subrayó que el Grupo Internacional había participado activamente en la labor del Grupo mixto de trabajo. A este respecto mencionó los documentos presentados en reuniones anteriores. Advirtió de que una solución obligatoria podía estar en conflicto con la labor realizada en la OIT.

3.76. El Presidente señaló que los interlocutores sociales tenían un interés común en resolver el problema. Lejos de estar en conflicto, la labor realizada en la OMI y en la OIT era complementaria. Invitó al Grupo mixto de trabajo a que se centrara en examinar la labor que había que realizar y en facilitar orientaciones adecuadas a las Secretarías de modo que pudiesen elaborar un documento que estuviese listo para la próxima reunión. Esto podría hacerse a reserva de los resultados de la labor de la OIT.

3.77. Esta declaración gozó del apoyo de las delegaciones de Francia, las Filipinas y los Estados Unidos. La gente de mar, junto con las delegaciones observadoras del Brasil, los Países Bajos y la Federación de Rusia también apoyaron la declaración del Presidente.

3.78. Al responder a una pregunta planteada por los armadores, el Presidente clarificó que, para la próxima reunión, la Secretaría prepararía un documento que incluiría elementos, que se someterían adelante y se examinaría su posible inclusión en una solución sostenible a largo plazo.

Debate sobre la base de datos (continuación)

3.79. El Presidente se refirió a las deliberaciones relativas a la base de datos, tal como se señala en el documento IMO/ILO/WGLCC/WP.2.

3.80. La representante de los armadores solicitó que se aclarase la expresión «organización apropiada» y «partes interesadas». También indicó que no era aceptable un plazo de menos de 15 días hábiles en el inciso 4. Asimismo opinó que la función que se asignaba a la organización que notifica le otorgaba una posición demasiado fuerte. Es necesario contar con tiempo para evaluar un informe, o incluso por lo que respecta a las razones para su inclusión como un caso.

3.81. La representante de los armadores solicitó una explicación acerca de qué pasaría si hubiese desacuerdo. También propuso limitar el alcance de «organizaciones apropiadas» a la ICMA y al Apostolado del Mar. Tras unas explicaciones brindadas por el representante de la OIT, convino en que otras organizaciones involucradas en el bienestar de la gente de mar también podían quedar incluidas.

3.82. El representante de la gente de mar indicó que el WP.2 era aceptable para su Grupo, añadiendo que en la base de datos deberían reflejarse diferentes puntos de vista. Propuso que por «todas las partes interesadas» se entendiesen todas las organizaciones que fuesen reconocidas por la OIT o por la OMI.

3.83. La representante de los armadores se mostró conforme con el representante de la gente de mar con respecto a esta cuestión.

3.84. La delegación de Grecia solicitó información acerca de cómo las partes interesadas podrían saber cuándo comienza a contar el período de 10 días. La Secretaría respondió que informaría a las partes interesadas mediante medios apropiados.

3.85. La representante de los armadores reiteró su opinión de que el período asignado para comprobar la información fuera de un máximo de 15 días y esto se basaba en razones prácticas, esto es, la disponibilidad de personal. A esto se opuso el Grupo de la Gente de Mar basándose en que este período era demasiado largo, considerando que las penurias de los tripulantes se debían aliviar lo antes posible. La representante de la gente de mar explicó que estos 15 días hábiles suponían un período máximo que no siempre tenía que agotarse.

3.86. La delegación de Chipre opinó que uno ó dos días serían suficientes.

3.87. El representante de la gente de mar recordó que la OMI tiene otras bases de datos donde la ICS y BIMCO regularmente introducen datos, y nunca se había manifestado que fueran necesarios períodos tan dilatados. Era suficiente con 10 días hábiles.

3.88. La delegación de las Filipinas observó que ellos quisieran que la información facilitada fuera hecha pública inmediatamente, pero que en un gesto de buena voluntad en este contexto estaría dispuesta a aceptar un plazo máximo de 10 días hábiles.

3.89. Los armadores mantuvieron su postura de que 15 días era un plazo apropiado para examinar y dar seguimiento a los casos citados.

3.90. El Presidente del Grupo mixto de trabajo resumió el debate tal como sigue:

3.91. Con respecto al procedimiento sugerido que debería de seguirse con respecto al funcionamiento de la base de datos sobre incidentes notificados de abandono de gente de mar, tras examinar el documento IMO/ILO/WGCCS 6/WP.2, se adoptaría el siguiente procedimiento, a reserva de una revisión en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo a la luz de la experiencia obtenida:

- 1) un Estado Miembro o una organización acreditada ante la OIT o la OMI envía información a la OIT con respecto a caso[s] de abandono haciendo uso del formulario descrito en el documento IMO/ILO/WGCCS 5.3, página 4, tal como se indica en la página en la red de la base de datos;
- 2) la OIT envía esta información a los fines de su verificación a la OMI, la cual comprueba la información facilitada con respecto al número IMO, al pabellón, tipo de buque, compañía y propietario inscrito;

-
- 3) la OMI envía la información a la OIT (modificada según sea necesario); y
 - 4) tras consultas entre la OMI y la OIT, la información se introduce en un sitio en la Red de acceso restringido, esto es, no de acceso público y es necesario el uso de una contraseña. A las partes interesadas se les informa de las nuevas entradas, y se les da la oportunidad de facilitar información adicional dentro de un plazo de diez días hábiles, después del cual la información será de acceso público. Si es necesario, se reflejarán los diferentes puntos de vista.

3.92. Se aprobó el procedimiento, tras haber aceptado una propuesta presentada por la representante de los armadores en el sentido de que la información adicional pertinente recibida con posterioridad al plazo de diez días hábiles se incluirá en el sitio en la Red de acceso público.

3.93. Seguidamente se pasó a examinar la cuestión de la expresión «caso resuelto» en la base de datos sobre abandonos.

3.94. La delegación de Grecia solicitó una explicación de la expresión «organizaciones representativas».

3.95. El representante de la gente de mar manifestó que tenía ciertos problemas con el párrafo 2, iii) del anexo del documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/4 y opinó que debería suprimirse. La expresión «atrasos en los sueldos» podía ser complementada adecuadamente haciendo referencia a otras expresiones tales como las recogidas en la resolución A.930(22) o utilizando frases tales como «u cualquier otra prestación a la que se tiene derecho contractualmente».

3.96. Un representante de los armadores propuso que se utilizase la expresión «remuneración».

3.97. La representante de los armadores dijo que le preocupaba que las Directrices pudieran considerarse como parte de la base de datos. Las delegaciones de Francia y de los Estados Unidos observaron que las Directrices ya se habían adoptado previamente, no solamente por parte del Grupo mixto de trabajo sino también por la OMI y la OIT.

3.98. El Presidente clarificó que, si bien las Directrices no tenían carácter obligatorio, sí se podía utilizar el texto de las mismas.

3.99. La representante de los armadores seguidamente observó que en su opinión, en el texto actual se habían «colado» cuestiones relacionadas con las Directrices; el representante de la gente de mar aseguró a la reunión que no perseguía ningún objetivo ulterior cuando se refería a las Directrices.

3.100. El Presidente, con respecto a la expresión «caso resuelto» en la base de datos sobre casos de abandono, resumió el debate diciendo: un caso de abandono se considerará como resuelto solamente si la OIT ha recibido información clara por parte del Estado Miembro o de la organización que en primer lugar hubiera facilitado información en el sentido de que:

- i) la totalidad de la tripulación ha sido repatriada sin problemas; y
- ii) la totalidad de toda la remuneración adeudada y las prestaciones a las que se tenga derecho por el contrato se han pagado y han sido debidamente recibidas por todos los miembros de la tripulación.

3.101. El Grupo seguidamente debatió el método de indicar los «casos resueltos», por oposición a los «casos pendientes de resolver».

3.102. La representante de los armadores pidió que los casos controvertidos fuesen fácilmente identificables, por ejemplo, mediante el uso de un color diferente.

3.103. El representante de la gente de mar recordó que era necesario de que las búsquedas fuesen fáciles.

3.104. En los debates que prosiguieron, la delegación de Grecia, así como diversos interlocutores sociales, hicieron varias sugerencias de índole práctica.

3.105. Con respecto al método propuesto para indicar los «casos resueltos» por oposición a los «casos pendientes de resolver», el Presidente resumió tal como sigue:

3.106. La Secretaría se asegurara de que la información que se muestra se distinga claramente entre los «casos resueltos» por oposición a los «casos pendientes de resolver» y también se añadiría una tercera categoría de casos, esto es los «casos controvertidos» que también estarán claramente indicados.

3.107. El Grupo seguidamente examinó un posible plazo para la supresión de la información, tras haberse resuelto un caso.

3.108. La representante de los armadores subrayó que esto no constituía para ellos ningún problema, en tanto que los casos controvertidos y los pendientes de resolver estuvieran claramente señalados.

3.109. El representante de la gente de mar dijo que no veía necesario suprimir este tipo de datos. Esta opinión fue apoyada por las delegaciones de Francia y Chipre, basándose en que esta información constituía un registro público. La delegación de Francia señaló que era necesario contar con datos históricos a fin de dar seguimiento a la situación, y que podrían ser de utilidad para los aseguradores.

3.110. Respondiendo a la cuestión de la representante de los armadores con respecto a los posibles cambios en la propiedad de un buque, las delegaciones de Chipre y Francia manifestaron la opinión de que la cuestión importante era el nombre del propietario en vez del nombre del buque.

3.111. Con respecto al plazo para la supresión de la información tras la resolución de un caso, el Presidente resumió tal como sigue: se había decidido que, en esta fase, no se debía borrar ninguna información tras haberse resuelto un caso y que la cuestión la volvería a evaluar el Grupo mixto de trabajo en su próxima reunión, a la luz de la experiencia adquirida.

3.112. Con esto concluyó el debate sobre la base de datos.

Lesiones personales o muerte de la gente de mar (continuación)

3.113. El Grupo mixto de trabajo seguidamente volvió a examinar los elementos que se recogerían en un documento que elaboraría la Secretaría y que podrían incluirse en el marco de una solución sostenible a largo plazo con respecto a los problemas de las lesiones corporales o muerte de la gente de mar.

3.114. La representante de los armadores hizo hincapié en que su Grupo no quería que se incluyesen los buques de pesca en la solución sostenible. Explicó que su Grupo no representaba a los propietarios de buques pesqueros y no podía hablar por el sector de la

pesca o que se le exigieran responsabilidades al respecto. Si se incluyesen los buques de pesca, la Organización Internacional de Empleadores (OIE) debería participar en el debate.

3.115. El representante de la gente de mar recordó al Grupo mixto de trabajo la decisión que se había alcanzado en la última reunión. A fin de que el Grupo de mixto pudiese proceder, su Grupo había enumerado elementos importantes en el párrafo 12 del documento IMO/ILO/WGLCCS /6/3/6. Instó a los gobiernos Miembros a que manifestaran sus opiniones, dado que las mismas al respecto eran muy importantes.

3.116. La delegación de Francia observó que también era necesario decidir si la solución sostenible a largo plazo debería incluirse en el propuesto Convenio refundido de normas del trabajo marítimo, de la OIT, o en un nuevo tratado de la OMI, o en uno existente. Entre los elementos importantes que deberían examinarse estaban la notificación de la cancelación de la cobertura, la no cancelación retroactiva de la cobertura, la acción directa y el pago puntual.

3.117. La delegación observadora de Noruega observó que la solución sostenible a largo plazo debería fomentar unas prácticas adecuadas. Sugirió añadir pruebas documentales a la lista de elementos expuesta por la delegación de Francia.

3.118. La delegación de las Filipinas mostró su apoyo a quienes con antelación se habían referido a la importancia del pago puntual de las reclamaciones y a la de la notificación a la gente de mar en caso de retirada de la cobertura. También informó de que la legislación nacional de las Filipinas abarca a los buques pesqueros que realizan viajes internacionales, incluida la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a las lesiones corporales y muerte de la gente de mar, tal como se especifique en los contratos de trabajo.

3.119. La delegación de los Estados Unidos señaló que, de conformidad con el mandato del Grupo mixto de trabajo, era esencial que en razón de cualquier solución a largo plazo futura, ni se menoscabara ni se comprometiera ninguno de los derechos o acciones de los que ya goza la gente de mar. La delegación observadora de los Países Bajos apoyó esta declaración.

3.120. La representante de los armadores advirtió a los Gobiernos Miembros de que los requisitos cuya inclusión proponía la gente de mar podía tener como resultado el que quedasen excluidas como posibles soluciones las coberturas de los Clubes P e I. Estas han estado funcionando adecuadamente durante años; y su historial era muy bueno. La lista de elementos recogida en el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/6 constituía una recopilación de las cuestiones más difíciles de abordar en este contexto y exigía unos conocimientos profundos del mundo de los seguros. La mayoría de los armadores enfrentarían graves problemas si la cobertura de P e I no estuviera disponible — que sería justamente lo que ocurriría en caso de aceptarse la propuesta de la gente de mar. Otros aseguradores también se enfrentarían a los mismos problemas. Por ejemplo, los pagos preliminares siempre son problemáticos; incluso para aseguradores «normales». En su experiencia, las compañías aseguradoras normalmente tardaban mucho en resolver las reclamaciones resultantes de lesiones, dado que ha de determinarse la validez de la reclamación y la cantidad que se ha de pagar. De igual manera también era problemático el concepto de acción directa, dado que excluye la cobertura colectiva. Los que sí debería ser posible son los acuerdos entre una compañía naviera y una compañía aseguradora para favorecer a la tercera parte. De hecho, no son excesivas las diferencias entre una cobertura de P e I y la facilitada por un asegurador normal. Esto también se hace extensible a los casos que la gente de mar estaba intentando abordar mediante el requisito de una notificación — en comparación con un seguro «normal», la cobertura de P e I es más sólida. Asimismo la exigencia de contar con un certificado normalmente no forma parte de la práctica común de los aseguradores y comúnmente no se hace con respecto a acuerdos colectivos. Parecía que la gente de mar y los Gobiernos sobreestimaban las ventajas de una póliza de seguro «normal» en

comparación con la cobertura de P e I. La experiencia general demostraba que los Clubes de P e I eran fiables y el sector hacía gran uso de ellos dado que garantizaban una gestión rápida y generaban muchos menos problemas que los aseguradores «normales».

3.121. Otro representante de los armadores añadió que el Grupo mixto de trabajo siempre debía preguntarse quiénes serían el asegurado y el asegurador. Si no estaba claro que la gente de mar sería la beneficiaria, se encontrarían los mismos problemas jurídicos, independientemente de si se ha elegido una cobertura de P e I o un seguro «normal». El problema de fondo era que la gente de mar no estaba satisfecha con el plazo exigido por los clubes de P e I para dar por buenas las reclamaciones pero no eran conscientes de que si se eligiese una cobertura de un seguro «normal» se exigiría el mismo plazo. Con respecto a la presentación de Seacurus Ltd., señaló que el mecanismo propuesto (las primas se pagarían anualmente por adelantado) podría fácilmente conducir a problemas similares. En los casos en que un marino pasa a formar parte de la tripulación de un buque en un momento en que la póliza de seguros esté a medio correr y permanece a bordo, no estará cubierto si la póliza no se renueva para el año siguiente.

3.122. La delegación de Francia informó al Grupo mixto de trabajo de que de conformidad con la legislación francesa se permitía la acción directa contra el asegurador de la responsabilidad.

3.123. El representante del Grupo Internacional de Clubes P e I reiteró que durante un período de seis años (1995-2001), los clubes habían pagado indemnizaciones por más de 1.600 millones de dólares de los Estados Unidos con respecto de alrededor de 80.000 reclamaciones. Las normas sobre cancelación retroactiva y principio de pagar para ser pagado en el pasado no han sido aplicadas por los clubes con respecto a reclamaciones contractuales válidas por muerte, lesiones corporales y enfermedad y el Grupo Internacional tenía previsto continuar aplicando este enfoque. Esto indicaba que las normas de los clubes no supone un impedimento para el pago de tales reclamaciones. El Grupo Internacional de Clubes P e I estaba formado por organizaciones mutualistas, y las normas de los clubes están fundamentalmente enfocadas a mantener unos niveles altos entre los miembros de los clubes. Dado que los clubes son aseguradores y no armadores, no les sería posible dar cumplimiento a los requisitos de notificar a cada uno de los marinos a bordo de un buque en el caso de que la cobertura con respecto al buque haya finalizado. También señaló que un certificado del tipo Convenio de Responsabilidad Civil, en el caso de que se adoptase, exigiría que los Estados comprobasen la viabilidad financiera de los proveedores financieros, lo cual podría ser problemático para los Estados, especialmente si los proveedores fuesen aseguradores nacionales domiciliados en otras jurisdicciones.

3.124. La delegación observadora de la Federación de Rusia informó al Grupo mixto de trabajo que la Federación de Rusia tenía experiencia en el ámbito de la reglamentación jurídica de temas relativos a la seguridad social. Hasta 1998 la legislación nacional de la Federación de Rusia se basaba en la obligación de los empleadores de pagar indemnización en casos de lesiones o muerte de sus empleados. No obstante tras la liberalización de la economía rusa, en 1998, la práctica reveló la ineficacia del sistema. Desde 1998 todos los empleadores en la Federación de Rusia contribuyen a un fondo nacional, que juega al cometido de asegurador en el sistema de la seguridad social y que paga indemnización en caso de accidente. Señaló que el sistema ruso constituía un ejemplo de un plan de pensiones exitoso y que una solución internacional podría basarse en los mismos principios.

3.125. La delegación observadora del Brasil señaló que era necesario contar con una solución obligatoria a fin de facilitar garantías financieras a la gente de mar en caso de accidente y que esto debería recogerse en un instrumento de la OMI.

3.126. El representante de la gente de mar hizo hincapié en que había oído con anterioridad los argumentos expuestos por el Grupo Internacional. No obstante, en el pasado, problemas que parecían que no tenían solución habían sido resueltos. La OMI contaba con experiencia en el ámbito de la responsabilidad directa con respecto a la cobertura en casos de derrames de hidrocarburos, con respecto a los pasajeros y su equipaje y los elementos que se recogen en el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/6 se podían encontrar en estos instrumentos. Por tanto propuso que en la próxima reunión la OMI facilitase al Grupo mixto de trabajo una breve reseña de cómo se han abordado estas cuestiones en los instrumentos existentes de la OMI.

3.127. La representante de los armadores se mostró de acuerdo con lo expresado por la gente de mar en el sentido de que todos estos argumentos ya se habían examinado en reuniones anteriores. Esto demostraba que había una diferencia de opinión acerca de cómo resolver esta cuestión. Al momento de elaborar un documento para la próxima reunión sobre los elementos que han de figurar en una solución sostenible a largo plazo, la Secretaría debería concentrarse en enumerar solamente los puntos planteados en las deliberaciones.

3.128. El representante de la gente de mar dijo que era innecesaria la defensa que de los Clubes P e I habían hecho los armadores dado que el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/6 no se había redactado con intenciones de criticar a los Clubes. Su Grupo simplemente había tratado de reseñar qué elementos deberían incluirse en una solución sostenible. Su Grupo no había sugerido que los clubes no proveyesen un servicio valioso a la comunidad marítima. Pero como el Grupo mixto de trabajo examinaba un aspecto particular, se había indicado en la quinta reunión que o bien cambiaban las reglas u otros, tendrían que llenar el vacío. En la presentación de Seacurus Ltd. se había sugerido que ésta era una opción, pero no obstante, la experiencia de la gente de mar era de que cuando llegaba la hora de la verdad los clubes P e I respondían. Su Grupo no tenía preferencia con respecto a un grupo u otro pero quería asegurarse de que la solución resultante era aceptable. Las deliberaciones acerca de si los clubes P e I podrían dar cumplimiento a los elementos presentados en el documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/6 no tenían sentido ni tenían ninguna utilidad. Observó que, hasta el momento, ningún Gobierno había adoptado una postura sobre esta cuestión y propuso que el Grupo mixto de trabajo se centrara en la cuestión del cumplimiento.

3.129. El Grupo mixto de trabajo pidió a la Secretaría que elaborase para su próxima reunión un documento en el que se enumerasen los elementos que deberían incluirse en la solución a largo plazo y otro documento en el que se enumerasen los elementos incluidos en los regímenes existentes sobre responsabilidad e indemnización elaborados por la OMI.

4. *Posible revisión del mandato del Grupo mixto de trabajo*

4.1. El Grupo mixto de trabajo convino en revisar su mandato, a reserva de la aprobación del Consejo de Administración de la OIT y del Comité Jurídico de la OMI, y el texto del mandato revisado figura en el anexo 1 del presente informe.

5. *Otros asuntos*

5.1. No había otros asuntos.

6. *Aprobación del informe*

6.1. El Grupo mixto de trabajo aprobó el informe correspondiente a su sexta reunión, tal como figura en el presente documento.

* * *

Anexo 1

Mandato revisado para la labor futura del Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de 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. Elaborará soluciones sostenibles a largo plazo para abordar el problema de la garantía financiera con respecto a la indemnización en los casos de muerte o lesiones corporales [y abandono].
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 2

Lista de documentos presentados en la 6.ª reunión del Grupo mixto de trabajo

1. **Apertura de la reunión**

2. **Adopción del orden del día**

IMO/ILO/WGLCCS 6/1 Secretarías de la OIT y de la OMI Orden del día provisional

3. **Examen de la cuestión de la garantía financiera para los miembros de la tripulación/gente de mar y familiares a cargo con respecto a las indemnizaciones en caso de lesiones corporales, muerte y abandono, tomando en consideración los instrumentos pertinentes de la OMI y de la OIT, incluidos los que se están examinando o que posiblemente se adopten en un futuro próximo**

IMO/ILO/WGLCCS 6/3	Grupo de los Armadores	Se discuten elementos de la base de datos sobre casos de abandono y se pone en cuestión la necesidad de un instrumento obligatorio
IMO/ILO/WGLCCS.6/3/1	Secretarías de la OIT y de la OMI	Sinopsis de las respuestas a los cuestionarios sobre la implantación de la resolución A.930(22) y las directrices conexas
IMO/ILO/WGLCCS 6/3/2	Grupo de los Armadores	Se discute el problema de repatriación tras el abandono
IMO/ILO/WGLCCS 6/3/3	Grupo de los Armadores	Se discute el problema de la protección de los salarios de la gente de mar tras un caso de abandono
IMO/ILO/WGLCCS 6/3/4	OIT	Contiene información sobre la base de datos conjunta sobre casos de abandono de gente de mar y sugerencias sobre su funcionamiento
IMO/ILO/WGLCCS 6/3/5	ITF/CIOSL	Se discuten opciones sobre una solución sostenible a largo plazo para abordar el problema de las garantías financieras con respecto a los miembros de la tripulación abandonados

IMO/ILO/WGLCCS/6/3/6	ITF/CIOSL	Contiene propuestas con respecto a una solución sostenible para abordar el problema de las indemnizaciones en casos de lesiones personales o muerte de miembros de la tripulación
IMO/ILO/WGLCCS/6/3/7	ITF/CIOSL	Enumeración de casos de abandono notificados entre el 30 de noviembre de 2004 y el 30 de junio de 2005
IMO/ILO/WGLCCS/6/3/8	ITF/CIOSL	Observaciones con respecto al documento IMO/ILO/WGLCCS 6/3/8
IMO/ILO/WGLCCS/INF.1	Secretaría OMI	Lista de participantes
IMO/ILO/WGLCCS/INF.2	Reino Unido	Propuestas relativas al seguro para casos de abandono de gente de mar, presentadas por Seacurus Ltd.
IMO/ILO/WGLCCS/WP.1	Secretarías de la OIT y de la OMI	Sinopsis de dos respuestas adicionales al cuestionario sobre la supervisión de las resoluciones y directrices relativas a la provisión de garantía financiera para casos de abandono
IMO/ILO/WGLCCS/WP.2	Secretarías de la OIT y de la OMI	Propuesta de procedimiento que había de seguirse para el funcionamiento de la base de datos sobre sucesos notificados de abandono de gente de mar

4. Posible revisión del mandato del Grupo mixto de trabajo

No se presentó ningún documento

5. Otros asuntos

No se presentó ningún documento

6. Aprobación del proyecto de informe

IMO/ILO/WGLCCS 6/WP.3	Secretarías de la OIT y de la OMI	Proyecto de informe del Grupo mixto de trabajo
IMO/ILO/WGLCCS 6/6	Secretarías de la OIT y de la OMI	Informe del Grupo mixto de trabajo

* * *

Anexo 3

Lista de participantes

Presidente:	Sr. J.-M. Schindler (Francia)
Vicepresidentes:	Sra. E. Midelfart (Representante de los armadores)
	Sr. B. Orrell (Representante de la gente de mar)

PARTICIPANTES DE LA OIT

MIEMBROS DEL GRUPO DE LOS ARMADORES

Sr. R. Guy (ISF)

Sra. E. Midelfart (Noruega)

Sra. N. Wiseman (ISF)

Sr. T. Springett

Sr. G. Koltsidopoulos

Sr. D. Lindemann

DIRECCIONES DE CORREO ELECTRONICO

richard.guy@marisec.org

edith.midelfart@rederi.no

isf@marisec.org

tim.springett@british-shipping.org

MIEMBROS DE LA GENTE DE MAR

Sr. Brian Orrell

Sr. Agis Tselentis

Sr. G. Oca

Sr. M.J.L. Abad

Sr. S. Buckman

borrell@numast.org

administrator@porg.gov.ph

ASESORES

Sr. J. Whitlow (ITF)

Sr. J. Bainbridge (ITF)

Sr. W.D. Eglinton (SIU)

Sra. K. Higginbottom (ITF)

Sra. Miren Del Olmo (ITF)

whitlow_jon@itf.org.uk

PARTICIPANTES DE LA OMI

GOBIERNOS MIEMBROS

DIRECCIONES DE CORREO ELECTRONICO

CHIPRE

Capt. P. Pacoutas

ppacoutas@dms.mgw.gov.cy

FRANCIA

Sr. J.-M. Schindler

jean-marc.schindler@equipement.gouv.fr

Sr. F. Joret

fabien.joret@equipement.gouv.fr

Sr. C. Hubner

christian.hubner@axa corporatesolutions.com

GHANA

Sr. B. Owusu-Mensah

GRECIA

Cdr. (HCG) G. Boumpopoulos

dner@yen.gr

FILIPINAS

Sr. N.F. Ferrer

nferrer@dfa.gov.ph

Sra. R.D. Baldoz

Sra. M.B. Ricafort

minoiber@yahoo.com

REINO UNIDO

Sr. D. Milroy

david.milroy@dft.gsi.gov.uk

Capt. T. Brown

tbrown@seacurus.com

Sr. N. Maddalena

Sr. R. Garrat

Sr. P. Parry

Sr. I. Elias

ESTADOS UNIDOS

Sr. W.D. Eglinton

beglinton@seafarers.org

Lt. Cdr. C. Darr

c.darr@comdt.uscg.mil

Sr. P. Bonner

Bonner@freehill.com

Sr. D. Stevenson

csr@seamenschurch.org

GOBIERNOS OBSERVADORES

ANGOLA

Sra. R.B.F. Sobrinho

BAHAMAS

Sra. J. Francis

Sra. K. Nottage

BRASIL

Capt. L.F. Resano

resano@cnbe.mar.org.uk

Sr. W. Lázaro Ribeiro Junior

Capt. D. Santos Pinheiro

darlei@mar.org.uk

INDONESIA

Sr. H. Prasetyo

herupras2208@yahoo.co.uk

JAPON

Sr. N. Yamagami

noriyoshi.yamagami@mofago.jp

Sr. W. McKnight

LIBERIA

Capt. A.E. Hill

ahill@liberianpm.org.uk

ISLAS MARSHALL

Capt. D. Bruce

djfbruce@hotmail.com

PAISES BAJOS

Sra. I. van Gasteren

ingeborg.van.gasteren@minvenw.nl

NORUEGA

Sr. G.T. Smefjell

Sra. U.C. Lem

unn.lem@sjofartsdir.no

PANAMA

Sr. A. Dominguez

adominguez@panamauk.org

FEDERACION DE RUSIA

Sr. I.M. Ponomarev

Sra. T. Parshchikova

parschchikovaTE@mintrans.ru

Sra. E. Shchuzova

shchuzovaEV@mintrans.ru

Sr. N. Yashnikov

yashnikovNP@mintrans.ru

Sr. Y.A. Karev

karevYA@mintrans.ru

ARABIA SAUDITA

Sr. B. Al-Rowaili

barad.rowaili@aramco.com

ESPAÑA

Sr. G. Permanyer Cuadrado

MIEMBROS ASOCIADOS

HONG KONG, CHINA

Sr. WK Lee

wk_lee@hketolondon.gov.hk

ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

FEDERACION NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)

Sr. R. Guy (ISF)

richard.guy@marisec.org

Sra. E. Midelfart (Noruega)

edith.midelfart@rederi.no

Sra. N. Wiseman (ISF)

isf@marisec.org

Sr. T. Springett

tim.springett@british-shipping.org

Sr. G. Koltsidopoulos

Sr. D. Lindemann

Capt. W. McKnight

CONFEDERACION INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)

Sr. J. Whitlow (ITF)

whitlow_jon@itf.org.uk

Sr. J. Bainbridge (ITF)

Sra. K. Higginbottom (ITF)

Sra. Miren Del Olmo (ITF)

COLECTIVO DE APOYO AL PESCADOR ARTESANAL (CIAPA)

Sr. J. Smith

jamesmith@dub-internet.fr

FEDERACION INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (IFSMA)

Capt. L. Kovats

Capt. R. MacDonald

HQ@ifsma.org

GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES (P e I)

Sr. H. Hurst

secretariat@internationalgroup.org.uk

ASOCIACION INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)

Mr. S. Eade

issa@dial.pipex.com

ASOCIACION MARITIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)

The Reverend Canon K. Peters

justice@missiontoseafarers.org

Dr. J. Kanq

Rev. J. Laasio

jaakko.laasio@merimieskirKKo.fi

Commodore C. York

SECRETARIA CONJUNTA

OIT

Sr. J.-Y. Legouas, Especialista Marítimo Superior,

Sr. M.G. Hahn, Oficial Jurídico

Sr. X. Marrill, Asistente de la delegación tripartita

* * *

OMI

Sra. R.P. Balkin, Directora, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores

Sr. G. Librando, Jefe de la Sección de Tratados y Normas, Subdivisión de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores

Sra. G. Gibson, Depositaria Superior y Oficial Administrativo, Oficina Jurídica, Subdivisión de Asuntos Jurídicos, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores

Sra. N. Ünlü, Oficial Jurídico, División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Internacionales.

* * *

Sra. M.N. Mbanefo, Directora, División de Conferencias

Sr. A. Garofalo, Director Adjunto, Jefe Sección de Conferencias, División de Conferencias

Sr. F. van Tongerlooy, Jefe Sección de Documentos, División de Conferencias.