

COMITÉ JURÍDICO  
97º periodo de sesiones  
Punto 15 del orden del día

LEG 97/15  
1 diciembre 2010  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR  
REALIZADA EN SU 97º PERIODO DE SESIONES**

**ÍNDICE**

<b>Sección</b>		<b>Párrafos</b>	<b>Página</b>
1	INTRODUCCIÓN	1.1-1.8	4
2	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	2.1	6
3	ELECCIÓN DE LA MESA	3.1-3.8	6
4	INFORME ACERCA DE LA CONFERENCIA DE 2010 SOBRE LA REVISION DEL CONVENIO SNP	4.1-4.12	7
5	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA EN CASOS DE ABANDONO, LESIONES CORPORALES O MUERTE DE GENTE DE MAR A LA LUZ DEL PROGRESO HACIA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006, Y DE LAS ENMIENDAS RELATIVAS AL MISMO	5.1-5.6	9
6	TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	6.1-6.12	10
7	CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001: IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO	7.1-7.21	14
	i) Relación entre el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil), y el Convenio sobre el Combustible de los Buques;		14

<b>Sección</b>	<b>Párrafos</b>	<b>Página</b>
ii) Seguro y responsabilidad con respecto a reclamaciones en las que no sea de aplicación el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio de Limitación de la Responsabilidad) (reclamaciones relativas a las unidades móviles mar adentro (MODU)) o las reclamaciones abarcadas por una reserva de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 18 del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976;		15
iii) La expedición de certificados de combustible del buque a los buques que se están construyendo; y		16
iv) Procedimiento para aceptar certificados del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) y certificados de clubes que no estén integrados en el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización y de compañías de seguros		17
8 EXAMEN DE UNA PROPUESTA PARA ENMENDAR LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL PROTOCOLO DE 1996 QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976, DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 8 DE DICHO PROTOCOLO	8.1-8.9	18
9 PIRATERÍA: EXAMEN DE LA LEGISLACIÓN NACIONAL	9.1-9.18	21
10 CUESTIONES SURGIDAS DEL 25º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO Y LOS PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS 104º Y 105º DEL CONSEJO Y DEL VIGÉSIMO SEXTO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA	10.1-10.3	25
11 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	11.1-11.11	26
12 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	12.1-12.7	27

<b>Sección</b>	<b>Párrafos</b>	<b>Página</b>	
13	PROGRAMA DE TRABAJO	13.1-13.10	28
	i) Examen de los resultados;		28
	ii) Examen de las Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas del Comité Jurídico;		28
	iii) Puntos que se incluirán en el proyecto de orden del día provisional correspondiente al 98º periodo de sesiones del Comité Jurídico; y		29
	iv) Fecha del próximo periodo de sesiones		29
14	OTROS ASUNTOS	14.1-14.13	30
	i) Lista de instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la labor del Comité Jurídico; y		30
	ii) Propuesta para añadir un punto nuevo en el programa de trabajo con el objeto de abordar la responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos ocasionada por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro		31

#### **LISTA DE ANEXOS**

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 97º PERIODO DE SESIONES
ANEXO 2	PROYECTO DE RESOLUCIÓN SOBRE LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DE COMBUSTIBLE DEL BUQUE A BUQUES A LOS QUE TAMBIÉN SE LES EXIGE CONTAR CON UN CERTIFICADO RELATIVO AL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL
ANEXO 3	DIRECTRICES PARA LA ACEPTACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN DE COMPAÑÍAS DE SEGUROS, PROVEEDORES DE GARANTÍA FINANCIERA Y CLUBES P E I
ANEXO 4	DECLARACIÓN DEL JAPÓN EN RELACIÓN CON LA PIRATERÍA
ANEXO 5	DECLARACIÓN DE VANUATU EN RELACIÓN CON LA PIRATERÍA
ANEXO 6	INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011
ANEXO 7	PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 98º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité Jurídico celebró su 97º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 15 al 19 de noviembre de 2010 bajo la presidencia del Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Estados Miembros:

ALEMANIA	JAMAICA
ANGOLA	JAPÓN
ANTIGUA Y BARBUDA	KENYA
ARABIA SAUDITA	KIRIBATI
ARGELIA	LETONIA
ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	LUXEMBURGO
AZERBAIYÁN	MALASIA
BAHAMAS	MALTA
BANGLADESH	MARRUECOS
BÉLGICA	MÉXICO
BELICE	NAMIBIA
BRASIL	NIGERIA
BULGARIA	NORUEGA
CANADÁ	PAÍSES BAJOS
CHILE	PANAMÁ
CHINA	PAPUA NUEVA GUINEA
CHIPRE	PERÚ
CÔTE D'IVOIRE	POLONIA
CUBA	PORTUGAL
DINAMARCA	REINO UNIDO
ECUADOR	REPÚBLICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA POPULAR
ESPAÑA	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
ESTONIA	RUMANIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SAN VICENTE Y LAS
FILIPINAS	GRANADINAS
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUDÁFRICA
GEORGIA	SUECIA
GHANA	SUIZA
GRECIA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
INDIA	TAILANDIA
INDONESIA	TURQUÍA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TUVALU
ISLAS COOK	UCRANIA
ISLAS MARSHALL	VANUATU
ITALIA	VENEZUELA (REPÚBLICA
JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA	BOLIVARIANA DE)

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

ISLAS FEROE  
HONG KONG (CHINA)

1.3 Al periodo de sesiones asistieron también representantes de las siguientes organizaciones de las Naciones Unidas y organismos especializados:

NACIONES UNIDAS  
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE (PNUMA)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

1.4 Al periodo de sesiones asistieron también observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)  
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)  
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAO)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)  
BIMCO  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE  
BUQUE (IFSMA)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE  
PETROLEROS (INTERTANKO)  
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E  
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y  
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA  
SECA (INTERCARGO)  
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL  
TRANSPORTE (ITF)  
INSTITUTO NÁUTICO (NI)

### **Discurso de apertura del Secretario General**

1.5 El texto íntegro del discurso de apertura del Secretario General se reproduce en el documento LEG 97/INF.2.

### **Observaciones del Presidente**

1.6 El Presidente dio las gracias al Secretario General por sus palabras y manifestó que el Comité las tendría plenamente en cuenta en el curso de sus deliberaciones.

### **Adopción del orden del día**

1.7 El orden del día del periodo de sesiones adoptado por el Comité figura en el anexo 1.

1.8 A continuación se recoge un resumen de las deliberaciones del Comité con respecto a los diferentes puntos del orden del día.

## **2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES**

2.1 El Comité tomó nota del informe presentado por el Secretario General, según el cual los poderes de las delegaciones asistentes a la reunión estaban en regla.

## **3 ELECCIÓN DE LA MESA**

### **a) Elección del Presidente**

3.1 El Comité tomó nota de que el Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea) no se presentaría a la reelección como Presidente del Comité para 2011.

3.2 El Comité eligió por aclamación al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) como Presidente para 2011.

### **b) Elección de los dos Vicepresidentes**

3.3 El Comité tomó nota de que el Sr. Jan E. De Boer (Países Bajos) y el Sr. Gaute Sivertsen (Noruega) presentaban, respectivamente, sus candidaturas para la vicepresidencia primera del Comité.

3.4 El Comité procedió a una votación de conformidad con su Reglamento interior. Como resultado de dicha votación, se eligió Vicepresidente primero del Comité para 2011 al Sr. Jan De Boer (Países Bajos).

3.5 El Comité reeligió por aclamación al Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil) como Vicepresidente segundo para 2011.

3.6 El Sr. Kofi Mbiah agradeció al Comité que lo hubiera elegido Presidente. Elogió al Sr. Lee-Sik Chai por la forma en que había dirigido el Comité en los últimos años. Compartió con el Comité su visión de que el Comité Jurídico debía desempeñar un papel crucial en la supervisión, formulación e implantación del derecho marítimo internacional e invitó a los miembros del Comité a que trabajaran juntos en la consecución de ese objetivo.

3.7 El Secretario General rindió homenaje al Sr. Lee-Sik Chai por su historial de servicios a la Organización, que se refleja en su participación activa de tantos años en el Comité Jurídico, los últimos cinco, como su Presidente. También se refirió a la participación del Sr. Chai en conferencias jurídicas internacionales convocadas por la OMI, en particular la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio de 2007, de la que fue uno de los vicepresidentes.

3.8 El Secretario General también dio la bienvenida al nuevo Presidente y a los dos Vicepresidentes nombrados para 2011.

#### **4 INFORME ACERCA DE LA CONFERENCIA DE 2010 SOBRE LA REVISIÓN DEL CONVENIO SNP**

4.1 La Secretaría presentó el documento LEG 97/4, en el que se informa de los resultados de la Conferencia internacional de 2010 sobre la revisión del Convenio SNP y de la adopción del Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996. Se habían adjuntado, en forma de anexos del documento, los textos de las cuatro resoluciones de la Conferencia, a saber:

- resolución 1: Constitución del Fondo SNP;
- resolución 2: Fomento de la cooperación y la asistencia técnica;
- resolución 3: Medidas para evitar una situación en la que estén vigentes dos regímenes convencionales en conflicto; y
- resolución 4: Implantación del Protocolo SNP de 2010.

En el marco del punto 11 del orden del día se informa de las deliberaciones que tuvieron lugar con respecto a la resolución 2 (cooperación técnica).

4.2 La Secretaría informó al Comité de que se había transmitido a los Estados la circular N<sup>o</sup> 3111, de fecha 11 de octubre de 2010, en la que se recoge el texto de la resolución 3 y en la que, en particular, se señala a la atención el párrafo 3 de la parte dispositiva de la misma.

4.3 El Comité manifestó su satisfacción en lo que respecta a los resultados de la Conferencia internacional.

4.4 La delegación observadora de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) presentó el documento LEG 97/4/3, en el que se facilita información actualizada sobre las medidas adoptadas hasta la fecha por la Secretaría del Fondo de 1992 para la constitución del Fondo SNP, a saber:

- se ha establecido un sistema para calcular la carga sujeta a contribución en virtud del Convenio, y la labor para actualizarlo con la lista revisada de sustancias puede comenzar tan pronto como el Comité apruebe dicha lista;
- se ha revisado el folleto informativo sobre el Convenio SNP a fin de tomar en consideración la adopción del Protocolo SNP de 2010;
- las Secretarías de los FIDAC y la OMI se habían reunido para examinar la coordinación de la labor requerida por ambas organizaciones; y
- el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 encargó al Director que llevase a cargo la labor preparatoria para constituir el Fondo SNP, en virtud de lo dispuesto en la resolución 1 de la Conferencia. Si bien se había adoptado una nueva resolución como parte del Protocolo SNP de 2010, previamente se había alcanzado un consenso para que el Fondo de 1992 y el Fondo SNP compartiesen la Secretaría. Por consiguiente, no había motivo para poner en tela de juicio dicho consenso y debería concederse prioridad, en cambio, a las medidas prácticas necesarias para constituir el Fondo SNP.

4.5 El Comité agradeció a la Secretaría de los FIDAC la información facilitada y le pidió que lo mantuviera informado de los preparativos para la entrada en vigor del Convenio SNP.

4.6 La Secretaría presentó los documentos LEG 97/4/1, LEG 97/4/1/Add.1 y LEG 97/4/1/Add.2, en los que se facilita asesoramiento técnico acerca de cuestiones señaladas durante la labor preparatoria sobre el Protocolo SNP de 2010, incluida la necesidad de ofrecer aclaraciones sobre la lista de sustancias que deben incluirse en la definición de SNP en el párrafo 5 a) vii) del artículo 1 del Protocolo.

4.7 El Comité examinó el documento LEG 97/4/2, presentado por Francia, en el que se proponía examinar, en relación con la resolución 4, los problemas que, con respecto a la implantación, plantea la referencia simultánea y combinada al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) en la definición del artículo 1, párrafo 5 a) vii) del Convenio SNP, enmendado por el Protocolo de 2010.

4.8 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 97/4/1 y sus adiciones, así como del hecho de que el texto completo del Código IMDG, con la Enmienda 27-94, que era aplicable en 1996, se incluirá en el sitio de la OMI en la Red en formato de documento portátil (PDF).

4.9 El Comité tomó nota asimismo de las listas de materias adjuntas, en forma de anexos, al documento LEG 97/4/1/Add.1, a saber:

- materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química mencionadas por nombre en el Código IMSBC, y que también se mencionan por nombre en el Código IMDG aplicable en 1996; y
- materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química mencionadas por nombre en el Código IMSBC, pero que no se mencionan por nombre en el Código IMDG aplicable en 1996.

4.10 El Comité opinó que en el documento presentado por Francia no se planteaba una cuestión de interpretación, que podría abordarse en el marco de la resolución 4 del Protocolo SNP, sino que en el mismo se planteaba una cuestión de fondo. En esta fase, el Comité debía centrarse en lograr que el Protocolo entrase en vigor, en vez de plantear cuestiones nuevas. No obstante, en el documento presentado por Francia se recogían observaciones valiosas sobre aspectos técnicos que podrían ser de utilidad al implantar el Protocolo, y de las cuales debería tomar nota la Secretaría.

4.11 Se formularon además las siguientes observaciones:

- los Estados deberían centrarse en la ratificación e implantación del Protocolo. A este respecto, podría necesitarse asistencia técnica para facilitar este proceso;
- las Secretarías de los FIDAC y de la OMI deberían colaborar en la constitución del Fondo SNP, para evitar una duplicación de la labor;
- tras la entrada en vigor del Protocolo, el Fondo SNP debería empezar a abordar todas las cuestiones pendientes relacionadas con su implantación, incluido el examen de las listas de SNP;
- las listas iniciales de SNP, adjuntas al documento LEG 97/4/1/Add.1, deberían distribuirse mediante una circular, y actualizarse de conformidad con las enmiendas al Código IMSBC;



- las listas mencionadas explícitamente tanto en el Código IMSBC como en la enmienda 96 al Código IMDG deberían ser indicativas pero, al mismo tiempo, dinámicas;
- habida cuenta de la enmienda y el ciclo de aplicación de las enmiendas al Código IMSBC, convendría examinar cada dos años las listas de materias que entrañan riesgos de naturaleza química;
- no era necesario constituir un grupo de trabajo por correspondencia; y
- el Comité debería invitar al Comité de Seguridad Marítima (MSC) a que solicitase al Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) y al Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) que examinasen las cuestiones planteadas en los documentos LEG 97/4/1 y LEG 97/4/2 y le asesorasen al respecto.

#### 4.12 El Comité acordó lo siguiente:

- los Estados deberían conceder prioridad a la ratificación e implantación del Protocolo SNP; las listas que figuran en los anexos 1 y 2 del documento LEG 97/4/1/Add.1 deberían distribuirse como información para que las utilicen los Estados que están contemplando la posibilidad de constituirse en Parte en el Protocolo SNP de 2010;
- las listas de materias que entrañan riesgos de naturaleza química las deberán examinar los órganos pertinentes de la Organización, probablemente cada dos años; y
- una vez que entre en vigor el Convenio, debería llevarse a cabo la labor bajo los auspicios de la Asamblea de los Fondos SNP.

## **5 PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA EN CASOS DE ABANDONO, LESIONES CORPORALES O MUERTE DE GENTE DE MAR A LA LUZ DEL PROGRESO HACIA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006, Y DE LAS ENMIENDAS RELATIVAS AL MISMO**

5.1 La delegación observadora de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), representada por la Sra. Cleopatra Dumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, al presentar el documento LEG 97/5/1, agradeció al Secretario General de la OMI su apoyo al alentar a los Gobiernos a que ratifiquen el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM, 2006), y facilitó información sobre los resultados de la reunión del Comité Tripartito Preparatorio del CTM, 2006, de la OIT, celebrada del 20 al 23 de septiembre de 2010, a saber:

- los avances en lo que respecta a la entrada en vigor del CTM, 2006, ratificado por un total de 11 países. Se alentó a todos los Estados a ratificar este Convenio (se necesitan 19 ratificaciones más) para hacer posible que entre en vigor en 2012, el mismo año que las Enmiendas de Manila al Convenio de Formación de 2010;

- la recomendación formulada por el Comité Tripartito Preparatorio del CTM, 2006, de que los principios adoptados por el Grupo mixto de trabajo se transmitan directamente al Comité Tripartito Especial, para examinarlos con miras a su inclusión en el CTM, 2006, sin ninguna labor preparatoria adicional, poco después de que entre en vigor dicho Convenio; y
- los resultados de la Consulta Tripartita acerca del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (Nº 185), mantenida los días 24 y 25 de septiembre de 2010, y en la que se examinó una propuesta presentada por la Organización Internacional de Normalización (ISO) en lo que respecta a varias modificaciones, tales como la inclusión de un chip opcional, para garantizar que los documentos de identidad de la gente de mar sean compatibles con otras tecnologías de protección de fronteras.

5.2 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada en el documento LEG 97/5/1 y ampliada por la delegación observadora de la OIT.

5.3 La mayoría de las delegaciones que intervinieron respaldó la enmienda temprana del CTM, 2006, para introducir la provisión obligatoria de garantía financiera para los casos de abandono, lesión corporal y muerte de gente de mar. No obstante, una delegación manifestó que le preocupaba el hecho de que la introducción de enmiendas al CTM, 2006, poco después de su entrada en vigor, pudiera plantear un problema para los Estados que estuviesen en proceso de ratificarlo.

5.4 Al presentar el documento LEG 97/5, la Directora Ejecutiva del Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar, la Sra. Deirdre Fitzpatrick, informó al Comité de que el Centro había dado inicio a sus actividades el Día Marítimo Mundial de 2010 con el objetivo de promover los derechos e intereses de la gente de mar mediante la investigación, la educación y la formación. Todas las delegaciones que intervinieron fueron unánimes en acoger favorablemente la creación del Centro.

5.5 El Comité tomó nota de la sugerencia de que el IMLI y la UMM incluyan los derechos de la gente de mar en sus planes de estudios.

5.6 El Comité tomó nota de la invitación de la delegación de Polonia a la Conferencia anual de las partes interesadas, con ocasión del Día Marítimo Europeo, cuyo tema será el factor humano en el mar. La Conferencia se celebrará en Gdansk (Polonia) los días 19 y 20 de mayo de 2011 y es de participación abierta. En el siguiente enlace se facilita toda la información al respecto: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday>.

## **6 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO**

6.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en respuesta a la solicitud formulada por el Comité, en su 96º periodo de sesiones, para que continuase consultando con la Secretaría de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y con los interlocutores sociales a fin de determinar las fechas de reunión más convenientes con miras a volver a convocar al Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, con respecto a lo cual tanto la Secretaría de la OIT como los interlocutores sociales habían manifestado que dicha reunión no era necesaria. La representante de la delegación observadora de la OIT, Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, confirmó esta información y también señaló que los interlocutores sociales consideraban necesario disponer de una serie de materiales que pudieran utilizarse para promover la aplicación de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

6.2 La delegación de la República Islámica del Irán presentó el documento LEG 97/6/2, en el cual se formulaban observaciones sobre el trato injusto de la gente de mar en razón de la nacionalidad o la religión y se citaban varios casos de denegación del permiso de tierra y de atención médica a gente de mar iraní, o a gente de mar a bordo de buques iraníes, en puertos extranjeros solamente en razón de su nacionalidad o del pabellón del buque donde trabajaban.

6.3 Si bien se reconocieron las legítimas inquietudes en materia de protección de los Estados ribereños, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra compartía las inquietudes expresadas en el documento LEG 97/6/2 sobre el trato discriminatorio de la gente de mar en lo que respecta al permiso de tierra y reconoció el permiso de tierra como un derecho de la gente de mar. Se observó que el Comité de Facilitación había aprobado recientemente directrices sobre el permiso de tierra, en las cuales se "reconoció que los Estados rectores de puertos, al aplicar las medidas especiales previstas para impedir que se produzcan sucesos que afecten a la protección de los buques o las instalaciones portuarias y supervisar el acceso a sus territorios, han de reconocer que el permiso de tierra para la gente de mar constituye un derecho y no un privilegio" (FAL.3/Circ.201). También se observó que el Comité de Seguridad Marítima, en su 87º periodo de sesiones, había aprobado una circular a este respecto (MSC.1/Circ.1342, Orientaciones relativas a los permisos de tierra y el acceso a los buques).

6.4 El Comité pidió a la Secretaría que señalara a la atención del Comité de Facilitación y del Comité de Seguridad Marítima las secciones de esos documentos que fuesen de interés para la cuestión de la discriminación en torno al permiso de tierra, así como las secciones pertinentes del informe del presente periodo de sesiones, y determinara con los secretarios de esos comités qué comité constituía el foro más apropiado para examinar la cuestión y elaborar las correspondientes medidas.

6.5 El Comité acordó que en los casos en los que gente de mar a bordo de buques extranjeros que se encuentren en puerto esté enferma o herida y necesite acceder a instalaciones médicas en tierra deberían prevalecer las consideraciones humanitarias.

6.6 La delegación observadora de BIMCO presentó los documentos LEG 97/6 y LEG 97/INF.3, en los cuales se exponen las principales conclusiones del estudio de BIMCO sobre el trato de la gente de mar, revisado recientemente, así como las de dos encuestas realizadas sobre el trato justo y el abandono de la gente de mar.

6.7 Al deliberar sobre estos documentos, el Comité acordó que el informe indicaba que el trato injusto de la gente de mar seguía constituyendo un problema; ahora bien, se formularon, entre otras, las siguientes observaciones sobre aspectos específicos del estudio y las encuestas:

- la información analizada en el estudio y las encuestas incluía generalizaciones y se basaba principalmente en informes de Internet y de los medios de comunicación y, por tanto, podía ser incompleta o malinterpretarse;
- las deliberaciones sobre presuntos casos de contaminación intencional, manipulación del equipo de prevención de la contaminación, falsificación de registros, destrucción de pruebas o presión sobre testigos no guardan relación con las Directrices OMI/OIT y no deberían haberse incluido en un estudio sobre el trato injusto de la gente de mar;

- con respecto al suceso del **Coral Sea**, se aclaró que el encarcelamiento del capitán fue decisión del tribunal nacional, la cual debía respetarse. Además, no se trataba de un caso resultante de un accidente marítimo y, por tanto, estaba fuera del ámbito de aplicación de las Directrices. La delegación interesada sugirió que se podría cambiar, para agrandar su ámbito, el título del punto del orden del día por el de "Trato justo de la gente de mar", a fin de permitir también el examen de otros casos de trato injusto;
- con respecto a la legislación mencionada en el informe relativa a un desplazamiento de la carga de la prueba, se aclaró que se había promulgado tras mantener las pertinentes consultas y observarse el proceso debido y que le correspondía a los tribunales de ese país la interpretación de la nueva ley;
- con respecto al suceso del **Full City**, se aclaró que tuvo lugar en aguas interiores y en la actualidad era objeto de un proceso judicial independiente, en el cual se respetarían los derechos de los acusados; asimismo, se aclaró que durante la fase de investigación del caso ni el capitán ni el segundo oficial estuvieron encarcelados, sino que sus pasaportes fueron retenidos; esta medida fue revocada posteriormente por el Tribunal Supremo de Noruega;
- con respecto al suceso del **Cosco Busan**, se aclaró que tuvo lugar en aguas interiores y que se prolongó la permanencia de la tripulación del buque (la cual no fue enjuiciada) debido a la falsificación de registros clave del buque que dificultaron la investigación;
- las referencias a países y sucesos concretos en dichos estudios pueden impedir un examen completo de las cuestiones y recomendaciones y deberían evitarse; y
- se observó que si bien los Estados ribereños abogan por leyes estrictas con respecto al medio ambiente, estas deberían ser conformes con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el derecho internacional consuetudinario y la legislación sobre derechos humanos.

6.8 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) presentó el documento LEG 97/6/1 en nombre de los coautores. En el documento se expresaba preocupación por el hecho de que numerosos Estados están incumpliendo sus obligaciones convencionales en virtud del derecho internacional, en particular, el artículo 230 de la CONVEMAR, el cual limita de manera estricta la imposición de penas privativas de libertad por infracciones de las reglas internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. Los coautores invitaron al Comité a que considerase cuál sería la mejor manera de fomentar la correcta aplicación del artículo 230 de la CONVEMAR a fin de disuadir de que se imputen artificialmente cargos que lleven a la detención.

6.9 La delegación observadora de la Oficina de las Naciones Unidas de Asuntos Jurídicos/División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS), refiriéndose al documento LEG 97/6/1, señaló que otras disposiciones de la CONVEMAR también eran aplicables a los procedimientos relacionados con la contaminación del medio marino por buques extranjeros, en función de las circunstancias, incluidas la secciones 6 y 7 de la parte XII. Además, el artículo 73, sobre la ejecución de las leyes y reglamentos del Estado

ribereño, y el artículo 292, sobre la pronta liberación de los buques y sus tripulaciones, también pueden ser pertinentes en función de las circunstancias. La delegación observadora señaló que DOALOS tiene el deber de promover el conocimiento de la CONVEMAR y ayudar a los Estados y organizaciones intergubernamentales a aplicar de manera uniforme y coherente las disposiciones de la Convención. Asimismo, la delegación observadora señaló que el documento de la OMI LEG/MISC.6, de 10 de septiembre de 2008, titulado "Consecuencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para la Organización Marítima Internacional", podía ser de ayuda al Comité.

6.10 Se expresaron las siguientes opiniones sobre la interpretación y aplicación del artículo 230 de la CONVEMAR:

- el artículo 230 se aplica únicamente a las personas naturales que se encuentren a bordo de un buque en el momento de producirse un suceso de contaminación;
- el artículo 230 no se aplica a los sucesos que tengan lugar en las aguas interiores de un Estado;
- la frase "solo darán lugar a la imposición de sanciones pecuniarias" del artículo 230 se aplica únicamente al encarcelamiento y al castigo físico;
- la referencia al término "intencional" del artículo 230 no excluye el enjuiciamiento por negligencia grave; y
- a fin de determinar si un suceso es "grave" a efectos del artículo 230, un Estado puede tener en cuenta otros actos anteriores cometidos a lo largo del tiempo y el incumplimiento de normas internacionales generalmente aceptadas.

6.11 Una delegación informó al Comité de que en su jurisdicción se había promulgado recientemente una ley nueva que garantizaba el permiso de tierra a la gente de mar sin ningún costo. La delegación observadora de la ITF expresó su agradecimiento por este cambio en la legislación.

6.12 El Comité acordó que:

- las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (resolución LEG.3(91)) deberían implantarse junto con el Código de la OMI de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (resolución MSC.255(84), Código de Investigación de Siniestros); y
- la implantación ineficaz de las Directrices y la continuación del trato injusto de la gente de mar podrían tener un efecto perjudicial en la contratación de marinos y en la campaña de la OMI "¡Hazte a la mar!".

## **7 CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001: IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO**

7.1 La Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca), coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el combustible de los buques, que originalmente se constituyó en el 95º periodo de sesiones del Comité, presentó el documento LEG 97/7, que recoge el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre cómo facilitar un mayor número de ratificaciones y fomentar una implantación armonizada del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el Combustible de los Buques). Entre las cuestiones examinadas en el informe estaban las siguientes:

**i) Relación entre el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil), y el Convenio sobre el Combustible de los Buques**

7.2 La coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que el texto del proyecto de resolución que figura en el anexo 1 del documento LEG 97/7 refleja la opinión mayoritaria del Grupo de que los petroleros a los que sean de aplicación las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil no están excluidos de la definición de "buque" del párrafo 1 del artículo 1 del Convenio sobre el Combustible de los Buques y que, por tanto, los petroleros que dispongan de un certificado relativo al Convenio de Responsabilidad Civil también han de contar con certificados de combustible del buque.

7.3 A excepción de una delegación, todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra expresaron su apoyo a las conclusiones a las que se llega en los párrafos 11 y 12 del documento, así como al proyecto de resolución que figura en el anexo 1 del mismo.

7.4 Entre las observaciones manifestadas estaban las siguientes:

- una delegación señaló que había una contradicción entre la definición de "buque" del Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio sobre el Combustible de los Buques; si bien su Gobierno solamente expedía certificados relativos al Convenio de Responsabilidad Civil, era flexible al reconocer ambos certificados, pero también recomendó que el Comité debería instituir un régimen claro y armonizado;
- los buques pueden disponer de ambos certificados, si bien no es un requisito para los petroleros disponer de un certificado de combustible del buque; el proyecto de resolución podría aceptarse pero no podría ir más allá del texto del Convenio; y
- el certificado relativo al Convenio de Responsabilidad Civil es suficiente para los petroleros. Exigir ambos certificados no sería conforme con el Plan estratégico o el Plan de acción de alto nivel de la OMI, por lo que respecta a reducir las cargas administrativas.

7.5 El Comité aprobó el proyecto de resolución sobre la expedición de certificados de combustible del buque a buques a los que también se les exige contar con un certificado relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, que figura en el anexo 1 del documento LEG 97/7 y que se reproduce como anexo 2 del presente informe, y decidió presentarlo al Consejo en su 106º periodo de sesiones ordinario para su examen y, seguidamente, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, a los fines de su adopción.

- ii) **Seguro y responsabilidad con respecto a reclamaciones en las que no sea de aplicación el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio de Limitación de la Responsabilidad) (reclamaciones relativas a las unidades móviles mar adentro (MODU)) o las reclamaciones abarcadas por una reserva de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 18 del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976**

7.6 La coordinadora explicó que hubo acuerdo en general en el seno del Grupo de trabajo por correspondencia en que el Convenio sobre el Combustible de los Buques es de aplicación a las MODU, dado que quedan abarcadas en la definición de "buque" de su artículo 1. Ahora bien, la cuestión es que el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 no abarca las MODU y, por tanto, no está claro cómo calcular la cuantía del seguro de conformidad con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, cuando no sean de aplicación otros límites nacionales (inferiores). La mayoría del Grupo de trabajo por correspondencia estimó que era necesario separar los requisitos relativos al seguro de los límites de responsabilidad a efectos del seguro. El Grupo de trabajo por correspondencia llegó a la conclusión de que las MODU están abarcadas por el requisito relativo al seguro dispuesto en el artículo 7 del Convenio sobre el Combustible de los Buques. La cuantía del seguro para todos los tipos de buques que quedan abarcados por la definición de "buque" del Convenio sobre el Combustible de los Buques, incluidas las MODU, debería calcularse de conformidad con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, o un sistema nacional, pero en ningún caso debería exceder de la cuantía máxima de conformidad con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976. La referencia en el párrafo 1 del artículo 7 del Convenio sobre el Combustible de los Buques especifica la cuantía máxima de seguro exigible, si no es aplicable un límite más bajo. Esto, no obstante, no impide que un Estado Parte disponga cuantías de limitación nacionales más altas, si bien el seguro de conformidad con el Convenio sobre el Combustible de los Buques estará limitado, dado que en el mismo se contemplan disposiciones especiales (por ejemplo, la acción directa no es de aplicación a estos límites más altos). El Grupo de trabajo por correspondencia instó a los Estados Miembros a que examinasen la conveniencia de permitir que las MODU tengan la facultad de limitar la responsabilidad, en la legislación nacional, de conformidad con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 a fin de garantizar una cobertura de seguro en el marco del Convenio sobre el Combustible de los Buques.

7.7 Se manifestó preocupación con respecto a la sugerencia de que se debería instar a los Estados Miembros a que examinasen la conveniencia de permitir que las MODU tengan la facultad de limitar sus responsabilidades de conformidad con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad a fin de garantizar una cobertura de seguro de conformidad con el Convenio sobre el Combustible de los Buques. Se razonó que asumir que una MODU pudiera estar dentro del ámbito de aplicación del Convenio sobre el Combustible de los Buques, pero no en el del Convenio de Limitación de la Responsabilidad, era cuestionable, dado que la noción de "buque" utilizada en el Convenio sobre el Combustible de los Buques sería la misma que la utilizada en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad. Por tanto, si una MODU se califica como buque estaría, en principio, dentro del ámbito de aplicación tanto del Convenio sobre el Combustible de los Buques como del Convenio de Limitación de la Responsabilidad. No obstante, sería cuestionable que todas las MODU pudieran calificarse como buques. Asimismo se razonó que el Convenio sobre el Combustible de los Buques solamente sería de aplicación si el buque en cuestión usase hidrocarburos para combustible para su funcionamiento o propulsión. Este requisito rara vez lo cumplirían las MODU. Por último, se señaló el artículo 15 5) b) del Convenio de Limitación de la Responsabilidad excluye expresamente de su ámbito de aplicación a las plataformas flotantes construidas para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de estos. Por tanto no tendría sentido instar a los Estados Miembros a que permitiesen al propietario de una MODU limitar su responsabilidad de conformidad con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

7.8 Entre las opiniones manifestadas durante las deliberaciones están las siguientes:

- con respecto al requisito del seguro de conformidad con el artículo 7 del Convenio sobre el Combustible de los Buques, era posible que algunos Estados optaran por no limitar la responsabilidad y era necesario garantizar que existan tales límites y que el seguro confirma los límites;
- con respecto al párrafo 20 del documento, en el que se insta a los Estados Miembros a que examinen la conveniencia de permitir que las MODU tengan la facultad de limitar la responsabilidad, en el legislación nacional, de conformidad con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad a fin de garantizar una cobertura de seguro en el marco del Convenio sobre el Combustible de los Buques, en algunos Estados, por ley, las MODU no pueden limitar la responsabilidad; y
- pudiera resultar difícil para las MODU encontrar cobertura de seguro si no están facultadas a limitar su responsabilidad.

7.9 El Comité se mostró de acuerdo con las conclusiones alcanzadas por el Grupo de trabajo por correspondencia.

**iii) La expedición de certificados de combustible del buque a los buques que se están construyendo**

7.10 Se abordaron dos cuestiones dentro de este epígrafe, la primera determinar cuándo un casco (buque en construcción) pasa a ser un buque de conformidad con el Convenio sobre el Combustible de los Buques, esto es, cuándo un casco es apto para la navegación marítima; la segunda consiste en cuándo se está obligado a contar con seguro para el casco.

7.11 Con respecto a la primera cuestión, la coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que el Grupo había llegado al acuerdo de que un casco equipado con maquinaria o equipo construido para hacer uso o contener hidrocarburos para combustible para su funcionamiento o propulsión, será apto para la navegación marítima cuando realice viajes marítimos restringidos, por ejemplo, para someter a prueba el casco o el equipo, así como cuando se traslada o remolca, flotando por sí mismo.

7.12 Sobre la cuestión de cuándo se está obligado a contar con seguro para el casco, la coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que la mayoría del Grupo opinaba que esta cuestión debería contemplarse en la legislación nacional. La conclusión a la que llegó el Grupo es que cuando el casco está inscrito en un registro, el propietario inscrito debería suscribir un seguro cuando esté en condiciones de proceder a la navegación marítima, y es el Estado de matrícula el que debería expedir el certificado de seguro, y que cuando no hay un propietario inscrito, la cuestión de determinar quién es el propietario deberían decidirla cada uno de los Estados. En todos los demás aspectos, las cuestiones deberían determinarse de conformidad con la legislación nacional.

7.13 Con referencia a la frase "la cuestión de determinar quién es el propietario deberían decidirla cada uno de los Estados", que figura en el tercer y cuarto renglón del párrafo 26, se observó que "un Estado" podría ser el Estado donde está ubicado el astillero, o donde se hizo el pedido para el nuevo buque, o donde está ubicado el astillero de construcción en cuyas aguas se realizan las pruebas – la respuesta dependía de los términos precisos del contrato.

7.14 El Comité se mostró de acuerdo con las conclusiones alcanzadas por el Grupo de trabajo por correspondencia, tal como figuran en los párrafos 26 y 27 del documento.



**iv) Procedimiento para aceptar certificados del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) y certificados de clubes que no estén integrados en el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización y de compañías de seguros**

7.15 La coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia se refirió a la recomendación sobre la aceptación de tarjetas azules que figura en el párrafo 31 del documento LEG 97/7 y presentó el proyecto de resolución que figura en el anexo 2 del documento, en el que se refleja la opinión mayoritaria de los miembros del Grupo en el sentido de que sería útil aclarar la cuestión sugiriendo un entendimiento común en la forma de unas directrices con criterios que podrían aplicar los Estados Partes cuando examinen la situación financiera de las compañías de seguros, otros proveedores financieros y los Clubes P e I que no están integrados en el Grupo Internacional de Asociaciones Protección e Indemnización.

7.16 Entre las opiniones manifestadas durante el debate cabe destacar las siguientes:

- la aceptación de las tarjetas azules en formato electrónico le corresponde a las legislaciones nacionales;
- el criterio iv) pudiera no ser necesario dado que la tarjeta azul expedida por el asegurador garantiza que se goza de cobertura hasta los límites dispuestos en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad;
- dado que la cuestión de la aceptación de los certificados electrónicos la está examinando el Comité de Facilitación, el Comité Jurídico pudiera estimar conveniente volver a la misma una vez que el Comité FAL hubiera ultimado su examen; y
- a fin de solventar las ambigüedades del Convenio sobre el Combustible de los Buques, deberían adoptarse enmiendas al Convenio de conformidad con el artículo 16 y no se debería dejar abierta su interpretación.

7.17 La delegación observadora de los Clubes P e I señaló que, sin una aceptación amplia de las tarjetas azules expedidas en formato electrónico por la gran mayoría de los Estados Parte, en vez de la copia original impresa de las tarjetas azules, los Clubes del Grupo Internacional, los propietarios de buques y los Estados Parte se enfrentarían a un sistema que estaría cercano a no ser viable, habida cuenta de la cantidad de trámites burocráticos que exigiría. Un pequeño número de Estados Parte todavía exigen las tarjetas azules originales, firmadas a mano y selladas, y procedimientos anuales de aprobación, que conllevan excesivos requisitos documentales que, en principio, van en contra de los objetivos del Grupo de trabajo por correspondencia. Procedimientos anticuados generan cargas de trabajo y niveles burocráticos innecesarios, sin ningún beneficio añadido, y los Clubes P e I confían en que en un futuro próximo todos los Estados seguirán el enfoque adoptado por la gran mayoría de los Estados Parte.

7.18 El Comité aprobó el proyecto de directrices que figura en el anexo 2 del documento LEG 97/7 (tal como se reproduce en el anexo 3 del presente informe) y decidió que las conclusiones del Grupo de trabajo por correspondencia, junto con las directrices, deberían distribuirse por medio de una circular y ser dadas a conocer en el sitio en la Red de la OMI.

**Cuestiones adicionales**

7.19 El Comité aprobó la recomendación del Grupo de trabajo por correspondencia, que figura en el párrafo 49 del documento, en el sentido de que los Estados Parte en el Convenio deberían colaborar por lo general en cuestiones relativas a la expedición de certificados, la facilitación de la información dispuesta en el Convenio sobre el Combustible de los Buques que sea pertinente para la expedición de certificados de seguros, y facilitar las razones de la retirada o cancelación de los certificados de seguros.

7.20 El Comité convino asimismo en que el Grupo de trabajo por correspondencia había completado su mandato y manifestó su agradecimiento al Grupo y a su coordinadora, la Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca), por la excelente labor realizada.

7.21 Una delegación observó que era necesario que en la aplicación del Convenio hubiera transparencia, coherencia y solidaridad. En su opinión, no se daría respuesta a esta necesidad si únicamente se llegaba a un entendimiento e interpretación comunes de las cuestiones examinadas por el Grupo de trabajo. La mejor forma de solventar las ambigüedades, actuales y futuras, del Convenio sería su enmienda, de conformidad con el artículo 16 del mismo.

**8 EXAMEN DE UNA PROPUESTA PARA ENMENDAR LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL PROTOCOLO DE 1996 QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976, DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 8 DE DICHO PROTOCOLO**

8.1 La delegación de Australia presentó los documentos LEG 97/8, LEG 97/8/1, LEG 97/8/2 y LEG 97/8/3 en los que se examinan: a) la cronología y otros requisitos procedimentales para enmendar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad), de conformidad con el procedimiento de enmienda tácito del Convenio (documento LEG 97/8); b) incrementos indicativos pormenorizados para garantizar que los límites reflejan el costo creciente de los derrames de hidrocarburos para combustible y posibles niveles de los costos futuros (documento LEG 97/8/1); c) diversos sucesos y cuantía de los daños resultantes (documento LEG 97/8/2); y d) fluctuaciones en el valor de las monedas y posibles efectos de toda enmienda en el coste del seguro (documento LEG 97/8/3).

8.2 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) presentó el documento LEG 97/8/4, en el que se facilita información sobre los antecedentes históricos del concepto de limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo y las razones para mantener la relación entre las reclamaciones por lesiones corporales y los daños sufridos por las cosas.

8.3 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) presentó el documento LEG 97/8/5, en el que se facilitan información y datos sobre reclamaciones relativas a derrames de hidrocarburos para combustible y otros datos sobre reclamaciones, para complementar la información facilitada al Comité en su último periodo de sesiones.

8.4 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos LEG 97/8, LEG 97/8/1, LEG 97/8/2, LEG 97/8/3, LEG 97/8/4 y LEG 97/8/5.

8.5 Hubo acuerdo amplio acerca de la necesidad de revisar los límites del Protocolo de 1996 relativo Convenio de Limitación de la Responsabilidad a fin de garantizar la disponibilidad de indemnización adecuada para las víctimas y de aplicar el procedimiento de enmienda tácito para la entrada en vigor de toda revisión. También se acordó que, en esta fase, el Comité no adoptaría ninguna decisión, dado que no se había presentado al Comité una propuesta formal de enmienda de conformidad con el artículo 8. Entre las observaciones hechas durante un intercambio preliminar de opiniones estaban las siguientes:

- hay dos cuestiones amplias que han de abordarse: a) la cuantía del incremento, y b) el ámbito de cualquier incremento, esto es, si debería centrarse solamente en los daños sufridos en las cosas o ampliarse a las lesiones corporales y las reclamaciones vinculadas a los pasajeros y, de ser así, qué relación debería aplicarse para calcular el incremento de los límites aplicables a cada reclamación;
- los límites aplicables a las reclamaciones por lesiones corporales y los daños sufridos en las cosas están interrelacionados y debería mantenerse la relación existente, en toda enmienda para incrementar los límites de responsabilidad de conformidad con el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad;
- actualmente la relación entre las reclamaciones por lesiones corporales y los daños sufridos en las cosas es de 2 a 1, si bien no está basada en un principio jurídico fijo y podría ajustarse;
- pudiera ser conveniente, si se incrementan los límites de las reclamaciones vinculadas a pasajeros, establecer una correlación entre el incremento y los límites del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas;
- si se examinara una enmienda a los límites de las reclamaciones vinculadas a pasajeros, sería necesario contar con información acerca de si los Estados Partes han hecho uso de las disposiciones de autoexclusión que permiten establecer límites superiores de conformidad con la legislación nacional;
- se cuestionó la conveniencia de incrementar solamente los límites con respecto a los daños causados por la contaminación por los hidrocarburos para combustible, especialmente dado que esto no podría hacerse mediante el procedimiento de enmienda tácito;
- si el objetivo fundamental era incrementar los límites para los daños por contaminación por hidrocarburos para combustible, el mejor enfoque sería enmendar el Convenio sobre el Combustible de los Buques por medio de un protocolo y estipular en el mismo límites específicos;
- el párrafo 5 del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad exige que el Comité, al examinar una enmienda de los límites tenga en cuenta "la experiencia que se tenga de los sucesos y, especialmente, la cuantía de los daños que de ellos se deriven, las fluctuaciones en el valor de las monedas y el efecto de la enmienda propuesta en el coste del seguro", y el Comité debería disponer de datos sobre cada uno de estos aspectos antes de adoptar una decisión;

- los datos disponibles hasta el momento acerca de las fluctuaciones registradas en el valor de las monedas y sobre los índices del coste de la vida o la inflación puede que no sean aplicables a nivel mundial;
- el concepto de límites de responsabilidad implica que algunas reclamaciones excederán los límites; y un número pequeño de casos inusuales en los que se exceden los límites no justificaría necesariamente un incremento de los límites actuales;
- también se manifestó una opinión diferente, esto es, que si bien pudiera ser pequeño el número de sucesos en los que se exceden los límites, los costes involucrados eran muy altos;
- debería determinarse si existe necesidad imperiosa, partiendo de la experiencia con las reclamaciones a nivel mundial con posterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad;
- se manifestaron dudas acerca de si las estadísticas justificaban un incremento de los límites de responsabilidad; y
- la introducción de incrementos sustantivos en los límites a través del proceso de enmienda tácito, en esta fase, podría constituir un desincentivo para los Estados que actualmente no son Partes en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, por lo que respecta a pasar a ser Partes.

8.6 Con respecto a su examen de las reclamaciones desde que el Protocolo de 1996 entró en vigor (documento LEG 97/8/5), la delegación observadora de los Clubes P e I informó al Comité de que no había identificado ninguna reclamación vinculada a pasajeros en la que los límites del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad se hubiesen aplicado y se hubiesen excedido. En su examen, no obstante, no se habían tomado en consideración los casos en los que pudieran haberse aplicado límites nacionales más altos, dado que llevar a cabo un examen de este tipo sería difícil.

8.7 La delegación de Australia señaló a la atención del Comité el párrafo 16 del documento LEG 97/8/1, en el que se invita a examinar la conveniencia de enmendar los límites de responsabilidad dispuestos en los artículos 6.1 a), 7 1) y 8 2) del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976/1996, a fin de mantener la relación actual entre los límites de responsabilidad indicativos aplicables a los daños sufridos en las cosas, lesiones corporales y los límites de las reclamaciones vinculadas a los pasajeros y para dar respuesta a las necesidades de los Estados cuya legislación no permite que se tomen en consideración los DEG.

8.8 La delegación de Australia informó al Comité de que, de conformidad con el procedimiento de enmienda tácito dispuesto en el artículo 8 del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976/1996, había presentado un documento a la Secretaría, el 10 de noviembre de 2010, en nombre de 20 copatrocinadores, en el que se propone que los límites de responsabilidad dispuestos en el artículo 6.1 b) del Convenio deberían incrementarse en una cuantía permitida en virtud de lo dispuesto en el artículo 8, que sería determinada por el Comité Jurídico, y que los límites dispuestos en el artículo 6.1 a) se incrementen proporcionalmente.

8.9 La Secretaría informó al Comité de que el Secretario General esperaba distribuir la propuesta en un futuro cercano.

## 9 PIRATERÍA: EXAMEN DE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

9.1 La Secretaría presentó el documento LEG 97/9, en el que se proporciona una evaluación actualizada de las legislaciones nacionales sobre piratería, partiendo de la información presentada por 42 Estados Miembros y otra jurisdicción, como respuesta a lo solicitado en la circular N° 2933, de 23 de diciembre de 2008. La Secretaría confirmó su observación, formulada en el 96º periodo de sesiones del Comité Jurídico, de que la legislación habilitante actualmente no está armonizada y que este factor, junto con una desigual incorporación en las legislaciones nacionales de la definición de piratería de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), pudiera tener efectos adversos en los procesos de enjuiciamiento.

9.2 La Secretaría también presentó el documento LEG 97/9/1, en el que se facilita información acerca del Grupo de trabajo 2 del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia y un resumen del informe del Secretario General de las Naciones Unidas para el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, sobre las posibles opciones para avanzar en pos de la consecución del objetivo de enjuiciar y encarcelar a las personas responsables de actos de piratería y robos a mano armada en el mar frente a la costa de Somalia.

9.3 La representante de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) presentó el documento LEG 97/9/2, en el que se informa al Comité de la presentación al Secretario General de una petición firmada por casi un millón de personas en la que se hace un llamamiento a los Gobiernos para que se "Ponga fin a la piratería". En el documento también se hace referencia a la decisión del Consejo de que el lema del Día Marítimo Mundial de 2011 sea: "Piratería: articular la respuesta".

9.4 La representante de la ITF, en nombre de los copatrocinadores, presentó el documento LEG 97/9/3, en el que se pide un enjuiciamiento más efectivo de los piratas capturados cuando atacan buques mercantes. Al mismo tiempo que se encomiaban los servicios de protección facilitados por las fuerzas navales, se señaló que sin embargo había habido varios casos en los que se tuvo la oportunidad de arrestar y enjuiciar a los piratas capturados, si bien no se aprovechó por la presunta falta de un marco jurídico. Por tanto, se dejó en libertad a los piratas pillados en flagrante. A este respecto, se sugirió distribuir una circular en la que se invitase a los Estados a que adoptasen medidas para garantizar que los piratas capturados son enjuiciados debidamente, de conformidad con una legislación sólida.

9.5 El representante de la República Islámica del Irán presentó el documento LEG 97/9/4, en el que se señala a la atención el concepto de "propósito personal", incluido en la definición de "piratería" que figura en el artículo 101 de la CONVEMAR, y su relación con la definición de "acto ilícito" del artículo 3.1 a) y b) del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA). Dado que el "propósito personal" constituye un criterio subjetivo y que no hay diferencias específicas entre los actos punibles de los dos delitos mencionados, la distinción entre ambos, en la práctica, sería muy difícil.

9.6 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría acerca de las actividades del Grupo de trabajo 2 y pidió a la Secretaría que señalase a la atención de dicho Grupo de trabajo las siguientes opiniones relativas a las opciones para el enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas, que figuran en el documento LEG 97/9/1, esto es:

- en el caso de la piratería frente a las costas de Somalia, la crisis la provocó en primer lugar la inestabilidad de la situación política en tierra, más que la ausencia de mecanismos jurídicos viables para combatir la piratería y, por tanto, la primera prioridad era estabilizar Somalia, lo que podría tomar tiempo;

- los esfuerzos internacionales para estabilizar la región pudieran costar menos que las opciones propuestas para hacer cumplir la ley;
- gozó de gran apoyo la adopción de medidas a nivel regional, incluido el enjuiciamiento por los Estados de la zona donde se haya arrestado a piratas;
- un Estado de la región, que había enjuiciado a piratas y dispuesto su posterior encarcelamiento, tras señalar los altos costos que ello conlleva y el hecho de que la piratería es un problema de índole internacional, instó a que más Estados compartieran esta carga;
- algunos de los países que facilitan fuerzas navales de fuera de la región estiman que no es viable trasladar a los piratas capturados a sus países o prestar asistencia en el enjuiciamiento de los mismos;
- se estimó que los Estados de la región eran los que estaban en condiciones de dar una respuesta más efectiva por lo que se refiere al enjuiciamiento, de conformidad con su legislación nacional;
- la capacidad de los Estados de la región para enjuiciar con éxito a los piratas podría reforzarse en gran medida mediante un apoyo internacional amplio;
- los Estados víctimas de un ataque pirata, independientemente de si el vínculo viene dado por su registro, la propiedad del buque o la nacionalidad de la tripulación, deberían asumir la responsabilidad primaria por lo que respecta a enjuiciar a los piratas en sus tribunales nacionales;
- como cuestión prioritaria, la comunidad internacional debería decantarse por la opción 1 (aumentar la asistencia que prestan las Naciones Unidas con el fin de fomentar la capacidad de los Estados de la región para enjuiciar y encarcelar a los piratas). Se estimó que esto era de importancia vital para acabar con la actual situación de impunidad;
- es necesario examinar muchas cuestiones, incluido el enjuiciamiento a nivel nacional con apoyo internacional y el establecimiento de salas especiales en la jurisdicción nacional de uno o varios Estados de la región, tal como se propone en las opciones 3 y 4;
- la opción 2 gozó de cierto apoyo (el establecimiento de un tribunal somalí en otro país de la región);
- el establecimiento de un tribunal internacional no parecía ser una alternativa viable; y
- la opción 7 (el establecimiento de un tribunal internacional mediante una resolución del Consejo de Seguridad en virtud del capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas) constituía el último recurso.

9.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (División de Seguridad Marítima) sobre la implantación del Código de conducta de Djibouti. Con la adición de seis nuevos Estados signatarios con posterioridad al 96º periodo de sesiones del Comité Jurídico (octubre de 2009), el número total de signatarios del Código era ahora de 16 (esto es: Arabia Saudita, Comoras, Djibouti, Egipto, Etiopía, Jordania, Kenya, Madagascar, Maldivas, Mauricio, Omán, República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia, Sudán y Yemen). Se esperaban nuevas firmas en un futuro próximo.

9.8 La Unidad de implantación del proyecto del Código de conducta de Djibouti, constituida en abril de 2010, y financiada por el Fondo fiduciario para el Código de conducta de Djibouti, estaba alcanzando avances importantes en:

- el equipamiento de tres centros regionales de intercambio de información sobre lucha contra la piratería en Dar es Salaam, Mombasa y Sana, que se espera que estén operativos a comienzos del año próximo;
- la construcción de un centro regional de formación en Djibouti, cuyos planos se habían ultimado y se había dado comienzo a los preparativos para la construcción; y
- el desarrollo de una serie de cursillos regionales sobre legislación y cumplimiento del derecho marítimo, el primero de los cuales se celebró en Djibouti en septiembre de 2010. Para comienzos de 2011 estaban previstas nuevas actividades de formación en colaboración con UNODC.

9.9 Las delegaciones del Japón y Vanuatu realizaron declaraciones de carácter general con respecto a la piratería frente a la costa de Somalia y Nigeria, respectivamente. Las declaraciones se adjuntan en los anexos 4 y 5, respectivamente, del presente informe.

9.10 Se formularon asimismo las siguientes observaciones:

- la piratería debería considerarse una cuestión de alta prioridad y el Comité debería seguir ocupándose de la misma;
- no se avanzaría en la resolución del problema de la piratería si no se logran avances en la resolución del problema político de Somalia;
- la labor de la OMI debería ser coordinada cuidadosamente con la de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Oficina de Asuntos Jurídicos/División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas (DOALOS), en especial por lo que respecta a la adopción del marco jurídico apropiado;
- los esfuerzos desarrollados por la OMI, DOALOS y UNODC, por lo que respecta a la compilación y análisis de las legislaciones nacionales, deberían constituir la base para elaborar legislación modelo o directrices;
- la Secretaría de la OMI debería continuar compilando información sobre legislación y facilitar copias a la DOALOS para su inclusión en la base de datos de las Naciones Unidas;
- sería de ayuda para los Estados que tienen previsto adoptar nueva legislación sobre piratería contar con legislación modelo o directrices;

- con respecto al documento LEG 97/9/4 se manifestó la opinión de que había coherencia entre la definición de "piratería" de la CONVEMAR y los delitos tipificados en el Convenio SUA, dado que ambos están bien asentados y pueden interpretarse y ser aplicados por los tribunales nacionales sin dificultad; no había ningún problema como resultado de la referencia a "propósito personal" en la CONVEMAR, y el mismo acto podría ser entendido como delito por los tribunales de conformidad con más de una ley;
- se señaló que todas las medidas adoptadas por la OMI y por la comunidad internacional en su conjunto no estaban siendo de utilidad para la gente de mar capturada por piratas;
- es de importancia crucial para terminar con el flagelo de la piratería lograr un marco sólido para el enjuiciamiento de los piratas e implementar las mejores prácticas de gestión elaboradas por el sector; y
- debería elaborarse una estrategia mundial que abarque la utilización de las fuerzas navales, unas normas de intervención más eficaces y la colaboración entre Estados para conseguir que se enjuicie a los piratas.

9.11 Se sugirió que las opiniones del Comité Jurídico, en relación con el informe del Secretario General de las Naciones Unidas, le fuesen enviadas directamente a este, dado el gran número de Miembros de la OMI en comparación con los del Grupo de trabajo 2. También se manifestó la opinión contraria, esto es, que el Grupo de trabajo 2 estaba abierto a todos los Miembros de la OMI y, dado que se había encargado a dicho Grupo examinar estas cuestiones, las opiniones del Comité se deberían enviar al Grupo.

9.12 Como respuesta a la solicitud de aclaración presentada por una delegación en relación con la naturaleza complementaria de los delitos tipificados en el Convenio SUA, con respecto a las disposiciones de la CONVEMAR sobre piratería y la posibilidad de la aplicación a los actos de piratería de las disposiciones del artículo 3.1 a) y b) del Convenio SUA, tal como se señala en el párrafo 3 viii) del documento LEG 97/9, la Secretaría señaló que, en sus respuestas a la circular Nº 2933, los Estados Miembros habían optado por presentar la legislación relativa al Convenio SUA, así como a la CONVEMAR; le correspondería a los tribunales nacionales decidir acerca de la aplicabilidad de esos instrumentos convencionales en casos particulares.

9.13 La delegación observadora de la DOALOS (Naciones Unidas) señaló que diversas normas de derecho internacional regían el enjuiciamiento de los piratas, incluidas la CONVEMAR y el Convenio SUA. Era necesario contar con legislación nacional para implantar las antedichas normas y todos los Estados deberían enviar su legislación a las Naciones Unidas para incluirla en su base de datos de acceso público.

9.14 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI), en respuesta a la propuesta de elaborar una legislación nacional marco, se refirió a su proyecto de directrices al respecto, que se recoge en el documento LEG 93/12/1, de 15 de agosto de 2007.

9.15 La delegación observadora de BIMCO, en referencia al documento LEG 97/9/3, reiteró la necesidad de contar con leyes nacionales y normas de intervención claras y sin ambigüedades. También señaló que debido al carácter militar de las normas de intervención, no podía determinar si estas eran suficientes.



9.16 El Comité, al mismo tiempo que manifestó su agradecimiento a los Estados que habían enviado fuerzas navales para patrullar las zonas donde operan los piratas en el golfo de Adén y en el área adyacente del océano Índico, así como a los Estados que han enjuiciado a los piratas, especialmente Kenya, Seychelles y los Países Bajos, expresó su grave preocupación por el hecho de que en esas zonas continuaba habiendo ataques piratas.

9.17 El Secretario General dijo que compartía totalmente las preocupaciones manifestadas acerca de la desesperada situación de la gente de mar que los piratas mantienen cautiva y sobre la necesidad de adoptar urgentemente medidas para resolver la situación, y señaló a la atención del Comité el papel crucial que desarrollan las Naciones Unidas, la OMI y otros órganos internacionales, para acelerar la resolución del problema. Informó al Comité de que el Secretario General de las Naciones Unidas había aceptado su invitación para que visitara la OMI a comienzos de 2011, cuando se dieran a conocer públicamente el lema del Día Marítimo Mundial de 2011: "Piratería: articular la respuesta", y el plan de acción elaborado al respecto.

9.18 El Comité acordó que:

- era necesario que todos los Estados contasen con un régimen jurídico pormenorizado para enjuiciar a los piratas, coherente con el derecho internacional;
- era indudable que, en la región, para avanzar se necesitaban soluciones de base nacional junto con la creación de capacidad en los países en cuestión;
- la opción 1, de las propuestas por el Secretario General de las Naciones Unidas, era la solución preferida, gozando también de cierto apoyo las opciones 2, 3 y 4;
- las opiniones del Comité con respecto a las opciones para el enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas se remitirían al Grupo de trabajo 2; y
- se debería pedir a la Secretaría que la legislación nacional que se ha recibido de los Estados Miembros se remita a la DOALOS para su inclusión en la base de datos de las Naciones Unidas, así como que vuelva a expedir la circular en la que se pide a los Estados Miembros, que todavía no lo hayan hecho, que faciliten información acerca de sus leyes contra la piratería.

## **10 CUESTIONES SURGIDAS DEL 25º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO Y LOS PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS 104º Y 105º DEL CONSEJO Y DEL VIGÉSIMO SEXTO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA**

10.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 97/10 sobre las cuestiones surgidas del 25º periodo de sesiones extraordinario y el 104º periodo de sesiones ordinario del Consejo y del vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea.

10.2 También se comunicó al Comité la decisión adoptada por el Consejo en su 105º periodo de sesiones (1 a 5 de noviembre de 2010) de volver a constituir el Grupo mixto de trabajo sobre el Plan de auditorías de los Estados Miembros (JWGMSA) y la invitación del Consejo a los miembros del Comité Jurídico para que participen en la próxima reunión del Grupo, que está previsto tenga lugar del 28 de febrero al 2 de marzo de 2011. El mandato del JWGMSA se reproduce en el documento LEG 97/WP.3 a título informativo.

10.3 El Comité tomó nota de esta información.

## **11 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA**

11.1 La Directora Adjunta Superior de la División de Cooperación Técnica presentó el documento LEG 97/11, en el que se examinan las actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima llevadas a cabo entre julio de 2009 y junio de 2010.

11.2 Partiendo de los principios estratégicos de la Organización y el correspondiente Plan de acción de alto nivel, la ejecución de las actividades de asistencia técnica en la esfera de la legislación marítima se planifica, financia y lleva a cabo a través del Programa integrado de cooperación técnica (PICT), bajo tres rubros distintos:

- actividades de desarrollo institucional, que normalmente adoptan la forma de consultorías de asesoramiento técnico de corta duración;
- creación de capacidad y formación a través de becas individuales o mediante cursillos regionales sobre cuestiones específicas;
- asistencia para la redacción o revisión de leyes y reglamentos marítimos nacionales.

11.3 Las capacidades nacionales se refuerzan cada año mediante la formación impartida en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de Malta (IMLI), que sigue en la cúspide de la formación de posgrado especializada en esta disciplina. En mayo de 2010 se graduaron en el IMLI 35 estudiantes procedentes de 24 países, entre ellos cinco financiados por la OMI en el marco del PICT, con lo cual el número total de graduados del Instituto asciende a 464 procedentes de 112 países. Conscientes del valioso recurso potencial que suponen los graduados del IMLI, se les incluye en la lista de expertos y consultores de la OMI para que con ocasión de misiones de asesoramiento y formación de corta duración faciliten conocimientos especializados básicos. Se puede solicitar a la Secretaría una lista de las actividades de investigación desarrolladas por los estudiantes del IMLI durante el año académico 2009-2010. A tales efectos se ruega contactar con la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores a través de las siguientes direcciones de correo electrónico: [mspinard@imo.org](mailto:mspinard@imo.org) o [ggibson@imo.org](mailto:ggibson@imo.org).

11.4 De conformidad con las disposiciones de la resolución A.1006(25) de la Asamblea: "La vinculación entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de Desarrollo del Milenio", adoptada en el vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea, en noviembre de 2007, África continúa siendo una región prioritaria para el Programa integrado de cooperación técnica de la OMI. En el documento puede verse que 11 de los 12 países beneficiarios pertenecían a la región de África.

11.5 Se señaló, con especial referencia a África, que un objetivo a largo plazo del Programa debía ser desarrollar la creación de capacidad y la autosuficiencia, por ejemplo, en lo que respecta a la redacción de leyes. La transferencia de conocimientos prácticos a los graduados del IMLI a través de su participación en las actividades de cooperación técnica de la OMI ayudará a alcanzar ese objetivo.

11.6 El Comité fue informado de que la OMI mantiene una lista de expertos, de muchos países, y que siempre que se considera oportuno se incluye en el equipo un experto del país que recibe la asistencia en el marco del programa de la OMI, como parte de la labor de creación de capacidad en ese país.

11.7 También se informó de que un componente importante de los cursos del IMLI es la formación de graduados del Instituto en la redacción de leyes y que, a menudo, en las misiones técnicas de la OMI se incluyen expertos de la región.

11.8 Al presentar el documento LEG 97/11/1, la Secretaría se refirió al estado jurídico de los seis instrumentos convencionales de la OMI adoptados en conferencias jurídicas desde 2000, así como a las resoluciones adoptadas en tres de esas conferencias en las que se solicita cooperación técnica para ayudar a los Estados Miembros a implantar los instrumentos, incluida la provisión de asistencia financiera por medio del Programa integrado de cooperación técnica (PICT). La Secretaría señaló, además, que si bien ya se ofrece asistencia técnica en la esfera de la legislación marítima a los Estados que la solicitan, el Comité tal vez desearía ajustar sus prioridades temáticas, que figuran en el anexo 2 del documento, con el objetivo de estimular nuevas actividades en la esfera de la legislación marítima.

11.9 Con respecto al debate sobre la resolución 2 de la Conferencia SNP: "Fomento de la cooperación y la asistencia técnica", el cual se había aplazado al tratar el punto 4 del orden del día, se opinó que la Organización podía ser más proactiva en lo que se refiere a la promoción del Protocolo SNP, en lugar de esperar a que los Estados Miembros presenten solicitudes, y también que tal vez pudiera elaborarse un programa especial, a través de la División de Cooperación Técnica, que se ofreciera a los Estados.

11.10 Se manifestó un gran apoyo al Programa de cooperación técnica y a la lista de prioridades temáticas del Comité Jurídico actualmente en vigor para el PICT.

11.11 El Comité decidió que no era necesario introducir ninguna modificación en sus objetivos a medio plazo ni en sus prioridades temáticas para el PICT de 2012-2013.

## **12 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO**

12.1 La Secretaría presentó el documento LEG 97/12, que contiene información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico.

12.2 El Comité tomó nota de que en el anexo del documento LEG 97/12 se informaba sobre las novedades referentes a dichos instrumentos al 10 de septiembre de 2010 y que esa información se había actualizado de nuevo al 12 de noviembre de 2010 en el documento LEG 97/WP.4.

12.3 La delegación de Chipre informó al Comité de los progresos alcanzados por su Gobierno en cuanto a la ratificación e implantación del Convenio sobre Salvamento de 1989, el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, los Protocolos SUA de 2005 y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007. Se prevé promulgar la legislación necesaria que permita el depósito, en 2012, de los instrumentos requeridos con respecto a la adhesión al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas y a los Protocolos SUA de 2005.

12.4 La delegación de los Países Bajos informó al Comité de los progresos alcanzados por su Gobierno en cuanto a la ratificación e implantación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, el Convenio sobre el Combustible de los Buques, 2001, el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas y los Protocolos SUA de 2005.

12.5 La delegación de Dinamarca informó al Comité de los progresos alcanzados por su Gobierno en cuanto a la ratificación e implantación del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, los Protocolos SUA de 2005 y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007. Se espera que Dinamarca esté pronto en situación de firmar el Protocolo SNP de 2010, "a reserva de ratificación".

12.6 La delegación de la República Islámica del Irán informó al Comité de los progresos alcanzados por su Gobierno en cuanto a la ratificación e implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP de 2000, el Convenio AFS de 2001, el Convenio sobre el Combustible de los Buques, 2001, el Convenio BWM de 2004 y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007. La delegación también informó al Comité de que su Parlamento estaba considerando actualmente la ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT.

12.7 El Comité pidió a la Secretaría que publicara una circular en la cual se invitase a los Estados Miembros a facilitar información sobre los progresos alcanzados por sus Gobiernos en cuanto a la ratificación del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, los Protocolos SUA de 2005 y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, como parte de su campaña para fomentar la ratificación e implantación de los convenios que se habían adoptado como resultado de su labor.

### **13 PROGRAMA DE TRABAJO**

#### **i) Examen de los resultados**

13.1 La Secretaría presentó el documento LEG 97/13, en cuyo anexo figura un proyecto de informe sobre la situación de los resultados previstos, para el bienio 2010-2011, del Comité Jurídico, tomando en consideración las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, adoptadas mediante la resolución A.1013(26).

13.2 El Comité aprobó el anexo del documento LEG 97/13, cambiando la fecha de ultimación prevista de 2011 a 2012 para el resultado previsto número 2.0.1.23 (enmiendas a los límites del Protocolo relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, 1996), como su informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011. El informe se adjunta en el anexo 6.

#### **ii) Examen de las Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas del Comité Jurídico**

13.3 La Secretaría presentó el documento LEG 97/13/1, en el que se presenta una propuesta de Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité Jurídico (circular LEG.1/Circ.5) preparada por la Secretaría con miras a que las mismas sean conformes con las disposiciones de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)) y para armonizarlas con las correspondientes directrices del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino. Las Directrices revisadas se distribuirán mediante una circular con la signatura LEG.1/Circ.6.

13.4 El Comité aprobó las Directrices revisadas, con sujeción a dos modificaciones:

- a) el texto siguiente (nota a pie de página correspondiente al párrafo 6.6.1 del anexo del documento LEG 97/13/1) se debería añadir como nuevo párrafo 6.10, en el entendimiento de que esta restricción sobre la traducción no limitaría la traducción de un texto jurídico:

"Con miras a reducir el número de páginas para las reuniones, los documentos que no sean documentos informativos y que tengan más de 20 páginas no deberían traducirse en su totalidad a todos los idiomas de trabajo. Dichos documentos deberían incluir, a efectos de traducción, un resumen del texto que no exceda de cuatro páginas, presentándose el contenido técnico en un anexo en el idioma que requieran los grupos de trabajo (por ejemplo, inglés)."; y

- b) el siguiente texto debería añadirse como nuevo párrafo 6.11:

"Todos los interesados serán siempre conscientes de las repercusiones económicas y ambientales de la documentación generada por las reuniones de la OMI y, en la mayor medida posible, restringirán el número de páginas de los documentos que presenten a tales reuniones.".

13.5 Tras recordarse que tiene dos Vicepresidentes, el Comité decidió que no era necesario revisar el párrafo 4.3 del anexo 1 de las Directrices en el que se dispone que "a fin de facilitar la evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad por parte del Comité, su Vicepresidente debería realizar, en consulta con el Presidente y con la asistencia de la Secretaría, una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad.".

13.6 El Comité pidió a la Secretaría que distribuyese las Directrices revisadas, con los cambios anteriores, como una circular LEG.

13.7 El Comité también acordó revisar el título de este punto del orden del día (esto es: "Programa de trabajo") de manera que rece: "Aplicación de las Directrices del Comité" en sus periodos de sesiones futuros.

**iii) Puntos que se incluirán en el proyecto de orden del día provisional correspondiente al 98º periodo de sesiones del Comité Jurídico**

13.8 La Secretaría presentó el documento LEG 97/WP.2 en el que se enumeran puntos que podrían incluirse en el proyecto de orden del día del 98º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

13.9 Con pequeñas modificaciones, el Comité aprobó los puntos que se incluirían en el orden del día de su 98º periodo de sesiones, tal como se adjuntan en el anexo 7.

**iv) Fecha del próximo periodo de sesiones**

13.10 El Comité tomó nota de que se había previsto que su 98º periodo de sesiones tuviese lugar del 4 al 8 de abril de 2011.

## 14 OTROS ASUNTOS

### i) **Lista de instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la labor del Comité Jurídico**

14.1 La Secretaría presentó el documento LEG 97/14, en el que se señala a la atención del Comité una invitación del Comité de Seguridad Marítima (MSC) para que inicie el proceso de compilar una lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la labor del Comité Jurídico. Esta lista se dará a conocer mediante una circular con la signatura LEG.2/Circ.1.

14.2 El Comité aprobó el proyecto de circular y la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la labor del Comité, que figuran en el anexo del documento LEG 97/14, con las siguientes referencias adicionales:

- se publicará una circular que llevará adjunta: a) la lista de materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química que se mencionan por nombre en el Código IMSBC, y que también se mencionan por nombre en el Código IMDG aplicable en 1996; y b) la lista de materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química que se mencionan por nombre en el Código IMSBC, pero que *no* se mencionan por nombre en el Código IMDG aplicable en 1996, adjuntas al documento LEG 97/4/1/Add.1;
- un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la expedición de certificados de combustible del buque a buques a los que también se les exige contar con un certificado relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, tal como figura en el anexo 2 del presente informe; y
- las Directrices para la aceptación de la documentación de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y Clubes P e I, acordadas en el marco del punto 7 del orden del día (Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001: implantación del Convenio), tal como figuran en el anexo 3 del presente informe, que se publicarán en una circular.

14.3 El Comité acordó que la Secretaría debería mantener actualizada la lista mediante la publicación de circulares en las que figuren las enmiendas a la lista refundida, según sea necesario.

14.4 El Comité tomó nota de que a través del sistema GISIS pronto podría descargarse una lista refundida en versión electrónica actualizada permanentemente, e invitó a cada uno de los Estados Miembros a que introduzcan información en GISIS, una vez que se haya elaborado el módulo, sobre la implantación únicamente de los instrumentos que no son obligatorios adoptados mediante resoluciones de la Asamblea o del Comité y a que carguen en el sistema la legislación nacional correspondiente, según se estime oportuno.

ii) **Propuesta para añadir un punto nuevo en el programa de trabajo con el objeto de abordar la responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos ocasionada por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro**

14.5 La delegación de Indonesia presentó el documento LEG 97/14/1, en el que se propone añadir un punto nuevo en el programa de trabajo para elaborar un régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación transfronteriza por hidrocarburos ocasionada por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, a raíz del accidente ocurrido en la plataforma petrolífera mar adentro **Montara**.

14.6 Con respecto al documento LEG 97/WP.1, que contiene la evaluación preliminar del Presidente en cuanto a si la propuesta cumple los criterios de aceptación general que figuran en el párrafo 2.4 de las Directrices del Comité sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas, el Comité observó que, en caso de decidir aceptar en principio la propuesta, sería necesario modificar el principio estratégico 7.2 del Plan estratégico de la Organización que figura en la resolución A.1011(26).

14.7 Entre las opiniones expresadas en pos de continuar examinando la propuesta de Indonesia, en favor de lo cual la delegación de Indonesia señaló la conveniencia de proseguir examinando cuestiones pertinentes a la responsabilidad y la indemnización ligadas a los daños debidos a la contaminación resultante de actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, estuvieron las siguientes:

- era necesario adoptar medidas sin dilación para rellenar la laguna existente en relación con los daños debidos a la contaminación causada por derrames transfronterizos de hidrocarburos;
- ahora era el momento adecuado para que la Organización examinase esta cuestión, teniendo en cuenta los recientes sucesos en las plataformas petrolíferas mar adentro **Deepwater Horizon** y **Montara**;
- los sucesos que originen contaminación transfronteriza procedente de plataformas mar adentro pueden producirse en cualquier parte del mundo y no todos los países pueden hacer frente al problema por sí solos; por tanto, era recomendable contar con reglas internacionales;
- las unidades inamovibles de almacenamiento de hidrocarburos están fuera del ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo, de modo que deberían regularse;
- la propuesta, modificada mediante una intervención subsiguiente de la delegación de Indonesia, entra dentro de la competencia de la OMI, que, en el pasado, ha elaborado reglamentos sobre las plataformas fijas, incluidos los Protocolos de 1988 y 2005 sobre las Plataformas Fijas;
- no existe ningún otro foro internacional con mayor competencia para tratar la cuestión; y
- la contaminación por hidrocarburos puede afectar a cualquier país y, por tanto, es importante disponer de un mecanismo para indemnizar a las víctimas.

14.8 Algunas otras observaciones formuladas con respecto a la propuesta, modificada, fueron las siguientes:

- los derrames de hidrocarburos desde plataformas mar adentro son distintos de los derrames procedentes de buques, dado que las actividades de exploración y explotación mar adentro normalmente se realizan en la plataforma continental de los Estados y están reguladas por el derecho nacional y acuerdos bilaterales, lo cual pone en entredicho la necesidad de un régimen uniforme de alcance mundial;
- se cuestionó la competencia de la OMI para tratar estas cuestiones;
- aunque la OMI podría considerarse la organización competente por eliminación, era recomendable consultar a otros órganos internacionales que podrían desempeñar un papel en este contexto, incluidos el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA), la Oficina de Asuntos Jurídicos/División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas (DOALOS), y la Comisión de Derecho Internacional;
- se expresaron algunas reservas en cuanto a si el modelo del Convenio de Responsabilidad Civil/Convenio del Fondo era el más adecuado. Deberían estudiarse especialmente cuestiones como la limitación de la responsabilidad y la constitución de un fondo para determinar cómo se llevarían a la práctica, en el contexto de la propuesta;
- de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), los Estados están facultados a establecer límites de responsabilidad para este tipo de actividad;
- la cuestión solo debería considerarse con respecto a la contaminación por hidrocarburos que sobrepase el ámbito jurisdiccional nacional;
- aunque la propuesta era, en principio, atractiva, aún debían considerarse numerosas cuestiones prácticas;
- a fin de determinar si es necesario realizar alguna labor en relación con esta propuesta, el Comité debería examinar los instrumentos internacionales y regionales existentes, así como una propuesta sobre una iniciativa mundial para proteger el medio marino, recientemente presentada por la Federación de Rusia en la cumbre del G20 (Canadá); y
- era necesario realizar unos estudios, incluido un análisis de las leyes nacionales y soluciones regionales, para evaluar las estructuras jurídicas existentes y su eficacia e identificar posibles lagunas relacionadas con la disponibilidad de indemnización.

14.9 El Comité tomó nota, con satisfacción, del ofrecimiento de asistencia de las delegaciones observadoras del PNUMA y el Comité Marítimo Internacional (CMI), en vista de la labor que habían realizado en las esferas de la responsabilidad e indemnización por daños ambientales, en particular con respecto a las naves que no responden fácilmente a la definición de buque generalmente aceptada.



14.10 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra expresó su apoyo, en principio, a la inclusión de un punto en el programa de trabajo del Comité para examinar las cuestiones de responsabilidad e indemnización por daños debidos a contaminación transfronteriza resultante de actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro.

14.11 Se observó que en el principio estratégico 7.2 del Plan estratégico de la Organización, en su redacción actual, se hace referencia al "transporte marítimo" y, por tanto, no abarca la contaminación ocasionada por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro. Por consiguiente, el Comité aprobó la propuesta presentada en el documento LEG 97/WP.6 de recomendar que el Consejo, y por medio de este la Asamblea, revisen el principio estratégico 7.2.

14.12 El Comité recomendó que se revisase el principio estratégico 7.2 de forma que rece tal como sigue:

"La OMI se centrará en reducir y eliminar cualquier efecto negativo del transporte marítimo o de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro en el medio ambiente ... elaborando medidas eficaces para mitigar y combatir el impacto en el medio ambiente de los sucesos relacionados con el transporte marítimo y la contaminación ocasionada por las operaciones de los buques, y las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a contaminación transfronteriza resultante de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro."

14.13 El Comité recomendó que los Estados y organizaciones interesados colaborasen en el desarrollo de la propuesta en el lapso interperiodos. La delegación de Indonesia se ofreció a coordinar esta labor a través del Sr. Hadi Supriyono y la Sra. Ira Mamesah, cuyas direcciones de correo electrónico son las siguientes: [hadispri06@gmail.com](mailto:hadispri06@gmail.com) y [ira.mamesah@indonesianembassy.org.uk](mailto:ira.mamesah@indonesianembassy.org.uk).

\*\*\*



## ANEXO 1

### ORDEN DEL DÍA DEL 97º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
  - 3 Elección de la Mesa
  - 4 Informe acerca de la Conferencia de 2010 sobre la revisión del Convenio SNP
  - 5 Provisión de garantía financiera en casos de abandono, lesiones corporales o muerte de gente de mar a la luz del progreso hacia la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y de las enmiendas relativas al mismo
  - 6 Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
  - 7 Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001: implantación del Convenio
  - 8 Examen de una propuesta para enmendar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, de conformidad con el artículo 8 de dicho Protocolo
  - 9 Piratería: examen de la legislación nacional
  - 10 Cuestiones surgidas del 25º periodo de sesiones extraordinario y el 104º periodo de sesiones ordinario del Consejo y del vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea
  - 11 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
  - 12 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
  - 13 Programa de trabajo
    - i) Examen de los resultados
    - ii) Examen de las Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas del Comité Jurídico

- 14 Otros asuntos
- i) Lista de instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la labor del Comité Jurídico
  - ii) Propuesta para añadir un punto nuevo en el programa de trabajo con el objeto de abordar la responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por los hidrocarburos ocasionada por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro
- 15 Examen del informe del Comité sobre su 97º periodo de sesiones

\*\*\*

## ANEXO 2

### **PROYECTO DE RESOLUCIÓN SOBRE LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DE COMBUSTIBLE DEL BUQUE A BUQUES A LOS QUE TAMBIÉN SE LES EXIGE CONTAR CON UN CERTIFICADO RELATIVO AL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 33 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité Jurídico,

TENIENDO PRESENTE el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, enmendado (en adelante el "Convenio de Responsabilidad Civil"),

RECORDANDO TAMBIÉN la adopción por la Conferencia internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, celebrada en la sede de la Organización en 2001, del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (en adelante el "Convenio sobre el Combustible de los Buques"),

RECORDANDO ASIMISMO que de conformidad tanto con el Convenio de Responsabilidad Civil como con el Convenio sobre el Combustible de los Buques el propietario inscrito está obligado a suscribir un seguro de responsabilidad y contar con certificados mediante los que se ateste que tal seguro está en vigor,

RECONOCIENDO que el Convenio sobre el Combustible de los Buques tiene un ámbito de aplicación más amplio que el del Convenio de Responsabilidad Civil dado que tanto la definición de buque como los tipos de hidrocarburos incluidos son más generales,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que el Convenio sobre el Combustible de los Buques no facilita una orientación clara sobre la cuestión y puede llevar a que los Estados Parte en el Convenio sobre el Combustible de los Buques adopten interpretaciones diferentes acerca de si se han de exigir ambos certificados,

DESEANDO suprimir la ambigüedad y ser de ayuda a los Estados Parte, presentes y futuros, en el Convenio sobre el Combustible de los Buques por lo que respecta a su aplicación de forma uniforme,

SIENDO CONSCIENTE de la necesidad de aportar certidumbre en la aplicación del Convenio sobre el Combustible de los Buques y por tanto ayudar a los propietarios de buques, armadores, gestores y compañías navieras a evitar demoras o retenciones innecesarias de buques y con miras a reducir al mínimo las cargas administrativas que se imponen al sector del transporte marítimo,

PREOCUPADA por el hecho de que si los propietarios de buques no gozan de una cobertura de seguro eficaz y adecuada, o de una garantía financiera equivalente, quienes estén facultados a reclamar puede que no obtengan una indemnización pronta y adecuada,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité Jurídico en su 97<sup>o</sup> periodo de sesiones,

1. RECOMIENDA que:

- .1 todos los Estados Parte en el Convenio sobre el Combustible de los Buques expidan el certificado requerido de conformidad con el Convenio sobre el Combustible de los Buques, incluso si el buque también cuenta con un certificado relativo al Convenio de Responsabilidad Civil;
- .2 todos los Estados Parte en el Convenio sobre el Combustible de los Buques exijan a los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000 que ondeen su pabellón, o entren o salgan de puertos o instalaciones mar adentro en su territorio, que estén asegurados y que cuenten con un certificado de combustible del buque, tal como se dispone en el Convenio sobre el Combustible de los Buques, incluso si el buque ya cuenta con un certificado relativo al Convenio de Responsabilidad Civil; y
- .3 los Estados Parte deberían evitar tomar medidas que originen trámites burocráticos innecesarios;

2. PIDE a los Estados Parte que señalen el contenido de la presente resolución a la atención de los propietarios de buques, gestores de buques, compañías navieras y a todas las demás partes interesadas, para su información y la adopción de las medidas apropiadas.

\*\*\*

### ANEXO 3

#### DIRECTRICES PARA LA ACEPTACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN DE COMPAÑÍAS DE SEGUROS, PROVEEDORES DE GARANTÍA FINANCIERA Y CLUBES P E I

La finalidad de las presentes Directrices es facilitar orientación a los Estados Parte en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (en adelante, "el Convenio sobre el Combustible de los Buques") con respecto a la aceptación de tarjetas azules o documentos similares de las compañías de seguros.

Un Estado Parte en el Convenio sobre el Combustible de los Buques debería aceptar las tarjetas azules expedidas por un miembro del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización P e I (en adelante, "Clubes P e I"), cuando sea posible verificar la tarjeta azul a partir del sitio en la Red de los Clubes P e I.

Un Estado Parte en el Convenio sobre el Combustible de los Buques debería, al recibir una tarjeta azul o documento similar de una compañía de seguros, un proveedor de garantía financiera o un club P e I que no sea parte del Grupo Internacional, verificar la situación financiera y por lo tanto la solvencia de esa compañía a fin de asegurarse de que se podría facilitar indemnización pronta y adecuada para las víctimas.

#### **1 Intercambio de información**

A fin de reducir al mínimo las cargas administrativas, los Estados Parte deberían, cuando así proceda, intercambiar información incluida que Clubes P e I que no formen parte del Grupo Internacional han aceptado, en el proceso de expedición de certificados de combustible del buque.

#### **2 Criterios para la aceptación**

Los Estados Parte pueden hacer uso de la siguiente lista de criterios en relación con la aceptación de tarjetas azules o documentos similares incluidos los expedidos por Clubes P e I que no formen parte del Grupo Internacional:

- i) documentación adecuada sobre la situación financiera de la compañía y, por tanto, su solvencia. La documentación adecuada puede consistir en estados de cuentas auditados relativos a los últimos tres años, debidamente autenticados y firmados por el auditor;
- ii) documentación adecuada sobre la aprobación por la autoridad pertinente, en el sentido de que la compañía reúne los requisitos para operar como compañía de seguros en el país de esa autoridad;
- iii) documentación adecuada sobre la cobertura de reaseguro con respecto a reclamaciones a las que haya hecho frente la compañía a resultas de la responsabilidad derivada de las disposiciones del Convenio sobre el Combustible de los Buques;

- iv) una garantía por parte de la compañía, o su compañía matriz si existiese, de que cubriría la responsabilidad resultante de conformidad con el Convenio sobre el Combustible de los Buques hasta unos límites de responsabilidad acordes con el Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado;
- v) una aclaración al efecto de que la responsabilidad resultante de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre el Combustible de los Buques debida a actos de terrorismo está cubierta; y
- vi) la clasificación de la compañía de seguros y/o de sus aseguradores, realizada por una agencia de clasificación independiente e internacionalmente reconocida.

\*\*\*



## ANEXO 4

### DECLARACIÓN DEL JAPÓN EN RELACIÓN CON LA PIRATERÍA

Queremos hacer una declaración sobre la cuestión de la piratería frente a la costa de Somalia. A la vista de que aumentan y se generalizan los ataques piratas frente a la costa de Somalia, especialmente en la cuenca de Somalia y el océano Índico, el Gobierno del Japón quiere poner de manifiesto que continúa estando preocupado por la seguridad de la navegación en esta zona.

Estos sucesos constituyen amenazas muy serias para el tránsito en condiciones de seguridad de los buques y entre los afectados están, desafortunadamente, buques matriculados en el Japón o buques que son propiedad o que son gestionados por compañías japonesas.

No es necesario repetir que la seguridad de la navegación es fundamental para todas las actividades marítimas. Dada la gravedad de las repercusiones de este problema que afecta a la comunidad marítima internacional, el Gobierno del Japón espera que la OMI dé continuidad a sus esfuerzos, mediante todos los medios y actividades adecuados a fin de resolverlo.

El Gobierno del Japón también manifiesta su intención de proseguir con sus esfuerzos, en estrecha colaboración con la OMI y otros Estados Miembros.

\*\*\*



## ANEXO 5

### DECLARACIÓN DE VANUATU EN RELACIÓN CON LA PIRATERÍA

El lunes 8 de noviembre de 2010, personas armadas a bordo de lanchas rápidas secuestraron a cinco trabajadores e hirieron a otros dos, en un ataque a una plataforma petrolera, la **High Island VII**, que operaba frente a la costa de Nigeria.

Dos de los trabajadores fueron evacuados por helicóptero a una clínica en tierra. Hasta el momento no se ha establecido comunicación con los secuestradores y no se ha pedido ningún rescate.

El propietario de la plataforma ha contratado los servicios de dos cañoneras de la Armada nigerianas para que patrullen la zona. El Gobierno de Vanuatu, el propietario y todas las partes interesadas están trabajando con las autoridades pertinentes y la plataforma ya se encuentra bajo el control de la compañía.

Cada año, durante el último quinquenio, uno o dos buques de transporte del pabellón de Vanuatu han sido atacados por piratas cuando operaban frente a la costa de Nigeria.

Los actos de piratería en el mar contra buques de transporte frente a la costa de Somalia por supuesto que es una cuestión muy preocupante, tal como el Secretario General ha señalado en su discurso de apertura. No obstante, a Vanuatu también le preocupa en gran medida el incremento de la piratería frente a la costa de Nigeria.

\*\*\*



ANEXO 6

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	Tarea continuada	Asamblea Consejo Comités			De plazo indefinido		
1.1.2.5 6.3.1.1	Cooperación con la OIT y otros: aprobación de recomendaciones basadas en la labor, de haberla, del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros acerca de la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar	2011	LEG			En curso		Circular Nº 2711 (26/6/06)

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.38	Política y estrategia para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo	Tarea continuada	MSC/LEG/TCC/FAL			De plazo indefinido		Resolución A/RES/60/288 de la Asamblea General de las Naciones Unidas; LEG 93/13, párrafos 8.2 a 8.4 (2007)
1.1.2.39 6.3.1.2	Seguir el progreso de las enmiendas al CTM 2006 de la OIT y abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, de ser necesario	2011	LEG			En curso		Resolución A.931(22), Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar; véase el documento LEG 96/13, párrafos 4.1 a 4.22, en el que el Comité aprueba las recomendaciones del Grupo de trabajo mixto de expertos

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.40 6.1.2.1	Asesoramiento y orientaciones que se puedan solicitar sobre cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005 en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo y la proliferación de las armas de destrucción masiva y materiales conexos	2011	LEG			Aplazado		
1.2.1.1 2.0.1.19	Adopción del Protocolo relativo al Convenio SNP lo antes posible	2010	LEG			Alcanzado		Conferencia diplomática sobre la revisión del Convenio SNP, 1996 (abril 2010)
1.2.1.5 2.0.1.20	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar las ratificaciones y la interpretación armonizada	2011	LEG			En curso		"Reseña del Convenio SNP, 1996" (LEG 84/9, anexo) sometida a examen de conformidad con lo dispuesto en la resolución 4 de la Conferencia SNP, 2010

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.2.1.6 2.0.1.21	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007	2011	LEG			En curso		Circular Nº 2758 – Directrices para la implantación del Convenio de Atenas, 2002 (noviembre 2006); véase LEG 93/13, párrafo 12 a).4, en el que el Comité decidió que no era preciso elaborar directrices sobre el CRRN
1.3.1.1	Prestación de asesoramiento y orientaciones cuando otros órganos de la OMI y los Estados Miembros remitan cuestiones	Tarea continuada	LEG			De plazo indefinido		
2.0.1.22	Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI	Tarea continuada	LEG			De plazo indefinido		



Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
2.0.1.23	Examen de la propuesta de enmienda de los límites de responsabilidad que figuran en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976	2012	LEG			En curso		
3.5.1.4	Aportación al PICT en materia de legislación marítima	Tarea continuada	LEG			De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25)	Tarea continuada	Todos los comités			De plazo indefinido		Documento LEG 97/13/1 sobre el examen de las Directrices sobre los métodos de trabajo junto con un anexo sobre la creación de capacidad; véase también LEG 93/13, párrafos 12 a).1 a 12 a).8, sobre las deliberaciones acerca del proyecto de texto que pasó a convertirse en la resolución A.998(25); LEG 96/13, párrafos 11.4 y 11.5
4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda	Tarea continuada	Consejo y todos los comités			De plazo indefinido		LEG 97/13/1

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta	2011	MSC y LEG			En curso		LEG 97/9
6.2.1.3 6.2.2.3	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada	2011	LEG			En curso		LEG 97/9
6.2.1.4 6.2.2.4	Asesoramiento y orientaciones para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de los actos de piratería y robos a mano armada	2011	LEG			En curso		LEG 97/9 (véase la circular N° 2933)
6.2.1.5 6.2.2.5	Asesoramiento y orientaciones para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial	2011	LEG			En curso		LEG 97/9

\*\*\*



## ANEXO 7

### **PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 98º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO**

Elección de la Mesa

Directrices sobre la implantación del Protocolo SNP de 2010

Provisión de garantía financiera en casos de abandono, lesiones corporales o muerte de la gente de mar a la luz del progreso hacia la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT y de las enmiendas relativas al mismo

Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo

Examen de una propuesta para enmendar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, de conformidad con el artículo 8 de dicho Protocolo

Piratería

Cuestiones surgidas del 105º periodo de sesiones ordinario del Consejo

Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima

Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico

Aplicación de las Directrices del Comité

Otros asuntos

Examen del informe del Comité correspondiente a su 98º periodo de sesiones