



COMITÉ JURÍDICO
94º periodo de sesiones
Punto 12 del orden del día

LEG 94/12
31 octubre 2008
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA EN SU 94º PERIODO DE SESIONES

ÍNDICE

Sección		Párrafos	Página
1	ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	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	6
4	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP: ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO	4.1 – 4.71	6
5	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA:		20
	i) Informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar	5.1 - 5.29	20
	ii) Seguimiento de las resoluciones adoptadas por la conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007: Elaboración de un modelo de certificado único de seguro obligatorio	5.30 – 5.47	24
6	TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	6.1 – 6.19	27

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

Sección	Párrafos	Página
7 CUESTIONES SURGIDAS DEL 24º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO, EL VIGÉSIMO QUINTO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA Y EL 100º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	7.1	29
8 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	8.1 – 8.6	29
9 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	9.1 – 9.9	29
10 PROGRAMA DE TRABAJO	10.1 – 10.3	32
11 OTROS ASUNTOS	11 a).1 – 11 c).3	32

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 94º PERIODO DE SESIONES
ANEXO 2	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP: ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO: Texto del proyecto de protocolo
ANEXO 3	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP SOBRE LA ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO Declaración de Chipre
ANEXO 4	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA: Informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. Declaración del Grupo internacional de asociaciones P e I (Clubes P e I)
ANEXO 5	PROVISION GARANTIA FINANCIERA: Informe sobre la marcha a la labor de marcha de grupo mixto expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono a la gente de mar. Declaración de la Cámara Naviera Internacional (ICS)

- ANEXO 6 MANDATO REVISADO PARA LA LABOR FUTURA DEL GRUPO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN RESPECTO DE LAS RECLAMACIONES POR MUERTE, LESIONES CORPORALES Y ABANDONO DE LA GENTE DE MAR
- ANEXO 7 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
Declaración de la India
- ANEXO 8 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
Declaración de China
- ANEXO 9 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
Declaración de la República de Corea
- ANEXO 10 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
Declaración de la República Islámica del Irán
- ANEXO 11 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
Declaración del Reino Unido
- ANEXO 12 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
Declaración del Comité Marítimo Internacional (CMI)
- ANEXO 13 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
Declaración de la Cámara Naviera Internacional (ICS)
- ANEXO 14 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
Declaración de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)
- ANEXO 15 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
Declaración de la Federación Internacional de Sociedades de Capitanes de Buque (IFSMA)

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité Jurídico celebró su 94º periodo de sesiones del 20 al 24 de octubre de 2008, en la sede de la OMI, bajo la presidencia del Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea).

1.2 A la reunión asistieron delegaciones de los siguientes Estados Miembros:

ALEMANIA	ITALIA
ANGOLA	JAMAICA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
ARABIA SAUDITA	JAPÓN
ARGELIA	KENYA
ARGENTINA	KUWAIT
AUSTRALIA	LETONIA
BAHAMAS	LIBERIA
BÉLGICA	LITUANIA
BELICE	MALASIA
BOLIVIA	MALTA
BRASIL	MARRUECOS
CANADÁ	MÉXICO
CHILE	NIGERIA
CHINA	NORUEGA
CHIPRE	NUEVA ZELANDIA
COLOMBIA	PAÍSES BAJOS
CÔTE D'IVOIRE	PANAMÁ
CROACIA	PAPUA NUEVA GUINEA
CUBA	PERÚ
DINAMARCA	POLONIA
ECUADOR	PORTUGAL
EGIPTO	REINO UNIDO
ESPAÑA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DE COREA
ESTONIA	REPÚBLICA DOMINICANA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
FILIPINAS	RUMANIA
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUDÁFRICA
GHANA	SUECIA
GRECIA	SUIZA
HONDURAS	TAILANDIA
INDIA	TURQUÍA
INDONESIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
IRLANDA	URUGUAY
ISLAS COOK	VANUATU
ISLAS MARSHALL	VENEZUELA
ISRAEL	

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También asistieron representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

1.4 Así como observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)

FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)

COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)

COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)

BIMCO

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (IFSMA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)

GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (Clubes P e I)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)

INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)

ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)

FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES NACIONALES DE AGENTES NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES (FONASBA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)

Discurso de apertura del Secretario General

1.5 En ausencia del Secretario General, la Sra. Rosalie Balkin, Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores pronunció su discurso de apertura. El texto completo del mismo se reproduce en el documento LEG 94/INF.2.

Observaciones del Presidente

1.6 A través de la Sra. Balkin, el Presidente dio las gracias al Secretario General por sus observaciones y manifestó que el Comité las tendría en cuenta durante el curso de sus deliberaciones, particularmente en lo que se refiere a la importancia de la implantación generalizada de los tratados de la OMI. También dio las gracias al Gobierno del Reino Unido por su generoso apoyo en el acondicionamiento del edificio de la sede de la OMI.

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 figura un resumen de las deliberaciones del Comité sobre 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 del Secretario General según el cual los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

3 ELECCIÓN DE LA MESA

3.1 El Comité reeligió por aclamación al Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea) Presidente para 2009. También reeligió por aclamación al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y al Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil) como Vicepresidentes para ese mismo año.

4 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP: ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO

4.1 La Secretaría y el representante de los FIDAC presentaron el documento LEG 94/4 que contiene un proyecto de protocolo relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, elaborado por el Grupo de enfoque SNP y adoptado por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, en representación de la Asamblea del Fondo de 1992.

4.2 Se manifestaron opiniones preliminares sobre la necesidad del proyecto de protocolo, las funciones respectivas del FIDAC y del Comité Jurídico en su elaboración y la convocatoria de una conferencia diplomática para adoptarlo.

4.3 Con respecto a la necesidad del protocolo, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra estuvieron de acuerdo en que era necesario y en que el proyecto de protocolo debería adoptarse lo antes posible. A su juicio, la labor de supervisión emprendida por el Comité Jurídico a lo largo de numerosos periodos de sesiones había demostrado la existencia de importantes obstáculos que hacían improbable el cumplimiento de las condiciones para la entrada en vigor del tratado, adoptado en 1996. El proyecto de protocolo elaborado por el Grupo de enfoque ofrecía soluciones simples y directas para superar dichos obstáculos.

4.4 No obstante, algunas delegaciones manifestaron reservas en cuanto a la adopción de un protocolo SNP en este momento. A tal respecto, hicieron referencia a las dificultades que presentaba el proyecto de protocolo para los Estados que se habían constituido en Partes Contratantes del tratado original y para aquellos que se encontraban en un proceso avanzado de elaboración de la legislación para su implantación. Se señaló que si muchos de los Estados que habían firmado el Convenio de 1996 se hubieran constituido en Partes en el mismo, el tratado estaría en vigor actualmente.

4.5 En lo que se refiere a las respectivas funciones de los FIDAC y del Comité, se indicó que, tal como se recoge en el informe correspondiente al último periodo de sesiones (documento LEG 93/13, párrafo 6.14), la ponencia que figura en el LEG 94/4 estaba en consonancia con la disposición manifestada por el Comité de considerar toda propuesta que se basara en los resultados de las deliberaciones del Grupo de enfoque.

4.6 En respuesta a la observación de que los miembros de los FIDAC eran diferentes de los de la OMI y, en consecuencia, algunos Miembros de la Organización no habían tenido la oportunidad de participar en las deliberaciones, se indicó que incluso quienes no eran miembros de los Fondos habían tenido derecho de participar como observadores. Además, había precedentes de que los FIDAC habían realizado trabajos preliminares, siendo el ejemplo más reciente los trabajos previos a la adopción del Protocolo de 2003 para constituir un Fondo Complementario.

4.7 Además también se señaló que sería el Comité el que tomaría cualquier decisión definitiva sobre el contenido del protocolo propuesto y que se encargaría también de recomendar el momento oportuno para la celebración de una conferencia diplomática. El objetivo debería ser que el proyecto se aprobara en el actual periodo de sesiones a fin de convocar una conferencia diplomática en el otoño de 2009. Dicho objetivo no debería impedir que el Comité mantuviera un debate a fondo sobre el proyecto de protocolo.

4.8 En respuesta a la sugerencia de que las enmiendas al Convenio SNP sólo deberían introducirse de conformidad con las disposiciones sobre enmiendas del Convenio, se observó que el Convenio no estaba en vigor y que el proyecto de protocolo era, de hecho, un instrumento autónomo destinado a complementar el Convenio SNP. La intención era garantizar que ambos instrumentos pudieran leerse al mismo tiempo y facilitar una solución viable a los problemas de implantación, que hasta el momento habrán impedido que numerosos Estados se constituyan en partes.

4.9 El Comité decidió utilizar el proyecto de protocolo SNP elaborado por el Grupo de enfoque, que figura en el documento LEG 94/4, como texto básico para sus deliberaciones, (en adelante el "texto básico").

Sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en bultos

4.10 El Comité tomó nota de que una de las principales razones que impedían a los Estados constituirse en partes en el Convenio SNP era la dificultad para recopilar datos e informar sobre las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en bultos.

4.11 El representante de los FIDAC presentó el "paquete" de propuestas que figura en el documento LEG 94/4, que describió como una posible solución de compromiso, de conformidad con las cuales las SNP en bultos no deberán contribuir al Fondo, mientras que los daños causados por dichas sustancias seguirían estando cubiertos por el Fondo, manteniendo un "sistema

de 2 estratos". Para compensar, la propuesta contiene la posibilidad de aumentar el límite de la responsabilidad del propietario del buque en los casos en que los daños sean causados por SNP en bultos; por SNP tanto a granel como en bultos si proceden del mismo buque; o cuando sea imposible determinar si han sido SNP en bultos o SNP a granel procedentes del buque las que han causado los daños.

4.12 Hubo un acuerdo general en que las dificultades que presentan las sustancias SNP en bultos podrían superarse y que, en consecuencia, la entrada en vigor del Convenio SNP se facilitaría mediante esas propuestas, que se describieron como una solución práctica capaz de reducir la carga administrativa de los Gobiernos y el sector, al tiempo que podía garantizar la retención de un nivel adecuado de indemnización para las víctimas.

4.13 La mayoría de las delegaciones manifestaron su disposición a aceptar el aumento de la responsabilidad del propietario del buque, siempre que fuera moderado y que se mantuviera el principio de la responsabilidad compartida del propietario del buque y los intereses de la carga. Otras delegaciones manifestaron dudas en cuanto a la necesidad de dicho aumento, teniendo en cuenta que, según datos estadísticos, los accidentes causados por SNP en bultos no habían excedido los límites del primer estrato; aunque también manifestaron que aceptarían un aumento moderado, como solución de compromiso. Una delegación pidió que se introdujeran aumentos más cuantiosos.

4.14 La delegación con carácter de observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) expresó su apoyo a la adopción del Protocolo, en términos generales, como medio de facilitar no sólo la pronta entrada en vigor del Convenio sino también su amplia aceptación. También dijo que apoyaría la propuesta de un pequeño aumento de los límites del primer estrato, si bien restringida a las mercancías en bultos, si los Gobiernos lo consideraban necesario para lograr un equilibrio y apoyar el principio de la responsabilidad compartida.

4.15 La delegación con carácter de observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) confirmó que los datos presentados a la consideración del Grupo de enfoque en el documento 92 FUND/WBR 5/5 mostraban que los sucesos pasados no habían supuesto cantidades que excedieran los límites del primer estrato. No obstante, señaló que dado que la situación podría cambiar en el futuro, y con miras a alcanzar una solución de compromiso, sería prudente apoyar un pequeño aumento de dichos límites.

4.16 El Comité decidió adoptar la propuesta que figura en el texto básico. A tal efecto, el Comité aprobó las siguientes disposiciones de dicho texto:

- las definiciones de "SNP a granel" y de "SNP en bultos" (artículo 3, párrafos 2 del proyecto de protocolo);
- la nueva definición de "carga sujeta a contribución" (artículo 3, párrafo 3) del proyecto de protocolo; y
- las enmiendas a las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad (artículo 5 del proyecto de protocolo).

El Comité también tomó nota de que correspondía a la Conferencia Diplomática tomar una decisión sobre el límite real.

Contribuciones a la cuenta GNL

4.17 El representante de los FIDAC esbozó el trabajo del Grupo de enfoque a este respecto, que había determinado la necesidad de cambiar la persona responsable de las contribuciones por los GNL, del titular al receptor. Entre las razones de este cambio se adujo la necesidad de eliminar discrepancias con otros regímenes de cargas sujetas a contribución en el Convenio y de proporcionar una distribución más equitativa de la responsabilidad financiera entre los países desarrollados y en desarrollo. También explicó, que tras largos debates, el Consejo Administrativo, en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, había aprobado el texto que figura en el documento básico y que no había sido fácil encontrar una solución debido a diferencias de carácter político, económico y de criterios.

4.18 La delegación de Malasia presentó el documento LEG 94/4/1 en nombre de un grupo de copatrocinadores compuesto por 12 delegaciones. El grupo se había constituido a resultas de la decisión del Consejo Administrativo de establecer un grupo informal de trabajo para que tratara de encontrar una solución de compromiso sobre los GNL capaz de conseguir un amplio apoyo. El grupo estuvo de acuerdo en que era necesario adoptar cambios en relación con el Convenio de 1996, si bien la simple sustitución del receptor por el titular no proporcionaba la flexibilidad necesaria, por lo que propuso que la persona responsable de las contribuciones sería normalmente el receptor, excepto que, por acuerdo entre ambos, titular y receptor, el titular fuese el responsable. No obstante, si el titular no asumiera sus responsabilidades sería el receptor el que tendría que contribuir. Esta, en su opinión, era la mejor solución de compromiso, flexible, de aplicación simple y conforme a la realidad actual del comercio de GNL.

4.19 El Comité consideró las tres opciones siguientes: opción A, retener el titular como en el Convenio de 1996; opción B, imponer la responsabilidad únicamente en el receptor, como en el documento LEG 94/4; y opción C, la propuesta de compromiso que figura en el documento LEG 94/4/1.

4.20 Aunque dos delegaciones manifestaron su apoyo a las opciones A y B, y respectivamente, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra se mostraron a favor de la opción C, que a su juicio, proporcionaba la flexibilidad necesaria; tenía en cuenta las prácticas del sector; era fácil de gestionar; ponía a los receptores de GNL al mismo nivel que los receptores en otras cuentas y resolvía el posible problema jurídico de la recaudación de contribuciones de Estados no miembros del Fondo SNP.

4.21 En respuesta a cómo se abordaría en la propuesta el aspecto de la distribución poco equitativa entre países desarrollados y en desarrollo se señaló que la respuesta estaba en hacer responsable al receptor en primer lugar, pero proporcionando la opción de que se sustituyera por el titular.

4.22 Entre otras cuestiones estaban las siguientes:

- cómo aplicar la propuesta en la práctica;
- examinar la necesidad de elaborar directrices relativas a los acuerdos entre receptores y titulares para el pago de las contribuciones;

- el porqué de un trato diferente para el GPL en relación con el GNL; y
- la necesidad de resolver el asunto de los embarques puerto a puerto, en el ámbito jurisdiccional de un único Estado.

4.23 El Comité examinó una propuesta de la Secretaría de los FIDAC para incluir en el proyecto de protocolo el texto propuesto en el párrafo 4 del documento LEG 94/4/2, a saber:

"La Asamblea determinará en el reglamento interior las circunstancias en las que se considerará que el titular no ha pagado las contribuciones y las disposiciones de conformidad con las cuales el receptor pagará toda contribución pendiente."

4.24 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra apoyaron esta inclusión basándose en que proporcionaba certidumbre jurídica a la reglamentación interna y en que mejoraría la aplicación uniforme por parte de los tribunales. Esto garantizará que se establezcan plazos cortos para que los receptores que resulten responsables debido al incumplimiento del contrato por parte de los titulares realicen sus contribuciones a la cuenta GNL.

4.25 Sin embargo el Comité no consideró necesario cambiar la definición de receptor que figura en el párrafo 3 del mismo documento.

4.26 En respuesta a las preocupaciones planteadas sobre la referencia a la "legislación nacional aplicable" en la determinación de las cuestiones financieras que puedan plantearse entre los receptores y los titulares, el Comité acordó suprimir la palabra "nacional" del artículo 19.1*bis* d).

4.27 El Comité aprobó las siguientes propuestas de enmienda, incluidas las enmiendas que como consecuencia procede efectuar en el proyecto de protocolo:

- En el artículo 19 (del Convenio SNP 1996):
 - suprimir el párrafo 1 b) y volver a numerar el párrafo 1 c) como nuevo párrafo 1 b);
 - insertar el nuevo párrafo 1*bis* a) a d) inmediatamente después del párrafo 1;
 - añadir al final del párrafo 1*bis* c) la nueva oración que figura al final del párrafo 4 del documento LEG 94/4/2;
 - suprimir la palabra "nacional" del párrafo 1*bis* d).
- en el párrafo 5 del artículo 16 (del Convenio), la referencia al "párrafo 1 c) del artículo 19 se sustituye por "párrafo 1 b) del artículo 19";
- en el párrafo 3 del artículo 17 y en los párrafos 1 y 2 del artículo 18 (del Convenio), la referencia al "párrafo 1 del artículo 19" se sustituye por "párrafo 1 y párrafo 1*bis* del artículo 19";
- en el párrafo 2 del artículo 17 (del Convenio), se suprimen las palabras "o, con respecto a las cargas a que se hace referencia en el párrafo 1 b) del artículo 19 descargadas";

- en el párrafo 2 del artículo 19 (del Convenio), la referencia al "párrafo 1 *supra*" se sustituye por "párrafo 1 y párrafo 1*bis supra*";
- el texto del subpárrafo 5 b) del artículo 21 (del Convenio), se sustituye por el texto del párrafo 17 del documento LEG 94/4/1;
- al final del subpárrafo 5 b) del artículo 21 (del Convenio), se añade la frase siguiente: "la identificación de esas personas se realizará de conformidad con la legislación nacional del Estado de que se trate";
- el artículo 6 (del proyecto de protocolo) sustituye al texto del párrafo 2 del artículo 17 (del Convenio);
- el artículo 8 (del proyecto de protocolo), sustituye al texto del párrafo 1 del artículo 20 (del Convenio);
- el artículo 11 (del proyecto de protocolo) sustituye al texto del párrafo 1 del artículo 23 (del Convenio).

Medidas para garantizar que los Estados presentan informes sobre las cargas sujetas a contribución, en el momento de la ratificación del Convenio, y de manera anual posteriormente

4.28 Al presentar este punto, el representante de los FIDAC observó que el asunto abarcaba dos aspectos. El primero se refiere a las consecuencias de la falta de presentación de informes antes de la entrada en vigor del Convenio, mientras que el segundo trata de las consecuencias de la falta de informes cuando el Convenio ya ha entrado en vigor.

4.29 Con respecto al primero de los aspectos, señaló que si bien en el artículo 43 del Convenio SNP 1996 se exige a los Estados que cuando depositen el instrumento mediante el que den su consentimiento en obligarse por el mismo, y de forma anual seguidamente hasta que el Convenio entre en vigor, presenten al Secretario General de la OMI datos sobre las cantidades pertinentes de carga sujeta a contribución recibida, no todos los Estados Contratantes lo habían hecho. Por tanto, el Secretario General no estaba en condiciones de determinar la fecha de entrada en vigor del Convenio.

4.30 A fin de rectificar esta situación se propuso exigir a los Estados que presenten informes sobre la carga sujeta a contribución, como una condición previa esencial para la validez de su expresión de consentimiento en obligarse por el protocolo. Por tanto, toda expresión de consentimiento en obligarse que no esté acompañada por tales informes no sería aceptada por el Secretario General.

4.31 Los Estados Contratantes también estarían obligados seguidamente a continuar presentando informes anuales hasta que el protocolo entre en vigor. De no hacerlo, ese Estado temporalmente quedaría suspendido de su condición de Estado Contratante, situación en la que continuaría hasta que haya presentado los datos solicitados. Por tanto el protocolo no entraría en vigor para un Estado que esté atrasado en la presentación de informes, ni tampoco se contaría con ese Estado a los efectos de la entrada en vigor del protocolo.

4.32 Con respecto a la obligación de presentar informes **posteriormente** a la entrada en vigor del protocolo, el representante de los FIDAC señaló que la no presentación de informes sobre los hidrocarburos sujetos a contribución ha hecho peligrar el funcionamiento adecuado del Convenio del Fondo 1992 y que, ateniéndose a esta experiencia, era esencial que los Estados dieran cumplimiento a las obligaciones en materia de notificación contempladas en el Convenio SNP.

4.33 A este respecto señaló que en el Convenio del Fondo 1992 no se prevén consecuencias jurídicas adversas para los Estados que no presenten informes; no obstante en el Protocolo de 2003 relativo al Fondo Complementario se han introducido los cambios adecuados con el objetivo de abordar esta cuestión y garantizar que quienes quieran acogerse a los beneficios del Protocolo también dan cumplimiento a sus obligaciones en materia de presentación de informes.

4.34 Utilizando el Protocolo de 2003 relativo al Fondo Complementario como modelo, el Grupo de enfoque SNP había estimado conveniente proponer la inserción en el protocolo SNP de disposiciones similares para abordar esta cuestión. Si bien algunos miembros del Grupo de enfoque estimaban que estas disposiciones podrían constituir un desincentivo para algunos Estados a la hora de ratificar el protocolo, la mayoría era de la opinión de que esto mejoraría el funcionamiento y equilibrio del régimen, y al mismo tiempo facilitarían la suficiente flexibilidad a los Estados Parte para que puedan presentar los informes pendientes.

4.35 Por tanto en el artículo 10 del proyecto de protocolo se propone la adición de un nuevo artículo 21*bis* al Convenio de conformidad con el cual, una vez que el protocolo haya entrado en vigor para un Estado, toda indemnización se retendrá temporalmente a la espera que se dé cumplimiento a las obligaciones en materia de presentación de informes, a excepción de la reclamaciones por muerte y lesiones corporales. Si el Estado en cuestión en un plazo de un año tras haber recibido una comunicación del Director acerca de su incumplimiento de estas obligaciones todavía no presenta los informes, las indemnizaciones se denegarán con carácter permanente.

4.36 La mayor parte de las delegaciones que hicieron uso de la palabra manifestaron su conformidad con el espíritu subyacente a estos cambios. En su opinión los informes constituían un elemento esencial del Convenio dado que era imposible que el Fondo SNP funcionase si no se recibían informes sobre las contribuciones. El que algunos Estados no contribuyesen resultaría en que otros Estados tendrían que hacerse cargo de una proporción más grande. Se señaló que el Fondo SNP funcionaría como un sistema de seguro mutuo y por lo tanto para poder ser indemnizados era necesario dar cumplimiento a las obligaciones.

4.37 No obstante, algunas de las delegaciones manifestaron preocupación acerca de si la suspensión temporal a la que se hace referencia en el párrafo 7 del artículo 16, así como la facultad concedida al Depositario de poder negarse a aceptar instrumentos que no vengan acompañado de datos sobre la carga sujeta a contribución, a la que se hace referencia en el párrafo 5 del artículo 16, estaban en consonancia con el derecho internacional. También se planteó la cuestión de si un Estado Parte en el Convenio que no aceptase el protocolo podría solicitar indemnización en el marco del mismo y si, a los efectos de la entrada en vigor del protocolo, el Depositario sería competente para decidir sobre la idoneidad de la información facilitada por un Estado Parte sobre la carga sujeta a contribución.

4.38 Como respuesta a estas preguntas, la Directora de la División de Asuntos Jurídicos facilitó la siguiente asesoría:

- el concepto de suspensión temporal se ha empleado en otros instrumentos convencionales;
- si bien el artículo 77 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, 1969, incluye una lista de las funciones de los depositarios, ésta sólo tiene carácter indicativo. Este artículo aclara que las Partes en un instrumento pueden expresamente conferir otras funciones al Depositario. Dado que la función de denegar la aceptación de un instrumento no figura en la lista de carácter indicativo, era esencial que en el protocolo se dispusieran instrucciones específicas a este respecto. No obstante, el solo hecho que no sea usual no invalida jurídicamente la función;
- el protocolo no constituye una ampliación del Convenio de 1996 sino un instrumento independiente con sus propias disposiciones de entrada en vigor. Por tanto, un Estado que no haya ratificado el protocolo no podría recibir indemnización de conformidad con el mismo.
- de conformidad con el párrafo 8 del artículo 16, un Estado que ha manifestado su consentimiento de obligarse con el Convenio SNP, 1996, se consideraría que ha retirado dicho consentimiento en la fecha en la que haya firmado el protocolo o depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al mismo. Partiendo de la situación actual en cuanto a las ratificaciones y presentación de información sobre cargas sujeta a contribución, sería muy improbable que el Convenio SNP, 1996, entrase en vigor, por lo cual es necesario pasar a ser Partes en el protocolo.
- el depositario no pondría en cuestión la validez de los datos recibidos de un Estado, sino simplemente los aceptaría como tales.

4.39 Una delegación manifestó la opinión de que una diferencia básica entre el Protocolo de 2003 relativo al Fondo Complementario, que contiene una cláusula sobre sanciones (falta de pago) y el Convenio del Fondo, 1992, que no la contiene, es que antes de que se pida al Fondo Complementario que facilite indemnización, el Fondo ya lo habrá hecho, al menos parcialmente, hasta el límite superior del Fondo de 1992. La introducción de una cláusula de sanciones similar en el Protocolo SNP de hecho penalizaría a las víctimas debido a la falta de cumplimiento por los Estados Miembros de sus obligaciones de conformidad con el protocolo SNP. Dado que esto sería contrario al espíritu que subyace al Convenio SNP, esto es, el pago de indemnizaciones a las víctimas, no se podía apoyar este enfoque.

4.40 Algunas delegaciones señalaron que, a pesar del enfoque simplificado que facilitaba el protocolo, continuaba siendo un instrumento complejo, en especial para los Estados en desarrollo. En este contexto, estas delegaciones señalaron la importancia de la creación de capacidad para garantizar la aplicación universal y uniforme de los instrumentos de la OMI, tal como se señala en la resolución A.998(25). Se invitó a la OMI y a los FIDAC a que incrementaran su asistencia para garantizar que los países en desarrollo puedan hacer frente a las complejidades del régimen SNP propuesto y a que les prestarán ayuda en su implantación.

4.41 Para dar respuesta a estas preocupaciones se señaló que el Comité examinaría las cuestiones pertinentes a la cooperación técnica en el marco del punto 8 de su orden del día. Se señaló la labor que ya estaba desarrollando el propio Comité por lo que respecta a la elaboración de una guía sobre la implantación del Convenio SNP, así como un sistema de cálculo de la carga SNP, y que la información al respecto podía encontrarse en el sitio en la Red de los FIDAC.

4.42 Tras los debates, el Comité aprobó el párrafo 1 del artículo 9 y los artículos 10, 11, 12 y 16 del protocolo.

Definición de SNP (artículo 3 del protocolo, que enmienda el párrafo 5 del artículo 1 del Convenio de 1996)

4.43 Al presentar las propuestas de enmienda, la Directora de la División de Asuntos Jurídicos explicó que se habían elaborado en consulta con las divisiones técnicas de la Organización y tenían como objetivo garantizar que las definiciones de las SNP estaban totalmente actualizadas. En las notas a pie de página correspondientes cada uno de los subpárrafos del artículo 3 del proyecto de protocolo, incluido en el anexo 1 del documento LEG 94/4, figura una explicación completa de cada enmienda.

4.44 Hizo hincapié en que las enmiendas no tenían como objetivo alterar en modo alguno el ámbito de aplicación del Convenio, tal como había sido acordado por la Conferencia en 1996. A este respecto, observó que la palabra "enmendado" había sido insertada por la Secretaría en el subpárrafo vii), después de la referencia al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, simplemente por hacer coherente su redacción con otras referencias en el mismo artículo. No obstante, dado que esta palabra no se había incluido en el texto del subpárrafo de 1996, podría tener un efecto indeseado con respecto a las sustancias abarcadas en el protocolo. Si se decidiese no incluir esta palabra, sería necesario clarificar exactamente a qué versión del Código IMDG se quería hacer referencia, esto es, si la referencia al Código IMDG es al Código tal como existía en 1996 o como existiría al momento de la conferencia que se convocará para adoptar el proyecto de protocolo.

4.45 El Comité recordó que la Conferencia de 1996 había acordado que el Convenio SNP no debería aplicarse a determinados materiales (por ejemplo carbón, astillas de madera, harina de pescado), y que el subpárrafo vii) se había formulado cuidadosamente para garantizar este resultado.

4.46 Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por el hecho de que si la palabra "enmendado" se suprimía de la definición, la lista pudiera quedar obsoleta y otras sustancias (distintas de la que específicamente se quiso que quedaran excluidas en 1996) que podrían constituir un peligro, no estarían dentro del ámbito del Convenio.

4.47 No obstante, la mayor parte de las delegaciones que hicieron uso de la palabra opinaron que la palabra "enmendado" debía suprimirse y que por tanto era necesario determinar la versión del Código IMDG que se aplicaría. A este respecto, se observaron que las referencias deberían ser al Código IMDG que fuera aplicable o estuviese en vigor en 1996.

4.48 En aras de la transparencia y para facilitar la aplicación de este subpárrafo, se manifestó la opinión de que se podrían enumerar exclusiones específicas en el proyecto de protocolo. No obstante, el Comité pidió a la Secretaría que, en consulta con las divisiones técnicas de la Organización, examinase la viabilidad de preparar ya fuese una lista de sustancias que se habrían incluido de conformidad con el subpárrafo vii), haciendo uso como referencia de la versión

de 1996 del Código IMDG, o una lista de las sustancias que habrían quedado excluidas, haciendo uso de la misma referencia. También se sugirió que una lista de este tipo debería estar completamente separada del proyecto de protocolo a fin de evitar volver a abrir un debate sobre las sustancias, que quedó cerrado en 1996. Este tipo de lista, de ser viable, podría distribuirse como una circular con carácter informativo.

4.49 El Comité aprobó las propuestas de enmienda de la definición de SNP recogida en el párrafo 5 del artículo 1 del Convenio SNP 1996 (artículo 3 del proyecto de protocolo), a reserva de la sustitución de la palabra "enmendado" que figura inmediatamente después de la referencia al Código IMDG en el párrafo 5 vii), por las palabras "aplicable en 1996" (véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, aprobado por la Organización mediante la resolución A.81(IV), que incorpora las enmiendas pertinentes hasta la Enmienda 27-1994 (Enm.27-94), (inclusive), habiéndose adoptado esta última mediante la circular MSC/Circ.643, de conformidad con la resolución de la Asamblea A.716(17).

4.50 Con referencia al artículo 3.1, el Comité le pidió a la Secretaría de la OMI que verificase qué versión del Código era aplicable en 1996, y que examinase la conveniencia de elaborar una lista de productos incluidos en el Código, o excluidos del mismo, para su distribución a los Gobiernos Miembros.

Asuntos presentados a la consideración del Comité Jurídico por el Consejo Administrativo

4.51 El representante de los FIDAC presentó los dos temas mencionados en el párrafo 5 del documento LEG 94/4. Al hacerlo, señaló que ninguno de ellos se había sometido a un debate exhaustivo, pero que el Consejo Administrativo estimaba que podría ser conveniente que el Comité Jurídico considerara las posibles enmiendas al proyecto de protocolo.

4.52 El primer tema se refería a las **condiciones para la entrada en vigor** que figuran en el artículo 17 del proyecto de protocolo y que, por el momento, son iguales a las del Convenio SNP, 1996. Puesto que con el protocolo se dará lugar a la entrada en vigor de un instrumento independiente, la cuestión que debería considerarse es si el texto existente continúa siendo apropiado para él, particularmente en lo que se refiere al momento en que se solicite el pago de las contribuciones a los Fondos.

4.53 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos, haciendo referencia a los debates del Grupo de enfoque, señaló que se había planteado la conveniencia de reducir el periodo de 18 mencionado en el párrafo 1, posiblemente a 12 meses, teniendo en cuenta la obligación de informar anualmente y las sanciones aplicables en caso de no presentar los informes, que figuran en los párrafos 6 y 7 del proyecto de artículo 16 del documento LEG 94/4.

4.54 Una delegación manifestó que, como resultado de los párrafos 6 y 7 del artículo 16, los Estados que hayan dado su consentimiento el año anterior, podrían ver suspendida temporalmente su calidad de Partes Contratantes después del 31 de mayo del año siguiente. Mientras tanto, las condiciones de entrada en vigor del artículo 17 podrían haberse cumplido a principios de ese año, basándose también en el consentimiento manifestado por esa Parte Contratante, pero sin haber presentado el informe sobre la carga sujeta a contribución durante el año civil precedente. Esto tendría como resultado un periodo de incertidumbre, de unos cinco meses, en lo que se refiere a la cantidad total de la carga sujeta a contribución que se reciba, aunque se hayan cumplido las condiciones para la entrada en vigor del protocolo. También es posible que después de ese periodo de cinco meses, haya un número considerablemente más bajo de Estados Contratantes que el inicialmente considerado para la entrada en vigor.

4.55 Así pues, se justifica el periodo de 18 meses que actualmente se contempla en el artículo 17 del protocolo, a la vista de todas las medidas prácticas que deberán tomarse, como por ejemplo los certificados de seguro.

4.56 El segundo tema se refiere al procedimiento para la **enmienda de los límites** que se recoge en el artículo 19 del proyecto de protocolo, y que el representante de los FIDAC sugirió que podría ajustarse al artículo 24 del Protocolo de 2003 relativo al Fondo Complementario. Al hacer esa sugerencia, el representante mencionó la tendencia, en los convenios adoptados con posterioridad al Convenio SNP, 1996, a facilitar la iniciación del procedimiento de enmienda mediante la reducción de los periodos temporales, entre otras cosas.

4.57 El Comité decidió que debía ser una conferencia diplomática la que adoptase decisiones sobre estos dos temas.

Decisiones adoptadas, en principio, por el Comité sobre los artículos del proyecto de protocolo

Título: Aprobado

Preámbulo: Aprobado con la adición en el quinto párrafo de los "principios consagrados en la resolución A.998 del vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional"

Artículo 1: Definiciones: Aprobado.

Artículo 2: Obligaciones generales: Aprobado

Artículo 3.1: Aprobación de las definiciones actualizadas de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP), del párrafo 5 a) i), ii), iii), v) y vii) del artículo 1 del Convenio a reserva de la sustitución de la expresión "el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, enmendado" (cuando aparece por segunda vez en el subpárrafo 5 a) vii)) por la expresión "el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, aplicables en 1996".

Artículo 3.2: Aprobación de los nuevos párrafos *5bis* y *5ter* del artículo 1 del Convenio, en los que figuran las definiciones de "SNP a granel" y "SNP en bultos".

Artículo 3.3: Aprobación de la sustitución del párrafo 10 del artículo 1 del Convenio por un nuevo texto relacionado con la carga sujeta a contribución.

Artículo 4: Aprobación de la supresión del párrafo 5 del artículo 5 del Convenio.

Artículo 5: Aprobación de la sustitución del párrafo 1 del artículo 9 del Convenio por un texto alternativo.

Artículo 6: Aprobación de la sustitución del párrafo 2 del artículo 17 del Convenio por un texto alternativo.

- Artículo 7:** Aprobación de la sustitución del texto de este artículo por el proyecto de enmiendas al artículo 19 del Convenio (*Contribuciones anuales a las cuentas independientes*), con determinados cambios, según figuran en los párrafos 15.1, 16 y 17 del documento LEG 94/4/1. También se aprobaron las enmiendas resultantes al párrafo 5 del artículo 16; a los párrafos 2 y 3 del artículo 17; a los párrafos 1 y 2 del artículo 18; a los párrafos 1 y 2 del artículo 19 y al artículo 21 del Convenio SNP, 1996.
- Artículo 8:** Aprobación de la sustitución del párrafo 1 del artículo 20 del Convenio por un texto alternativo.
- Artículo 9.1:** Aprobación de la sustitución del párrafo 4 del artículo 21 del Convenio por un texto alternativo.
- Artículo 9.2:** Aprobación de la sustitución del párrafo 5 b) del artículo 21 del Convenio por un texto alternativo.
- Artículo 10:** Aprobación de un nuevo artículo adicional 21*bis* del Convenio titulado "Falta de presentación de informes".
- Artículo 11:** Aprobación de la sustitución del párrafo 1 del artículo 23 del Convenio por un texto alternativo.
- Artículo 12:** Aprobación de la supresión del artículo 43 del Convenio.
- Artículo 13:** Aprobación de la sustitución del modelo de certificado adjunto al Convenio por el modelo adjunto al proyecto de protocolo.
- Artículo 14: Interpretación y aplicación:** Aprobado.
- Artículo 15:** Aprobación de la inserción de un nuevo artículo 44*bis* del Convenio, relativo a las cláusulas finales del Convenio de 1996, enmendado por el proyecto de protocolo.
- Artículo 16: Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión:** Aprobado.
- Artículo 17: Entrada en vigor:** Aprobado.
- Artículo 18: Revisión y enmienda:** Aprobado.
- Artículo 19: Enmienda de los límites:** Aprobado.
- Artículo 20: Denuncia:** Aprobado.
- Artículo 21: Periodos de sesiones extraordinarios de la Asamblea:** Aprobado.
- Artículo 22: Cesación:** Aprobado.
- Artículo 23: Liquidación del Fondo SNP:** aprobado.
- Artículo 24: Depositario:** Aprobado
- Artículo 25: Idiomas:** Aprobado.

4.58 El Comité tomó nota de que la delegación del Japón había propuesto una enmienda al artículo 3: "*Ámbito de aplicación*" del Convenio SNP, 1996:

"d) las medidas preventivas, donde quiera que se tomen **para prevenir o reducir al mínimo tales daños.**"

4.59 Dicha delegación indicó que presentaría esta enmienda formalmente en el 59º periodo de sesiones del Comité.

Recomendación con respecto a la convocatoria de una conferencia diplomática

4.60 El Comité intercambió puntos de vista sobre la fecha para la convocación de una conferencia diplomática que considere y adopte el protocolo basándose en el proyecto de texto examinado por el Comité en este periodo de sesiones.

4.61 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra propusieron que la conferencia diplomática se celebrara en 2009, en lugar del periodo de sesiones de otoño del Comité Jurídico. En su opinión la adopción del protocolo era necesaria a fin de que el Convenio de 1996 entre en vigor. Sin dicho protocolo, el Convenio no entrará nunca en vigor dado el escaso número de Estados que lo han ratificado que ha cumplido la obligación de presentar informes sobre la carga sujeta a contribución.

4.62 La falta de adopción del protocolo alentará iniciativas regionales particularmente en caso de que ocurra algún suceso en el que intervengan sustancias SNP antes de que funcione un régimen de responsabilidad e indemnizaciones SNP a nivel mundial. En tal caso resultará difícil explicar a las víctimas por qué aún no ha entrado en vigor el Convenio SNP. A juicio de dichas delegaciones los debates mantenidos en el seno del Comité habían demostrado un consenso suficiente en cuanto a las principales disposiciones que figuran en el texto. Así pues, no habría necesidad de que el Comité en otros periodos de sesiones se ocupara del tema.

4.63 Otras delegaciones opinaron que era prematuro en este momento tomar una decisión sobre una conferencia diplomática y que era necesario seguir examinando el proyecto, teniendo en cuenta que algunas cuestiones todavía no se habían aclarado adecuadamente. Entre estas cuestiones, se hizo referencia a la situación jurídica de los Estados que, habiendo pasado a ser Parte en el Convenio SNP 1996, ahora tendrían que considerar primero adoptar el protocolo y, seguidamente, constituirse en Partes en el mismo.

4.64 Se expuso que, en teoría, existía la posibilidad de que tanto el Convenio SNP como el protocolo entrasen en vigor, en cuyo caso surgirían unas relaciones complejas entre los dos instrumentos. Incluso si el Convenio de 1996 no entrara nunca en vigor, los funcionarios gubernamentales de los Estados que lo hayan firmado o se hayan constituido en Partes Contratantes del mismo, se enfrentarían a la difícil tarea de asesorar a sus órganos rectores acerca de un cambio importante de políticas, basado en el hecho de que se ha ratificado un tratado infructuoso y que como resultado tendrán que retirar su firma o ratificación lo que podría suponer infringir las normas pertinentes del derecho internacional de los tratados, lo cual es una cuestión que ha de ser examinada más en profundidad por los Estados en cuestión y por el Comité.

4.65 En respuesta a estas preocupaciones se hizo referencia al precedente de la coexistencia de dos convenios del FIDAC (el Convenio de 1971 y su Protocolo de 1992) y cómo esa situación se había gestionado satisfactoriamente mediante la denuncia progresiva del Convenio de 1971 por parte de los Estados en favor del Protocolo de 1992. También se señaló que la opción favorable a

un protocolo SNP no implicaba un cambio de políticas sino imponer una solución a los obstáculos graves que plantea el instrumento de 1996 por lo que respecta a la ratificación.

4.66 Se hizo referencia también a la necesidad de elaborar programas de creación de capacidad antes de adoptar el protocolo a fin de ayudar a los países en desarrollo a hacer frente a sus complejidades. En respuesta, se observó que la necesidad de elaborar tales programas no podía usarse como razón para postergar la adopción de instrumentos cuya implantación debía haber tenido lugar hacía tiempo, tal como es el caso del Convenio SNP. En todo caso, el protocolo tenía como objetivo facilitar la aplicación del Convenio matriz haciendo más simple su implantación tanto para los países desarrollados como para los que están en vías de desarrollo. También se propuso que los objetivos de creación de capacidad, esenciales para la aplicación global del Convenio SNP, se reflejaran en el preámbulo del Protocolo.

4.67 Teniendo en cuenta estas consideraciones y la falta de consenso con respecto al momento en que debería celebrarse la conferencia diplomática, el Comité dio su visto bueno a la siguiente propuesta de compromiso presentada por la Secretaría:

- se debería informar al Consejo, por medio del informe del Comité, del deseo unánime de las delegaciones de que el Convenio SNP entre en vigor lo antes posible;
- en principio, hubo acuerdo general en que la mejor forma de conseguir este fin era adoptar un protocolo SNP lo antes posible;
- si bien muchas delegaciones estaban satisfechas con el texto del protocolo, según se había enmendado en el actual periodo de sesiones, muchas otras estimaron que el Comité necesitaba más tiempo para seguir examinando el texto en su próximo periodo de sesiones;
- para facilitar este examen, la Secretaría prepararía una versión limpia del Protocolo, en la que se incorporarían todas las enmiendas acordadas hasta este periodo de sesiones, junto con la versión refundida del Convenio de 1996 y el protocolo previsto; y
- por tanto, el Comité recomendaría al Consejo que se convocara una conferencia diplomática lo antes posible en 2010, para examinar y adoptar el protocolo previsto (adjunto en el anexo 2).

4.68 El Comité pidió a la Secretaría que elaborase un documento sobre las cuestiones jurídicas resultantes de la transición del instrumento original de 1996 al protocolo previsto. Dado que el Grupo de enfoque había concluido sus labores, también se invitó a las delegaciones a que presentaran al Comité Jurídico documentos con respecto a toda cuestión relacionada con el texto básico.

4.69 La delegación de Chipre manifestó su entendimiento de que la adopción de enmiendas al texto básico acordado en este periodo de sesiones de ninguna manera implicaba que el Comité hubiera debatido exhaustivamente la cuestión de la necesidad del protocolo. La declaración que contiene estas reservas se adjunta como anexo 3 del presente informe. Si bien varias delegaciones se sumaron a esta declaración, una de éstas indicó que ello no significaba que, en principio, se opusiese al protocolo.

4.70 El Comité decidió aceptar las propuestas de la Secretaría y volver a examinar este punto del orden del día en su próximo periodo de sesiones.

4.71 El Comité manifestó su reconocimiento al Grupo de enfoque de los FIDAC por la labor desarrollada en la elaboración del protocolo.

5 PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA

i) Informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar

5.1 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores presentó los documentos LEG 94/5 y LEG 94/5/1, que contienen el informe de las reuniones 7ª y 8ª del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (Grupo mixto de trabajo o Grupo), celebradas ambas en la sede de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en Ginebra, del 4 al 7 de febrero de 2008 y del 21 al 24 de julio de 2008, respectivamente. Al igual que en las reuniones anteriores, el Grupo estuvo presidido por el Sr. Jean-Marc Schindler (Francia).

5.2 La Directora recordó que el Grupo se había constituido en 1999, en virtud de las disposiciones del Acuerdo de cooperación entre la OMI y la OIT, a fin de velar, a través de la implantación de instrumentos internacionales adecuados, por los derechos de la gente de mar cuando es abandonada por los propietarios o armadores de los buques en los cuales han prestado servicio, a menudo en puertos extranjeros alejados de sus países de origen.

5.3 El principal logro del Grupo hasta la fecha había sido la elaboración de dos resoluciones y sus correspondientes directrices, la primera sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y la segunda sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de la gente de mar, adoptadas por la Asamblea de la OMI en noviembre de 2001 (resoluciones A.930(22) y A.931(22)) y por el Consejo de Administración de la OIT, también en noviembre de 2001.

5.4 Las dos resoluciones y sus directrices conexas, cuya finalidad era brindar a la gente de mar y a sus familias un nivel de protección del que han carecido hasta el presente en relación con dos aspectos fundamentales del bienestar de la gente de mar, comenzaron a ser aplicables el 1 de enero de 2002. Ahora bien, aunque la gran mayoría de la gente de mar trabaja en condiciones justas y cuentan con el apoyo de sus empleadores cuando surgen problemas a bordo del buque, algunos están todavía sujetos a un trato excesivamente severo y a condiciones poco razonables. En consecuencia, corresponde a organizaciones como la OIT y la OMI buscar normas adecuadas para salvaguardar los intereses legítimos de la gente de mar.

5.5 Si bien el Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo, 2006 contribuía en cierta medida a ofrecer una solución a muchas de las cuestiones planteadas ante el Grupo mixto de trabajo, éste había seguido examinando las cuestiones de la garantía financiera para la gente de mar y los familiares a su cargo con respecto a la indemnización en caso de lesiones corporales, muerte y abandono, teniendo en cuenta los instrumentos pertinentes de la OMI y la OIT, incluido el antedicho Convenio y supervisando la implantación de las Directrices adoptadas mediante las dos resoluciones antedichas.

5.6 El Grupo examinó también la elaboración de soluciones sostenibles a largo plazo para resolver el problema, a fin de presentar recomendaciones pertinentes ante el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT.

5.7 En su 7ª reunión, el Grupo mixto de trabajo finalizó una evaluación de las Directrices y encontró lagunas importantes en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 con respecto a la protección de la gente de mar abandonada. Además, el Grupo estuvo de acuerdo en elaborar un texto obligatorio y en dejar para un examen ulterior la decisión acerca del marco jurídico adecuado para el instrumento.

5.8 En la 8ª reunión, los representantes gubernamentales se reunieron por separado para debatir la cuestión del abandono de la gente de mar, a partir de un documento conjunto de los interlocutores sociales, y presentaron sus recomendaciones ante el Grupo mixto de trabajo. Dichas recomendaciones se examinarían con más detenimiento en la 9ª reunión del Grupo. Con respecto a la cuestión de las reclamaciones por lesiones corporales o muerte, las posiciones de los interlocutores sociales habían sido bastante divergentes. Aunque la mayoría de los Gobiernos expresaron su apoyo a la elaboración de un instrumento obligatorio para abordar la cuestión, se resaltó que era necesario que los interlocutores sociales hicieran todo lo posible por resolver sus actuales diferencias. Los Gobiernos habían acordado trabajar en el lapso interperiodos, en consulta con la Secretaría conjunta, para ayudar a resolver la importante cuestión relativa al seguro. Los interlocutores sociales habían acordado también continuar estudiando alternativas dentro de los mercados comerciales de seguros y otras formas de garantía financiera.

5.9 El Grupo mixto de trabajo había adoptado un proyecto revisado de mandato, según el cual en su próxima reunión debería concluir sus debates, seguir adelante con la elaboración de principios que faciliten la redacción de disposiciones de carácter obligatorio para su inclusión en un instrumento o instrumentos adecuados y formular las recomendaciones apropiadas al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT.

5.10 Estaba previsto que la 9ª reunión del Grupo mixto de trabajo tuviera lugar del 2 al 6 de marzo de 2009 en la sede de la OIT, en Ginebra.

5.11 La representante de la OIT informó al Comité de que el Consejo de Administración de la OIT examinaría, en su 303º periodo de sesiones, que se celebraría en noviembre de 2008, los dos informes del Grupo mixto de trabajo y se esperaba que adoptara una decisión sobre la celebración de la 9ª reunión del Grupo del 2 al 6 de marzo de 2009 y sobre el mandato revisado del Grupo mixto de trabajo.

5.12 La representante de la OIT hizo referencia a los avances alcanzados por los interlocutores sociales con respecto al contenido de un instrumento obligatorio sobre garantía financiera para el abandono y a los del Grupo gubernamental en la 8ª reunión, como resultado de los cuales ahora se disponía de una muy buena base para avanzar en la cuestión. Con respecto a la garantía financiera respecto de reclamaciones por muerte y lesiones, declaró que tanto los interlocutores sociales como los Gobiernos tenían que seguir trabajando en el asunto. Alentó que se entablaran consultas oficiosas en el lapso interperiodos sobre la cuestión a fin de poder tener resultados concretos en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo. Señaló a la atención del Comité la importante información presentada por el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) en la 8ª reunión del Grupo en relación con la decisión adoptada de modificar dos de las reglas de los Clubes que entrarían en vigor a partir del 20 de febrero de 2009, a saber, el principio de "pagar para ser pagado" y la cancelación retroactiva de una

cobertura. Esperaba que, con el apoyo del Comité Jurídico y del Consejo de Administración de la OIT, fuera posible avanzar en la labor relativa a esos dos importantes asuntos en la próxima reunión del Grupo.

5.13 Al presentar el documento LEG 94/5/2 en nombre de los coautores, la delegación de los Estados Unidos dio las gracias a la Secretaría conjunta por coordinar las reuniones 7ª y 8ª del Grupo mixto de trabajo y a su Presidente, el Sr. J. M. Schindler (Francia), por su excelente dirección, tras lo cual elogió tanto a éste como a los integrantes del Grupo por los considerables progresos logrados durante su mandato.

5.14 La delegación señaló los considerables avances logrados durante el año y declaró que seguía comprometida a garantizar que se aplicaran a la mayor brevedad soluciones adecuadas a los problemas del abandono de la gente de mar y las reclamaciones por lesiones corporales y muerte.

5.15 El documento LEG 94/5/2 tenía por objeto incrementar la sensibilización respecto de la gravedad de los problemas del abandono de la gente de mar y las reclamaciones de los tripulantes por muerte y lesiones corporales, y alentar a los miembros del Comité a que siguieron apoyando la elaboración de soluciones a largo plazo a dichos problemas. Aunque seguía habiendo opiniones divergentes sobre algunas cuestiones técnicas menores, la delegación tenía confianza en que los interlocutores sociales y los Gobiernos podrían encontrar una solución eficaz a esas cuestiones. Se esperaba que en la 9ª reunión del Grupo mixto de trabajo se ultimara un texto teórico y se hicieran recomendaciones a las dos organizaciones para negociar un instrumento vinculante de carácter obligatorio.

5.16 La delegación reiteró que la práctica del abandono es inaceptable, inhumana y va en detrimento de los intereses mundiales en cuanto a la contratación, formación y empleo continuado de la gente de mar titulada. A pesar de la adopción de las Directrices, que son de aplicación voluntaria, sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y otros intentos de solucionar el problema en el pasado, la gente de mar sigue quedando abandonada en puertos extranjeros de todo el mundo. El tiempo ha demostrado que las Directrices voluntarias son una solución insuficiente y que se necesita urgentemente disponer de medidas obligatorias.

5.17 Con respecto a la cuestión de las reclamaciones de la tripulación, la delegación señaló su compromiso de elaborar un instrumento vinculante en el que se aborden también esos problemas. El delegado observó que los Gobiernos tienen intereses separados y distintos que se ven gravemente afectados en los casos de abandono y cuando las reclamaciones por lesiones corporales y muerte no se abordan debidamente, por lo que era fundamental que siguieran apoyando la elaboración de una solución vinculante a fin de garantizar que sus intereses se transmitieran y abordaran debidamente.

5.18 La delegación manifestó su agradecimiento por el grado de compromiso y dedicación demostrado tanto por la OMI como por la OIT, los Gobiernos participantes y los representantes de los intereses de la gente de mar y de los propietarios de buques y esperaba poder continuar tal importante labor en la 9ª reunión del Grupo mixto de trabajo.

5.19 Muchas de las delegaciones que hicieron uso de la palabra declararon que apoyaban el documento, tras señalar que la práctica de algunos propietarios de buques de abandonar a la gente de mar por motivos económicos era inaceptable y tenía repercusiones sociales perjudiciales. También era inaceptable que recayera sobre los Gobiernos la responsabilidad de resolver el problema, y no sobre el propietario de buque que, de hecho, ha abandonado a la gente de mar.

5.20 Algunas delegaciones manifestaron decepción por los resultados de la última reunión del Grupo y, a fin de garantizar unos resultados positivos en la próxima reunión del Grupo, se propuso que los integrantes del Grupo mixto de trabajo mantuvieran consultas antes de la reunión.

5.21 Entre el amplio número de delegaciones que tomaron la palabra, hubo unanimidad en que el Grupo mixto de trabajo debía continuar su labor y elaborar un proyecto de disposiciones obligatorias sobre el abandono de la gente de mar. La forma de dicho instrumento se decidiría en una etapa posterior, si bien se propuso que se incluyera en el Convenio sobre el trabajo marítimo 2006. Se manifestó apoyo para el contenido del documento LEG 94/5/2, así como agradecimiento a la delegación de los Estados Unidos por su presentación sobre la cuestión del abandono de la gente de mar, el día anterior.

5.22 Se hizo hincapié en que el abandono constituía un problema real, con una dimensión humanitaria, y que podría exacerbarse como consecuencia de las repercusiones negativas en el sector del transporte marítimo de la crisis financiera mundial. Era importante encontrar una solución, no sólo por razones humanitarias, sino también por la eficiencia del sector en general. Se alentó a los interlocutores sociales a que llegaran a un acuerdo sobre la forma del sistema de garantías.

5.23 Algunas delegaciones destacaron que sería esencial examinar el proyecto de instrumento antes de adoptar una decisión definitiva sobre la elaboración de un instrumento obligatorio. Se invitó a los Gobiernos a que prestaran su apoyo tanto a los instrumentos obligatorios como a los de carácter recomendatorio para erradicar la conducta ilegal del abandono.

5.24 Se manifestó preocupación por la falta de propuestas concretas sobre las lesiones corporales y muerte de la gente de mar. Se observó que los Estados proveedores de gente de mar, en los que era costumbre retrasar el pago de los salarios durante un año entero, debían cambiar esta práctica.

5.25 Tras observar que en 2009 se celebraría el 10º aniversario de la constitución del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT, la delegación con carácter de observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) señaló que suscribía sin reservas el documento conjunto presentado por los Estados Unidos y declaró que le resultaba alentador el abrumador apoyo de tantos Gobiernos a la elaboración de un instrumento obligatorio y que continuaría trabajando para hallar una solución común. Además, tomó nota con satisfacción de los próximos cambios en las reglas de los Clubes P e I que se indican en el párrafo 89 del documento LEG 94/5/1, que fueron explicados más en profundidad por el representante de la delegación con carácter de observadora de los Clubes P e I, cuya declaración se adjunta como anexo 4.

5.26 La delegación con carácter de observadora de la ICS declaró que, si una compañía propietaria de buques rescinde unilateralmente el contrato de empleo de un marino en un país extranjero, tenía la obligación de repatriarlo y de correr con los gastos de mantenimiento de la gente de mar y de otra naturaleza resultantes del abandono. El problema era determinar la forma

de garantizar las reclamaciones de la gente de mar por abandono y la forma de asegurarlas e insertarlas en los mecanismos del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006. Si los Estados desean introducir un sistema de certificación estatal, se plantearían problemas administrativos adicionales. Por consiguiente, los Gobiernos deberían actuar con cautela al decidir establecer dicho sistema. La declaración de la ICS se adjunta como anexo 5.

5.27 En respuesta a la pregunta de si sería posible enmendar el Convenio sobre el trabajo marítimo 2006 antes de su entrada en vigor a fin de incorporar disposiciones obligatorias sobre el abandono, la delegación con carácter de observadora de la OIT declaró que no existía ningún obstáculo jurídico en virtud del derecho internacional de los tratados para hacerlo, y, de hecho, la OIT había enmendado instrumentos en algunos casos en los cuales el objetivo era eliminar impedimentos para la ratificación. Se trata más bien de una cuestión de conveniencia y oportunidad políticas. La representante señaló que confiaba en que hubiera ímpetu suficiente para la temprana entrada en vigor del Convenio y en que, teniendo presente el calendario, pudiera tratarse simplemente de una cuestión teórica. Hizo hincapié en que era más importante llegar a un consenso sobre el contenido del instrumento obligatorio. Una vez logrado esto, sería más fácil encontrar el entorno más adecuado para el mismo.

5.28 El Comité Jurídico tomó nota de los informes correspondientes a las reuniones 7ª y 8ª del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, que figuran en los documentos LEG 94/5 y LEG 94/5/1. En particular, el Comité, por unanimidad:

- tomó nota del mandato revisado del Grupo, que figura en el párrafo 125 del anexo del documento LEG 94/5/1 y se recoge en el anexo 3 del presente informe, y lo aprobó;
- instó al Grupo mixto de trabajo a que concluyera sus deliberaciones en su próxima reunión, teniendo presentes los debates mantenidos en el periodo de sesiones actual; y
- instó al Grupo a que formulara las recomendaciones oportunas al Comité y presentara los resultados de su labor en su 95º periodo de sesiones.

5.29 El Comité agradeció al Grupo mixto de trabajo y, en particular, a su Presidente, Sr. Jean-Marc Schindler (Francia), la excelente labor realizada hasta el momento.

ii) Seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007: Elaboración de un modelo de certificado único de seguro obligatorio

5.30 Al presentar el documento LEG 94/5/3, la Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores hizo referencia al documento LEG 94/11/Corr.1, en el cual se corregía el título y subtítulo de este punto del orden del día, así como la signatura de ese documento, originalmente publicado como LEG 94/11.

5.31 A continuación recordó que en la resolución sobre los certificados de seguros obligatorios prescritos en los convenios marítimos existentes sobre responsabilidad, adoptada por la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, se invita al Comité a que elabore un modelo de certificado único para los seguros que pueda ser expedido por los

Estados Partes con respecto a los buques, de conformidad con los convenios pertinentes de la OMI sobre responsabilidad e indemnización.

5.32 Asimismo, recordó que en la resolución se invita a la OMI a que siga el mismo procedimiento que el adoptado en relación con el reconocimiento recíproco de los certificados expedidos por los Estados Partes en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y 1992, y observó, a este respecto, que a título de referencia en el anexo 2 del documento figuraba la circular LEG/Circ.1 (27 de abril de 1998).

5.33 La Directora explicó que el anexo 1 del documento objeto de examen contenía un proyecto de modelo de certificado único de seguros preparado por la Secretaría a petición del Comité en su último periodo de sesiones. El modelo combina los certificados expedidos en virtud del artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el artículo 7 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el artículo 12 del Convenio SNP de 1996, el artículo 7 del Convenio sobre el Combustible de los Buques de 2001 y el artículo 12 del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio.

5.34 Posteriormente explicó que el modelo de certificado no incluía el Protocolo de 1976 al Convenio de Atenas, debido a su distinta naturaleza, en comparación con la de otros convenios de responsabilidad, y a la reserva de la OMI y las directrices para la implantación del Convenio de Atenas, las cuales incluían una serie de exclusiones concretas en el Protocolo que reflejaban las condiciones habituales existentes en los mercados.

5.35 La Directora observó que el Comité debía determinar si el nuevo modelo de certificado debería incluir el número IMO de identificación del propietario inscrito y el número IMO de identificación de la compañía.

5.36 A continuación señaló la opinión de la Secretaría de que, dado que cada certificado era una parte esencial del tratado en cuestión, el certificado único de seguros sólo podía ser vinculante, en cuanto al derecho de los tratados, si todos los instrumentos mencionados en el mismo se enmendaban, de modo que sustituyeran los modelos originales establecidos en cada uno de ellos por el modelo de certificado único de seguros. Por consiguiente, la alternativa propuesta por la Conferencia sobre la remoción de restos de naufragio, que consiste en la implantación del certificado único de seguros por el mismo procedimiento que el adoptado para el reconocimiento de los certificados de seguro de los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y 1992, sólo podía ponerse en práctica como alternativa recomendada a los modelos establecidos en los tratados mencionados.

5.37 Finalmente, la Directora señaló que el Comité también debería considerar, entre otras, las siguientes cuestiones prácticas:

- las consecuencias de la adopción de futuras enmiendas a los tratados en cuestión que puedan repercutir en el contenido del modelo de certificado único de seguros;
- las distintas fechas de expiración de la cobertura de seguro en función del tratado; y
- la cuestión de determinar si el certificado único de seguros sólo podrían expedirlo los Estados que fueran Partes en todos los tratados incluidos en el mismo.

5.38 Al presentar el documento LEG 94/5/4, la delegación con carácter de observadora de la ICS, en representación también de los Clubes P e I, declaró que el sector estaba ansioso por reducir las cargas administrativas y agradecía a la Secretaría la presentación del documento LEG 94/5/3. No obstante, había aspectos importantes que era necesario examinar debidamente al elaborar una solución.

5.39 La delegación acordó que la base de un certificado único debería ser un acuerdo adoptado en virtud de una resolución de la Asamblea. Sin embargo, en el caso de que no todos los Estados a los que se pida que expidan el certificado sean Partes en todos los Convenios, el reconocimiento recíproco de dicho certificado podría plantear un problema que sólo podría resolverse mediante un entendimiento común.

5.40 Sería útil que la solución incluyera el Convenio de Atenas, junto con el texto de la reserva y las directrices relacionadas con la misma. También debería abordar la cuestión práctica de la relación entre el modelo de certificado único de seguros propuesto y las bases de datos electrónicas para mantener los registros de los certificados. Finalmente, se propuso que se avanzara en esta labor en el lapso interperiodos.

5.41 Hubo un consenso general en cuanto a que un certificado único de seguros no sería deseable, dado que podía traducirse en una reducción de la carga administrativa de los Estados y propietarios de buques/aseguradores en comparación con el sistema prescrito en los convenios.

5.42 No obstante, se observó que tendrían que considerarse y resolverse varias cuestiones jurídicas y prácticas, tal como se pone de manifiesto en los dos documentos objeto de examen. El Comité examinó la posibilidad de constituir un grupo de trabajo en su próximo periodo de sesiones. A este respecto, algunas delegaciones observaron que el Comité, en ese periodo de sesiones, tendría dos puntos prioritarios que examinar, a saber, la revisión del Convenio SNP y el abandono de la gente de mar, y que, por tanto, la constitución de un grupo de trabajo quizás no fuese una buena idea.

5.43 Esta opinión fue compartida por otras delegaciones, las cuales señalaron que sería prematuro constituir un grupo de trabajo en el próximo periodo de sesiones en vista del hecho de que no todos los convenios mencionados en el posible modelo de certificado único habían entrado en vigor.

5.44 El Comité decidió en su lugar constituir un grupo oficioso de trabajo por correspondencia para que avanzara, en el lapso interperiodos, en los aspectos jurídicos, técnicos y prácticos del modelo de certificado refundido, incluidas la supervisión e inspección por los Estados rectores de puerto.

5.45 La delegación de los Países Bajos aceptó actuar como coordinador del grupo de trabajo por correspondencia y presentar los resultados de sus consultas con otras delegaciones interesadas al Comité en su 95º periodo de sesiones. Entonces esta delegación recordó que había fomentado la adopción de esa resolución en la Conferencia de Nairobi.

5.46 Se invitó a los Miembros y a las delegaciones con carácter de observadoras a que se pusieran en contacto con la delegación de los Países Bajos y, en particular, con el Sr. Jan de Boer mediante correo electrónico, en la dirección Jan.de.Boer@minvenw.nl

5.47 El Comité acordó mantener este punto en el orden del día de su próximo periodo de sesiones, pero con una prioridad baja, y observó que cualquier decisión sobre si proseguirá con el examen de la cuestión del certificado único de seguros se adoptaría basándose en la labor producida en el lapso interperiodos por el grupo de trabajo por correspondencia.

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

6.1 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores presentó la información facilitada en el documento LEG 94/6. A este respecto, recordó que el Comité, en su 91º periodo de sesiones, adoptó, el 27 de abril de 2006, mediante la resolución LEG.3(91), había adoptado las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, las cuales también habían sido adoptadas por el Consejo de Administración de la OIT, en su 296ª reunión, el 12 de junio de 2006, y que las mismas las había distribuido posteriormente la OMI mediante la Circular N° 2711, de 26 de junio de 2006, invitándose a los Gobiernos Miembros a que las implantaran a partir del 1 de julio de 2006.

6.2 La Directora recordó, además, que en su 93º periodo de sesiones el Comité "reiteró su preocupación en lo que se refiere al trato justo de la gente de mar y decidió que resultaría conveniente adquirir experiencia con respecto a las actuales Directrices antes de considerar la posibilidad de nuevas revisiones". El Comité había acordado en ese momento que el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (Grupo mixto de trabajo) debía volver a reunirse para supervisar la implantación de las Directrices. El Comité había pedido a las secretarías de la OMI y de la OIT que entablaran consultas a fin de determinar la fecha y el lugar apropiados para la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo.

6.3 También se informó al Comité de que la Secretaría conjunta OMI/OIT había publicado, el 7 de noviembre de 2007, la Circular N° 2825, en la cual se pedía que se transmitiera a la OMI o la OIT toda información relativa a maltratos de la gente de mar en caso de accidente marítimo. Toda información recibida debía presentarse al Grupo mixto de trabajo para su examen. Se habían recibido 13 respuestas a la circular (de Alemania, Bahamas, Bulgaria, España, Estonia, Finlandia, Honduras, Marruecos, Mauricio, México, Panamá, Qatar y Samoa), y en todas ellas se indicaba que no se había recibido ningún informe de maltratos.

6.4 Asimismo, se informó al Comité de que las secretarías de la OMI y de la OIT habían mantenido las pertinentes consultas entre sí y con los interlocutores sociales acerca de la convocatoria del Grupo mixto de trabajo. Aún así, no se ha acordado ninguna fecha ni lugar específicos para la celebración de la próxima reunión.

6.5 El Comité también tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 94/6/1 relativa a la adopción por el Comité de Seguridad Marítima, en su 84º periodo de sesiones (en mayo de 2008), de enmiendas al Convenio SOLAS, las cuales incluían una disposición sobre el derecho de la gente de mar a la que se pida que testifique en la investigación de un siniestro a "ser informada" y tener "acceso a asesoramiento jurídico" sobre el riesgo de autoinculpación. Esta decisión se adoptó en el contexto de la aprobación por el MSC del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros). El MSC acordó que el Código de Investigación de Siniestros y las enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010. El texto de la enmienda adoptada figura en el documento LEG 94/6/1.

6.6 La delegación de la India realizó una declaración sobre la detención del capitán y el primer oficial de puente del **Hebei Spirit** en la República de Corea. La declaración se recoge en el anexo 7 del presente informe. La delegación de China también realizó una declaración sobre las novedades habidas en torno al **Hebei Spirit**. La declaración se recoge en el anexo 8. Algunas otras delegaciones indicaron que compartían la preocupación por las circunstancias que rodean al **Hebei Spirit**, puesto que, en su opinión, el trato dado a la gente de mar involucrada no respondía a los principios establecidos en las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

6.7 En respuesta a estas intervenciones, la delegación de la República de Corea realizó una declaración sobre la situación actual del proceso judicial relacionado con el **Hebei Spirit**. Dicha declaración se recoge en el anexo 9. La delegación de Corea también señaló que quizás fuese necesario aclarar determinados aspectos de las Directrices OMI/OIT. Varias delegaciones expresaron su agradecimiento a la delegación de Corea por su explicación e indicaron que confiaban en que la cuestión se resolviera pronto para permitir a los dos marinos regresar a sus hogares.

6.8 La delegación de la República Islámica del Irán realizó una declaración sobre las restricciones en los permisos de tierra impuestas a la gente de mar. La declaración se recoge en el anexo 10.

6.9 La delegación del Reino Unido realizó una declaración en la cual manifestó su preocupación por la tendencia a la detención de la gente de mar y señaló que la contaminación accidental no debería considerarse un delito. La declaración se recoge en el anexo 11. Varias delegaciones respaldaron esta declaración.

6.10 La delegación con carácter de observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) realizó una declaración sobre la aparente falta de aplicación de las Directrices OMI/OIT en sucesos recientes. La declaración se recoge en el anexo 12. El CMI se ofreció a presentar un documento sobre el trato justo de la gente de mar al Comité en su 95º periodo de sesiones.

6.11 La delegación con carácter de observadora de la ICS), en representación de diversas organizaciones con carácter de observadoras, realizó una declaración acerca de la situación del **Hebei Spirit** y del impacto general que ha tenido en el sector marítimo. La declaración se recoge en el anexo 13.

6.12 La delegación con carácter de observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) realizó una declaración sobre el trato de la gente de mar del **Hebei Spirit** y el impacto general de la imputación de delitos a la gente de mar. La declaración se recoge en el anexo 14.

6.13 La delegación con carácter de observadora de la Asociación Internacional de Universidades Marítimas (IAMU) expresó preocupación en nombre de los alumnos de instituciones de formación marítima, y observó que tales casos podían disuadirles de continuar una carrera profesional como gente de mar.

6.14 La delegación con carácter de observadora de la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA) hizo una declaración sobre la colisión de un buque mercante y un buque de la armada de Egipto que tuvo como consecuencia que la tripulación fuese detenida y que el capitán continuase encarcelado. La declaración se recoge en el

anexo 15. En respuesta a esta declaración, la delegación de Egipto observó que un tribunal especial estaba investigando el suceso y que estaba manteniéndose contacto con otras autoridades por conductos diplomáticos.

6.15 Algunas delegaciones manifestaron que estaban de acuerdo con el discurso de apertura del Secretario General, en el cual señaló que "existe una necesidad imperiosa de que las Directrices sobre el trato justo se implanten de forma adecuada y generalizada, no sólo desde el punto de vista de la gente de mar, individualmente considerada, sino también desde el punto de vista del problema cada vez más grave de la contratación y retención de personal en el sector del transporte marítimo, y dicho trato podía tener un efecto adverso en la contratación de gente de mar". Asimismo, se expresó cierta inquietud porque el maltrato de la gente de mar pudiera repercutir de forma negativa, especialmente en los esfuerzos por atraer a jóvenes al sector marítimo.

6.16 Se observó que el objetivo principal de una investigación independiente sobre un siniestro era determinar la causa del accidente en cuestión para evitar que volviera a producirse, y no debería confundirse con una investigación penal.

6.17 Con respecto a la labor futura del Grupo de trabajo, una delegación opinó que, de no mediar nuevos documentos o propuestas a este respecto, no urgía volver a convocar al Grupo mixto de trabajo, si bien hizo hincapié en la importancia de continuar supervisando la implantación de las Directrices y obteniendo experiencia al respecto. Otras delegaciones, no obstante, declararon que sería útil volver a convocar al Grupo mixto de trabajo para que continuase supervisando la aplicación de las Directrices. A este respecto, el Comité instó a los Estados a que facilitaran la información solicitada en la Circular N° 2825.

6.18 Se instó a los Estados a que dieran pleno y total cumplimiento a las Directrices y al Código de Investigación de Siniestros, cada vez que se produjera un accidente marítimo.

6.19 El Comité pidió a la Secretaría que siguiera manteniendo consultas con la Secretaría de la OIT y los representantes de los interlocutores sociales a fin de determinar cuándo sería más oportuno volver a convocar al Grupo mixto de trabajo, y continuara recopilando información, conforme a la Circular N° 2825, sobre los casos de maltrato de la gente de mar en caso de accidente marítimo. A este respecto, el Comité aceptó el ofrecimiento del CMI de presentar un documento sobre este tema en su próximo periodo de sesiones.

7 CUESTIONES SURGIDAS DEL 24º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO, EL VIGÉSIMO QUINTO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA Y EL 100º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DEL CONSEJO

7.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 94/7 sobre las cuestiones surgidas del 24º periodo de sesiones extraordinario del Consejo, el vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea y el 100º periodo de sesiones ordinario del Consejo.

8 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

8.1 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores presentó el documento LEG 94/8, en el que se hace referencia en particular a los resultados previstos de la labor del Comité Jurídico en el bienio 2008-2009 y a las opciones abiertas ante el Comité para

examinar la mejor forma de ayudar a la OMI a identificar un colectivo de expertos jurídicos competentes que estén disponibles para llevar a cabo misiones de cooperación técnica a fin de asistir a los países en desarrollo en el ámbito de la legislación marítima.

8.2 La Directora de la División de Cooperación Técnica presentó el documento LEG 94/8/1, en el que se hace referencia en particular a las medidas que se están adoptando para ampliar el colectivo de expertos a través de la mejora de la creación de capacidad, estableciendo en particular una lista de todos los graduados del Instituto de Derecho Marítimo Internacional y de la Universidad Marítima Mundial (UMM) y enviándoles a misiones con expertos, para que puedan adquirir la experiencia pertinente.

8.3 La Directora de la División de Cooperación Técnica hizo también las siguientes puntualizaciones:

- la OMI ha seguido financiando becas para alumnos del Instituto de Derecho Marítimo Internacional;
- muchos países estaban recibiendo ayuda en la elaboración de su legislación marítima, pero dado que por razones de costos dichas misiones estaban normalmente limitadas a 7-10 días, los países podrían contribuir movilizando recursos jurídicos nacionales, incluidos graduados del Instituto de Derecho Marítimo Internacional, para trabajar con los consultores;
- el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) estaba concebido para mejorar la capacidad de implantar las normas y reglas de la OMI. El Comité ha establecido un marco de los aspectos principales que suscitan preocupación en el ámbito de la legislación marítima como base para que los países en desarrollo puedan identificar sus necesidades específicas, y ello servirá de guía a la OMI en la elaboración del PICT para el bienio 2010-2011; y
- con objeto de demostrar que la cooperación técnica servía de catalizador para el cambio, se ha llevado a cabo una evaluación de los resultados del PICT, incluida la legislación marítima, que se presentó en el 58º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica, en junio de 2008. Toda observación que presenten los Estados Miembros se examinará en el 59º periodo de sesiones del Comité, en junio de 2009.

8.4 La delegación de Bolivia, al presentar el documento LEG 94/8/2, describió las actividades realizadas por la Administración Marítima Boliviana para implantar los tratados y acuerdos marítimos internacionales y regionales y dio las gracias a la OMI por su ayuda técnica al respecto. Se pidió a la OMI que brindara cooperación técnica para redactar una nueva ley de navegación y la aceptación de las solicitudes presentadas por candidatos bolivianos para plazas en la UMM y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional.

8.5 Varias delegaciones manifestaron su agradecimiento por la asistencia técnica que se está prestando a los Estados Miembros de la OMI, especialmente en el ámbito de la implantación de los convenios marítimos, y los beneficios obtenidos por los alumnos del Instituto de Derecho Marítimo Internacional y la UMM. Se dio apoyo a las peticiones solicitadas en el documento de Bolivia. La delegación de Italia indicó que dos estudiantes bolivianos asistirían al curso en el Instituto de Génova a finales de 2008.

8.6 El Comité tomó nota de las recomendaciones recogidas en el párrafo 3 del documento LEG 94/8 y en el párrafo 8 del documento LEG 94/8/1.

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

9.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 94/9, LEG 94/9/Add.1 y LEG 94/WP.1, en los cuales se facilita información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico.

9.2 El Comité tomó nota de que en el anexo del documento LEG 94/9 se informaba sobre las novedades habidas desde el 19 de octubre de 2007 al 15 de agosto de 2008 en relación con estos instrumentos, y de que esta información había vuelto a actualizarse al 17 de octubre de 2008 en el documento LEG 94/WP.1.

9.3 El Comité tomó nota de que en el documento LEG 94/9/Add.1 se formulaban observaciones sobre el estado jurídico actual de determinados tratados adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico y que aún no están en vigor, y se informaba de las iniciativas de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) y de la ICS, en colaboración con la Federación Naviera Internacional (ISF).

9.4 La delegación de la Federación de Rusia informó al Comité acerca de los avances alcanzados en cuanto a la ratificación del Convenio sobre el Combustible de los Buques, 2001, el cual sería examinado por el Parlamento ruso en noviembre de 2008. señaló que confiaba en poder presentar un instrumento de ratificación en 2009, a reserva de la promulgación de los pertinentes reglamentos nacionales.

9.5 La delegación de China informó al Comité de que confiaba depositar un instrumento de ratificación del Convenio sobre el Combustible de los Buques, 2001 antes de la entrada en vigor de dicho Convenio.

9.6 La delegación de Alemania informó al Comité de que su Gobierno había decidido firmar en un futuro próximo el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

9.7 La delegación de Indonesia informó al Comité de que había avanzado en cuanto a la adopción de una nueva legislación marítima nacional, lo cual agilizaría la ratificación de los instrumentos de la OMI, incluido el Anexo VI del Convenio MARPOL.

9.8 La delegación de los Países Bajos informó al Comité de que firmaría en un futuro próximo el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

9.9 La delegación de la República Islámica del Irán informó al Comité de que recientemente había depositado instrumentos para constituirse en Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y de que pronto depositaría un instrumento para constituirse en Parte en el Protocolo de 1992 del Convenio del Fondo y en el Anexo VI del Convenio MARPOL. Asimismo, estaba avanzándose en cuanto a la ratificación del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

10 PROGRAMA DE TRABAJO

Directrices sobre los métodos de trabajo

10.1 El Comité recordó que el Consejo en su 97º periodo de sesiones había acordado que sería conveniente y útil que el Comité Jurídico armonizara sus métodos de trabajo con los del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y los del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), teniendo en cuenta sus diferentes necesidades. El Comité también recordó que en su 93º periodo de sesiones había pedido a un Grupo oficioso de trabajo, coordinado por la Sra. Birgit Olsen (Dinamarca), que examinase qué disposiciones de las Directrices del MSC-MEPC sobre métodos de trabajo podrían incorporarse en las Directrices del Comité Jurídico sobre métodos de trabajo. En ese momento el Comité convino en que las recomendaciones del Grupo deberían presentarse en el actual periodo de sesiones del Comité, para su examen.

10.2 En el momento de presentar observaciones sobre las recomendaciones del Grupo de trabajo, que figuran en el anexo del documento LEG 94/10, diversas delegaciones expresaron su satisfacción con las propuestas y dijeron que era esencial que el Comité estableciese métodos de trabajo que estuviesen armonizados con los de los demás órganos de la OMI.

10.3 Tomando en consideración el hecho de que el texto, tal como se había presentado en el documento, exigía cambios en la redacción (tales como una nueva numeración) y que algunas delegaciones manifestaron el deseo de tener tiempo para examinar el proyecto de forma más pormenorizada, el Comité pidió a la Secretaría que elaborase un texto limpio para su próximo periodo de sesiones, momento en el cual el Comité tenía previsto adoptar una decisión final sobre la adopción de las nuevas Directrices sobre sus métodos de trabajo.

11 OTROS ASUNTOS

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001

a) Información sobre sucesos de derrame de combustibles líquidos y otros hidrocarburos que exceden de los límites de los tratados internacionales

11 a).1 La delegación del Japón presentó el documento LEG 94/11/1, en el cual se propone que la Secretaría de la OMI compile información sobre los sucesos de derrame de combustibles líquidos que excedan de los límites de la responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el Convenio sobre el combustible de buques y otros convenios internacionales. La delegación informó al Comité de que la propuesta debía ampliarse de modo que incluyera no sólo los sucesos de derrame de combustibles líquidos que abarca el Convenio, sino también los derrames que abarcan otros tratados.

11 a).2 Una delegación hizo referencia a la utilidad de compilar esta información, basándose en su experiencia en sucesos que habían excedido de los límites impuestos por el Convenio de Limitación de la Responsabilidad. En esos casos se habían cubierto totalmente tales sucesos ya que las normas nacionales establecían límites superiores a los impuestos en el tratado. Esta solución había sido posible mediante la exclusión de los límites de indemnización dispuestos en el Convenio en virtud de la reserva que contempla el párrafo 1 del artículo 18. De conformidad con esta disposición, los Estados Partes pueden excluir de la aplicación del Convenio las reclamaciones a las que se hace referencia en los párrafos 1 d) y c) del artículo 2, a saber, las

reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo del buque.

11 a).3 Sería posible incluir en esta categoría los hidrocarburos para combustible derramados durante la limpieza, o la descarga de hidrocarburos para combustible que queden en los restos de naufragio, así como la remoción de los propios restos de naufragio. La delegación observó que, en tales circunstancias, las reclamaciones que excedan de los límites del seguro obligatorio impuestos por el Convenio sobre el Combustible de los Buques, por referencia a los límites del Convenio de Limitación de la Responsabilidad, tendrían que estar cubiertas por un seguro de P e I adicional. La delegación señaló que la información solicitada en el documento LEG 94/11/1 también debería indicar los casos en que, en virtud de reservas similares, un seguro adicional hubiera cubierto el suceso en cuestión hasta los límites establecidos por la legislación nacional.

11 a).4 Otra delegación observó que también podría resultar útil obtener información sobre las reclamaciones que no superan los límites, además de aquellas que los exceden.

11 a).5 La Secretaría señaló de que, tras las pertinentes consultas en el seno de la Organización, había concluido que no disponía de los medios necesarios para desempeñar la tarea de compilar, analizar y distribuir dicha información. En su calidad de organismo normativo, no participaba en la tramitación de las reclamaciones y, por tanto, sería más acertado solicitar esta información a otras entidades, quizás a los Clubes P e I.

11 a).6 La delegación con carácter de observadora de los Clubes P e I manifestó que estaba preparada para prestar asistencia con respecto a la posibilidad de facilitar la información necesaria, manteniendo las pertinentes consultas con otras organizaciones como la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF).

11 a).7 El Comité tomó nota con agradecimiento de esta propuesta.

b) Expedición de certificados del seguro dispuesto en el Convenio sobre el Combustible de los Buques

11 b).1 La delegación con carácter de observadora de los Clubes P e I presentó el documento LEG 94/11/2 presentado por los Clubes P e I y la ICS, en el cual se facilita información sobre la expedición de certificados de seguro obligatorio por los Estados Partes en el Convenio sobre el Combustible de los Buques a los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no son Partes en dicho Convenio. La delegación informó de que, si bien en agosto de 2008 ninguna Parte estaba dispuesta a expedir tales certificados, la situación había cambiado de forma drástica gracias a la cooperación de varios Estados. También se refirió al creciente número de certificados que tendrían que expedirse al expirar la actual cobertura el 20 de febrero de 2009 y pidió a los Estados Parte que le informasen si no estaban dispuestos a expedir certificados a los buques que hicieran escala en sus puertos o terminales. Manifestó que confiaba en que, para entonces, más Estados se hubieran constituido en Partes en el Convenio sobre el Combustible de los Buques y estuviesen en posición de expedir certificados, no sólo en relación con sus propios buques, sino también con respecto a los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no sean Partes. Además, recordó al Comité las ventajas de expedir certificados a partir de las tarjetas azules en formato electrónico.

11 b).2 Varios Estados Partes en el Convenio sobre el Combustible de los Buques indicaron que estaban dispuestos a expedir certificados si se presentaban tarjetas azules, incluidas las tarjetas en formato electrónico, y también para el periodo entre la entrada en vigor del Convenio sobre el Combustible de los Buques y el 20 de febrero de 2009. Un Estado Parte indicó que estaba revisando su política a este respecto, ya que tenía dudas sobre si debía expedir tales certificados a buques incluidos en la lista negra o gris del Memorando de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

11 b).3 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada y dio las gracias a los Estados Partes/Gobiernos/Administraciones dispuestas a prestar asistencia a los Estados que no sean Parte en la cuestión de los certificados.

c) Implantación del Convenio sobre el Combustible de los Buques y registro a casco desnudo

11 c).1 La delegación de las Islas Marshall solicitó a la opinión del Comité acerca de las dos cuestiones siguientes:

- los certificados de seguro para los buques inscritos arrendados a casco desnudo, expedidos por las Islas Marshall como Estado de abanderamiento y no por el Estado del registro original; y
- el estado jurídico de las unidades de perforación mar adentro o unidades móviles de perforación mar adentro, teniendo presente que el Convenio sobre el Combustible de los Buques no hace distinción entre los buques con propulsión propia o sin propulsión propia, y define los buques como cualquier tipo de nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea. En vista de la definición de los hidrocarburos para combustible que figura en el artículo 1.5, parecería que las unidades móviles de perforación mar adentro y otras unidades sin propulsión propia que utilizan hidrocarburos de origen mineral, incluidos los lubricantes, para el funcionamiento del buque, deberían incluirse en el ámbito de aplicación del Convenio.

11 c).2 Si bien algunas delegaciones respaldaron las opiniones de las Islas Marshall acerca de ambas cuestiones, otras delegaciones observaron que su legislación establecía que era el Estado del registro original, en lugar del Estado de abanderamiento, el que debía expedir los certificados de los seguros obligatorios, no sólo en relación con el Convenio sobre el Combustible de los Buques, sino también con el Convenio de Responsabilidad civil.

11 c).3 El Comité observó que ambas cuestiones planteaban cuestiones complejas de derecho y, por tanto, observó que un nuevo examen de esta cuestión requeriría que se presentaran los pertinentes documentos.

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA DEL 94º 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 Supervisión de la implantación del Convenio SNP: elaboración de un posible proyecto de protocolo del Convenio
 - 5 Provisión de garantía financiera:
 - i) informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar; y
 - ii) seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007: elaboración de un modelo de certificado único de seguro obligatorio
 - 6 Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
 - 7 Cuestiones surgidas del 24º periodo de sesiones extraordinario de Consejo, el vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea y el 100º periodo de sesiones ordinario del Consejo
 - 8 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
 - 9 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
 - 10 Programa de trabajo
 - 11 Otros asuntos
 - Modelo de certificado único de seguros en virtud de los convenios marítimos sobre responsabilidad
 - Sucesos de contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques
 - Entrada en vigor del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001
 - 12 Informe del Comité

ANEXO 2

SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP: ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO

Texto del proyecto de protocolo

PROYECTO DE PROTOCOLO DE [20..] QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS, 1996¹

[Texto del proyecto de protocolo elaborado por el Grupo de enfoque SNP constituido por la Asamblea del FIDAC 1992 y aprobado en principio, con enmiendas por el Comité Jurídico de la OMI, en su 94º periodo de sesiones]

Las Partes en el presente Protocolo,

RECONOCIENDO la importante contribución que puede suponer el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (en adelante denominado el "Convenio") para la conservación del medio ambiente y la indemnización adecuada, pronta y efectiva de las personas que sufren daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

RECONOCIENDO ASIMISMO que, a lo largo de muchos años, gran número de Estados han expresado constantemente su determinación de establecer un régimen robusto y efectivo de indemnización para el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas basado en un sistema de responsabilidad compartida y han trabajado para conseguir una aplicación uniforme del Convenio,

COMPRENDIENDO, CON TODO, que se han identificado determinadas cuestiones como inhibitoras de la entrada en vigor del Convenio y, por consiguiente, la aplicación del régimen internacional que se contiene en el mismo,

DECIDIDAS a resolver estas cuestiones sin emprender una revisión general del Convenio,

CONSCIENTES DE la necesidad de tener en cuenta la posible repercusión en los países en desarrollo, así como los intereses de los Estados que ya han ratificado el Convenio o cuya ratificación se encuentra en una etapa avanzada,

¹ (Notas: Las negritas y las tachaduras denotan los cambios introducidos con respecto al texto incluido en el anexo 1 del documento LEG 94/4. Los artículos incluidos como *bis* en el texto se enumerarán en la versión definitiva del proyecto de protocolo y también se volverán a enumerar las disposiciones que así sea necesario como resultado de los antedichos cambios en la numeración).

CONSCIENTES TAMBIÉN de los principios consagrados en la resolución de la Asamblea de la OMI A.998(25) "Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar las existentes", [adoptada el 29 de noviembre de 2007,]

CONSIDERANDO que la mejor forma de alcanzar este objetivo tal vez sea concertar un Protocolo relativo al Convenio,

CONVIENEN:

Definiciones

Artículo 1

A los efectos del presente Protocolo regirán las siguientes definiciones:

- 1 "Convenio": el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996.
- 2 "Organización": la Organización Marítima Internacional.
- 3 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.

Obligaciones generales

Artículo 2

Las partes en el presente Protocolo pondrán en vigor las disposiciones de este Protocolo y las disposiciones del Convenio, en su forma enmendada por el presente Protocolo.

Artículo 3

1 Se sustituye el párrafo 5 del artículo 1 del Convenio por el texto siguiente:

- 5 "Sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP)":
 - a) toda sustancia, materia y artículo transportados como carga a bordo de un buque a que se haga referencia en i) a vii) *infra*:
 - i) hidrocarburos transportados a granel, como se definen en la regla 1 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, enmendado;

- ii) sustancias nocivas líquidas, transportadas a granel, como se definen en la regla 1.10 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, enmendado, y las sustancias y mezclas clasificadas provisionalmente en las categorías de contaminación X, Y o Z de conformidad con lo dispuesto en la regla 6.3 de dicho Anexo II;
 - iii) sustancias peligrosas líquidas transportadas a granel enumeradas en el capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, enmendado, y productos peligrosos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares adecuadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.3 del Código;
 - iv) sustancias, materias y artículos peligrosos, potencialmente peligrosos o perjudiciales transportados en bultos, incluidos en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, enmendado;
 - v) gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, enmendado, y productos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares apropiadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.6 del Código;
 - vi) sustancias líquidas transportadas a granel cuyo punto de inflamación no exceda de 60 °C (determinado mediante prueba en vaso cerrado);
 - vii) materias sólidas a granel que entrañen riesgos de naturaleza química, incluidas en el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel, 2004, enmendado, siempre que a estas sustancias también les sean aplicables las disposiciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, **aplicable en 1996**², cuando sean transportadas en bultos; y
- b) residuos del transporte previo a granel de las sustancias a que se hace referencia en a) i) a iii) y en v) a vii) *supra*."

² Véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, aprobado por la Organización mediante la resolución A.81(IV), que incorpora las enmiendas pertinentes hasta la enmienda 27-1994(Enm.27-94) (inclusive), habiéndose adoptado esta última mediante la circular SC/Circ.643, de conformidad con la resolución de la Asamblea A.716(17).

2 Se añade el siguiente texto como párrafos 5bis y 5ter del artículo 1 del Convenio:

5bis "SNP a granel": toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa a que se haga referencia en el párrafo 5 a) i) a iii) y v) a vii) y párrafo 5 b) del artículo 1.

5ter "SNP en bultos": toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa a que se haga referencia en el párrafo 5 a) iv) del artículo 1.

3 Se sustituye el párrafo 10 del artículo 1 del Convenio por el siguiente texto:

10 "Carga sujeta a contribución": toda SNP a granel que se transporte por mar como carga a un puerto o terminal situados en el territorio de un Estado Parte y que se descargue en ese Estado. La carga en tránsito que sea transbordada directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, ya sea en su totalidad o en parte, durante su transporte continuo desde el puerto o terminal de carga original hasta el puerto o terminal de destino final se considerará como carga sujeta a contribución sólo con respecto a su recepción en el destino final.

Artículo 4

Se suprime el párrafo 5 del artículo 5 del Convenio.

Artículo 5

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 9 del Convenio por el siguiente texto:

1 El propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:

a) cuando los daños sean causados por SNP a granel:

i) 10 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 unidades de arqueo; y

ii) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, a la cantidad mencionada en i) se sumarán las siguientes cantidades:

por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo, 1 500 unidades de cuenta;

por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 unidades de arqueo, 360 unidades de cuenta;

si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 100 millones de unidades de cuenta.

- b) Cuando los daños sean causados por SNP en bultos, o cuando los daños sean causados por SNP a granel y SNP en bultos, o cuando no es posible determinar si los daños procedentes de ese buque han sido causados por SNP transportadas a granel o por SNP transportadas en bultos:
- i) [10 + W] millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 unidades de arqueo; y
 - ii) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, a la cantidad mencionada en i) se sumarán las siguientes cantidades:

por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo, [1 500 + X] unidades de cuenta;

por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 unidades de arqueo, [360 + Y] unidades de cuenta;

si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de [100 + Z] millones de unidades de cuenta."

Artículo 5bis

En el párrafo 5 del artículo 16 del Convenio, la referencia al "párrafo 1 c) se sustituye por una referencia al "párrafo a b)".

Artículo 6

1 Se sustituye el párrafo 2 del artículo 17 del Convenio por el siguiente texto:

2 Las contribuciones anuales pagaderas en virtud de lo dispuesto en los artículos 18 y 19 y en el párrafo 5 del artículo 21 serán determinadas por la Asamblea y serán calculadas de conformidad con dichos artículos basándose en las unidades de carga sujeta a contribución recibidas ~~o, con respecto a las cargas a que se hace referencia en el párrafo 1 b) del artículo 19, descargadas~~ durante el año civil precedente o el año que determine la Asamblea.

2 En el párrafo 3 del artículo 17 del Convenio, se inserta una referencia a "y en el párrafo 1bis" inmediatamente antes de "del artículo 19".

Artículo 6bis

En los párrafos 1 y 2 del artículo 18 del Convenio, se inserta en ambos una referencia a "y en el párrafo 1bis" inmediatamente antes de "el artículo 19".

Artículo 7

- 1 **En el artículo 19, se suprime el apartado 1 b) y el apartado 1 c) pasa a ser el apartado 1 b).**
- 2 **Se inserta el siguiente nuevo párrafo 1bis, inmediatamente después del párrafo 1 del artículo 19:**
 - "1bis. a) en el caso de la cuenta GNL, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 16, pagará contribuciones anuales a la cuenta GNL, respecto de cada Estado Parte, toda persona que en el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea, fuera receptor en ese Estado de cualquier cantidad de GNL.
 - b) No obstante, pagará contribuciones la persona que inmediatamente antes de su descarga fuese titular de una carga de GNL descargada en un puerto o terminal de ese Estado (el titular) cuando:
 - i) el titular ha acordado con el receptor que el titular pagará tales contribuciones;
 - ii) el receptor ha informado al Estado Parte de la existencia de tal acuerdo.
 - c) Si el titular al que se hace referencia en el apartado b) no paga las contribuciones, o una parte de las mismas, el receptor pagará las contribuciones pendientes. La Asamblea determinará en el Reglamento interior las circunstancias en las cuales se considerará que el titular no ha pagado las contribuciones y las disposiciones de conformidad con las cuales el receptor pagará toda contribución pendiente.
 - d) Nada de lo dispuesto en el presente párrafo irá en perjuicio de cualquier derecho de recurso o de reembolso del receptor, que pueda surgir entre el receptor y el titular de conformidad con la legislación nacional aplicable."
- 3 **En el párrafo 2 del artículo 19 del Convenio se inserta una referencia a "y en el párrafo 1bis" inmediatamente después de "en el párrafo 1".**

Artículo 8

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 20 del Convenio por el siguiente texto:

- 1 Con respecto a cada Estado Parte, se efectuará una contribución inicial cuya cuantía se calculará, para cada persona obligada a pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 16, en los artículos 18 y 19 y en el párrafo 5 del artículo 21, sobre la base de una cantidad fija, igual para la cuenta general y para cada cuenta independiente, por cada unidad de carga sujeta a contribución recibida en ese Estado durante el año civil precedente al de la entrada en vigor del presente Convenio para ese Estado.

Artículo 9

1 Se sustituye el párrafo 4 del artículo 21 del Convenio por el siguiente texto:

- 4 Si en un Estado Parte no existe ninguna persona obligada a pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 ó 19 o en el párrafo 5 del presente artículo, dicho Estado Parte lo comunicará al Director del Fondo SNP a los efectos del presente Convenio.

2 Se sustituye el párrafo 5 b) del artículo 21 del Convenio por el siguiente texto:

- 5 b) encargará al Fondo SNP que recaude la cuantía total de cada cuenta mediante el envío de facturas a cada uno de los receptores o, en el caso de los GNL, a los titulares de la carga si el apartado b) del párrafo *1bis* del artículo 19 es aplicable, por el importe que le corresponda pagar a cada uno de ellos. Si el titular no paga las contribuciones, o sólo lo hace parcialmente, el Fondo SNP recaudará las contribuciones pendientes enviando las facturas al receptor de la carga de GNL. La identificación de esas personas se realizará de conformidad con la legislación nacional del Estado de que se trate.

Artículo 10

Se añade el siguiente texto como artículo 21bis del Convenio:

"Falta de presentación de informes

Artículo 21bis

- 1 Cuando un Estado Parte no cumpla con su obligación en virtud del párrafo 2 del artículo 21, y de ello resulte una pérdida financiera para el Fondo SNP, ese Estado Parte estará obligado a indemnizar al Fondo SNP por esa pérdida. La Asamblea, oída la opinión del Director, decidirá si el Estado Parte de que se trate habrá de pagar tal indemnización.
- 2 El Fondo SNP no pagará indemnización por todo suceso en lo que respecta a los daños en el territorio, incluido el mar territorial conforme al artículo 3 a) del presente Convenio, la zona económica exclusiva u otra zona determinada

conforme al artículo 3 b) del presente Convenio, o los daños conforme al artículo 3 c) del presente Convenio, de un Estado Parte respecto de un suceso determinado o por las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, conforme al artículo 3 d) del presente Convenio hasta que se hayan cumplido las obligaciones conforme a los párrafos 2 y 4 del artículo 21, en cuanto a ese Estado Parte respecto de todos los años anteriores al acaecimiento de un suceso respecto del cual se procura indemnización. La Asamblea determinará en el Reglamento interior del Fondo SNP las circunstancias en las que se considerará que un Estado Parte no ha cumplido estas obligaciones.

- 3 Cuando se haya denegado indemnización temporalmente de conformidad con el párrafo 2, la indemnización se denegará permanentemente si las obligaciones conforme a los párrafos 2 y 4 del artículo 21, no se han cumplido dentro del plazo de un año después de que el Director haya notificado a ese Estado Parte su incumplimiento de las obligaciones.
- 4 Todo pago de contribuciones adeudadas al Fondo SNP se descontará de la indemnización pagadera al deudor o a los agentes del deudor.
- 5 Los párrafos 2 a 4 no se aplicarán a las reclamaciones por pérdida de vidas humanas o lesiones personales."

Artículo 11

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 23 del Convenio por el siguiente texto:

- 1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 21, un Estado Parte podrá, al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que asume la responsabilidad por las obligaciones que el presente Convenio impone a toda persona que deba pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18, 19 ó 20 o en el párrafo 5 del artículo 21 con respecto a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas recibidas en el territorio de ese Estado. Tal declaración se hará por escrito y en ella se especificará cuáles son las obligaciones contraídas.

Artículo 12

Se suprime el artículo 43 del Convenio.

Artículo 13

El modelo de un certificado adjunto al Convenio se reemplaza por el modelo adjunto al presente Protocolo.

Interpretación y aplicación

Artículo 14

- 1 Entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el presente Protocolo se considerarán e interpretarán como un único instrumento.

Artículo 15

En el capítulo VI se inserta el siguiente texto como artículo 44bis del Convenio:

"Artículo 44bis

Las cláusulas finales del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20...]

- 1 Los artículos 1 a 44 y los Anexos I y II del Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, enmendado por el Protocolo de [20...] al mismo, junto con las cláusulas finales, constituirán y se denominarán el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20...] (Convenio SNP de [20...]).
- 2 Las cláusulas finales del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20...] serán este artículo y las cláusulas finales del Protocolo de [20...] por el que se modifica el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996.
- 3 Los artículos que comprenden las cláusulas finales del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, en su forma enmendada por el Protocolo de [20...] se volverán a numerar por orden consecutivo en relación con los artículos precedentes de dicho Convenio. Las referencias en las cláusulas finales a otros artículos de las cláusulas finales se volverán a numerar en consecuencia."

CLÁUSULAS FINALES

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

Artículo 16

- 1 El presente Protocolo estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el [.....] hasta el [.....] y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.
- 2 A reserva de las disposiciones de los párrafos 4 y 5, los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:
 - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) adhesión.
- 3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.
- 4 La manifestación de consentimiento en obligarse por el presente Protocolo irá acompañada de la presentación al Secretario General de datos sobre las cantidades totales de carga sujeta a contribución de hecho, recibida en ese Estado durante el año civil precedente respecto de la cuenta general y de cada cuenta independiente.
- 5 La manifestación de consentimiento que no vaya acompañada de tales datos no será válida y no será aceptada por el Secretario General.
- 6 Todo Estado, que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo, presentará anualmente, desde ese momento el 31 de mayo o anteriormente hasta que el presente Protocolo entre en vigor para él, datos sobre las cantidades totales de carga sujeta a contribución de hecho, recibida en ese Estado durante el año civil precedente respecto de la cuenta general y de cada cuenta independiente.
- 7 Un Estado, que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo y que no haya cumplido sus obligaciones en virtud del párrafo 6 de presentar datos sobre la carga sujeta a contribución respecto a los años pertinentes, antes de la entrada en vigor del Protocolo para ese Estado, será suspendido temporalmente hasta que haya cumplido todas esas obligaciones.
- 8 Se considerará que un Estado, que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el Convenio, ha retirado dicho consentimiento en la fecha en que haya firmado el presente Protocolo o depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al mismo, de conformidad con el párrafo 2.

Entrada en vigor

Artículo 17

- 1 El presente Protocolo entrará en vigor 18 meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:
 - a) por lo menos 12 Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de dos millones de unidades de arqueo bruto cada uno, hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él, y
 - b) el Secretario General haya recibido información de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 4 y 6 del artículo 16, de que las personas que en dichos Estados estarían obligadas a pagar contribuciones en virtud de los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 18 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, han recibido durante el año civil precedente una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general.
- 2 Para el Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para su entrada en vigor, ese consentimiento surtirá efecto tres meses después de la fecha en que se haya manifestado tal consentimiento, o en la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, si esta fecha es posterior.

Revisión y enmienda

Artículo 18

- 1 La Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el Convenio, enmendado por el presente Protocolo.
- 2 El Secretario General convocará una conferencia de los Estados Partes en el presente Protocolo, con objeto de revisar o enmendar el Convenio, enmendado por el presente Protocolo, a petición de seis Estados Partes o de un tercio de los Estados Partes, si esta cifra es mayor.
- 3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda al Convenio, enmendado por el presente Protocolo, se considerará aplicable al Convenio enmendado.

Enmienda de los límites

Artículo 19

- 1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18, el procedimiento especial establecido en el presente artículo se aplicará únicamente a los efectos de enmendar los límites que figuran en el párrafo 1 del artículo 9 y en el párrafo 5 del artículo 14 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo.

- 2 A petición de por lo menos la mitad, pero en ningún caso menos de seis, de los Estados Partes en el presente Convenio, el Secretario General distribuirá entre todos los Miembros de la Organización y todos los Estados Contratantes cualquier propuesta destinada a enmendar los límites establecidos en el párrafo 1 del artículo 9 y en el párrafo 5 del artículo 14 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo.
- 3 Toda enmienda propuesta y distribuida como acaba de indicarse será sometida a la consideración del Comité Jurídico de la Organización (el Comité Jurídico) al menos seis meses después de la fecha de su distribución.
- 4 Todos los Estados Contratantes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité Jurídico cuyo objeto sea examinar y aprobar enmiendas.
- 5 Las enmiendas se aprobarán por mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes presentes y votantes en el Comité Jurídico, ampliado tal como se dispone en el párrafo 4, a condición de que al menos la mitad de los Estados Contratantes del Convenio estén presentes en el momento de la votación.
- 6 Al pronunciarse sobre una propuesta destinada a enmendar los límites, el Comité Jurídico tendrá en cuenta la experiencia que se tenga de los sucesos y, especialmente, la cuantía de los daños que de ellos se deriven, las fluctuaciones registradas en el valor de las monedas y el efecto de la enmienda propuesta en el coste del seguro. También tendrá en cuenta la relación entre los límites establecidos en el párrafo 1 del artículo 9 y los establecidos en el párrafo 5 del artículo 14 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo.
- 7
 - a) Ninguna enmienda de los límites que se proponga en virtud del presente artículo podrá examinarse antes de transcurridos cinco años desde la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma, ni antes de transcurridos cinco años desde la fecha de entrada en vigor de una enmienda anterior en virtud del presente artículo.
 - b) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el presente Protocolo incrementado, como máximo, en un seis por ciento anual, calculado como interés compuesto, a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma.
 - c) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el presente Protocolo multiplicado por tres.
- 8 La Organización notificará a todos los Estados Contratantes toda enmienda aprobada de conformidad con el párrafo 5. La enmienda se considerará aceptada al final de un periodo de dieciocho meses contados a partir de la fecha de notificación, salvo que durante ese periodo no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en el momento de la aprobación de la enmienda hayan comunicado al Secretario General que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso ésta se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno.

- 9 Toda enmienda que se considere aceptada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 entrará en vigor dieciocho meses después de su aceptación.
- 10 Todos los Estados Contratantes estarán obligados por la enmienda, salvo que denuncien el presente Protocolo de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 20 al menos seis meses antes de que la enmienda entre en vigor. Tal denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.
- 11 Cuando una enmienda haya sido aprobada pero el periodo de dieciocho meses necesario para su aceptación no haya transcurrido aún, todo Estado que se constituya en Estado Contratante durante ese periodo estará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. Todo Estado que se constituya en Estado Contratante después de ese periodo estará obligado por cualquier enmienda que haya sido aceptada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8. En los casos a que se hace referencia en el presente párrafo, un Estado quedará obligado por una enmienda a partir de la fecha en que ésta entre en vigor o cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de ese Estado, si la fecha en que esto ocurra es posterior.

Denuncia

Artículo 20

- 1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento después de la expiración del periodo de un año a partir de la fecha en que entre en vigor el presente Protocolo para ese Estado.
- 2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia en ese sentido ante el Secretario General.
- 3 La denuncia surtirá efecto doce meses después de la fecha en que el Secretario General reciba el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que se haga constar en dicho instrumento.
- 4 Independientemente de que un Estado Parte haya efectuado una denuncia en virtud del presente artículo, seguirá aplicándose toda disposición del presente Protocolo relativa a la obligación de pagar contribuciones con arreglo a lo estipulado en los artículos 18 ó 19 o en el párrafo 5 del artículo 21 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, respecto de los pagos de indemnización que la Asamblea pueda decidir en relación con un suceso acaecido antes de que la denuncia surta efecto.

Periodos de sesiones extraordinarios de la Asamblea

Artículo 21

- 1 Todo Estado Parte podrá, dentro de los noventa días siguientes a la fecha en que se haya depositado un instrumento de denuncia que en su opinión origine un aumento considerable en el nivel de las contribuciones de los demás Estados Partes, pedir al Director que convoque un periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea. El Director convocará la Asamblea para que ésta se reúna 60 días después, como mínimo, de la fecha de recepción de la petición.
- 2 El Director podrá convocar por iniciativa propia un periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea dentro de los sesenta días siguientes a la fecha en que se haya depositado un instrumento de denuncia, si estima que tal denuncia originará un aumento considerable en el nivel de las contribuciones de los demás Estados Partes.
- 3 Si, en el curso de un periodo de sesiones extraordinario convocado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 ó 2, la Asamblea decide que la denuncia va a originar un aumento considerable en el nivel de las contribuciones de los demás Estados Partes, cualquiera de éstos podrá, a más tardar 120 días antes de la fecha en que la denuncia surta efecto, denunciar a su vez el presente Protocolo, y esta segunda denuncia surtiría efecto a partir de la misma fecha que la primera.

Cesación

Artículo 22

- 1 El presente Protocolo dejará de estar en vigor:
 - a) en la fecha en que el número de Estados Partes sea inferior a seis; o
 - b) doce meses después de la fecha en que los datos relativos a un año civil anterior hayan de notificarse al Director de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, si tales datos muestran que la cantidad total de carga sujeta a contribución con respecto a la cuenta general, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a) y c) del artículo 18 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, recibida en los Estados Partes en dicho año civil anterior fue inferior a 30 millones de toneladas.

No obstante lo dispuesto en el apartado b), si la cantidad total de carga sujeta a contribución con respecto a la cuenta general, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a) y c) del artículo 18 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, recibida en los Estados Partes en el año civil precedente fue inferior a 30 millones de toneladas pero superior a 25 millones de toneladas, la Asamblea podrá, si considera que ello se debió a circunstancias excepcionales y que es improbable que se repita, decidir, antes de la expiración del periodo de doce meses antes mencionados, que el Protocolo siga estando en vigor. Sin embargo, la Asamblea no podrá adoptar tal decisión más de dos años consecutivos.

- 2 Los Estados que estén obligados por el presente Protocolo la víspera de la fecha en que éste deje de estar en vigor, permitirán que el Fondo SNP desempeñe las funciones descritas en el artículo 23 y, a esos efectos solamente, seguirán estando obligados por el presente Protocolo.

Liquidación del Fondo SNP

Artículo 23

- 1 Aun cuando el presente Protocolo deje de estar en vigor, el Fondo SNP:
 - a) satisfará las obligaciones que le correspondan respecto de un suceso ocurrido antes de que el presente Protocolo haya dejado de estar en vigor; y
 - b) podrá ejercer sus derechos por lo que hace a las contribuciones adeudadas en la medida en que éstas sean necesarias para satisfacer las obligaciones contraídas en virtud de lo dispuesto en a), incluidos los gastos de administración del Fondo SNP necesarios para este fin.
- 2 La Asamblea tomará todas las medidas adecuadas para llevar a cabo la liquidación del Fondo SNP, incluida la distribución equitativa, entre las personas que hayan contribuido al mismo, de cualesquiera bienes que puedan quedar.
- 3 A los efectos del presente artículo, el Fondo SNP seguirá siendo una persona jurídica.

Depositario

Artículo 24

- 1 El presente Protocolo y toda enmienda aprobada en virtud del artículo 19 serán depositados ante el Secretario General.
- 2 El Secretario General:
 - a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, y a todos los Miembros de la Organización de:
 - i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca y los datos sobre la carga sujeta a contribución presentados de conformidad con el párrafo 4 del artículo 16;
 - ii) datos sobre la carga sujeta a contribución presentados anualmente desde entonces, de conformidad con el párrafo 6 del artículo 16, hasta la fecha en que entre en vigor el presente Protocolo;
 - iii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

- iv) toda propuesta destinada a enmendar los límites de las cuantías de indemnización que se haya presentado de conformidad con lo dispuesto el párrafo 2 del artículo 19;
 - v) toda enmienda que haya sido aprobada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 19;
 - vi) toda enmienda que se considere aceptada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 19, así como de la fecha en que tal enmienda entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 9 y 10 de dicho artículo;
 - vii) todo instrumento de denuncia del presente Protocolo que se deposite, así como de la fecha en que se recibió dicho instrumento y la fecha en que la denuncia surtirá efecto; y
 - viii) toda notificación exigida por cualquier artículo del presente Protocolo; y
- b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
- 3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá una copia auténtica certificada del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Idiomas

Artículo 25

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

HECHO EN [] el día [] de [] de dos mil [].

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

ANEXO I

CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA RELATIVO A LA
RESPONSABILIDAD POR DAÑOS OCASIONADOS POR SUSTANCIAS
NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS (SNP)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20...]

Nombre del buque	Número o letras distintivo	Nº OMI de identificación del buque	Puerto de registro	Nombre y domicilio social principal completo del propietario

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 12 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20...].

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre

Dirección

Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

.....
(Nombre completo del Estado)

En
(Lugar)

A
(Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)

Notas explicativas:

- 1 A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.
- 4 En el epígrafe "Duración de la garantía", indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.
- 5 En el epígrafe "Dirección" del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores), deberá indicarse el domicilio social principal del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el domicilio social en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.

ANEXO 3**SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP:
ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO
DE PROTOCOLO DEL CONVENIO****Declaración de Chipre**

La Asamblea del Fondo de 1992 actualmente cuenta con 102 Estados Miembros y el proyecto de protocolo del Convenio SNP se basó en una iniciativa de unos cuantos Estados Miembros, bajo los auspicios de esa organización.

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado al que las Naciones Unidas le han asignado por mandato la compilación de los convenios internacionales, estando integrada actualmente por 168 Estados Miembros.

La República de Chipre opina que el Comité Jurídico en su 94º periodo de sesiones decidió aprobar el texto de un proyecto de tratado internacional que enmienda el actual Convenio SNP, 1996, sin ninguna consideración adecuada por los miembros de la Organización Marítima Internacional.

El Comité Jurídico nunca ha llevado a cabo un estudio o ha solicitado a los miembros de la Organización que diesen a conocer las razones que les impedían ratificar el actual Convenio SNP, 1996. Tampoco existe en el seno de la Organización ningún documento que apoye y sirva de base para una decisión conexa por parte del Comité Jurídico al respecto o si incluso el Convenio SNP, en su versión actual, nunca será ratificado y por tanto no entraría en vigor.

Por el contrario, la iniciativa presentada por este grupo concreto de países de adoptar un protocolo, de hecho hace innecesario el proceso de ratificación del actual Convenio.

A la luz de la decisión del Comité Jurídico y partiendo del hecho de que la República de Chipre ratificó el Convenio SNP y ha dado cumplimiento a todas las obligaciones conexas en materia de notificación resultantes de las disposiciones aplicables pertinentes del Convenio, Chipre tiene serias reservas acerca de si el protocolo propuesto "solventaría" los "problemas relativos a la ratificación" "determinados". Por tanto, reservamos nuestra postura sobre las propuestas de enmienda a los límites de la responsabilidad y a la cuestión de los GNL y tenemos serias dudas sobre la viabilidad de las cláusulas relativas a la falta de notificaciones.

La delegación de Chipre también objeta y se opone fuertemente a que este caso sea tomado como precedente en todo caso que pueda haber en el futuro de presentación de un proyecto de texto de convenio por parte de cualquier grupo de Estados sin que los órganos de la OMI hayan examinado adecuadamente la cuestión y que incluya la necesidad de enmendar cualquier convenio internacional existente esté o no en vigor.

Chipre continúa estando comprometida con los objetivos y finalidades del Convenio SNP y mantiene su voluntad de hacer que el Convenio SNP entre en vigor lo antes posible.

ANEXO 4**PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA****i) Informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar****Declaración del Grupo internacional de asociaciones P e I (Clubes P e I)**

Se pidió al Grupo internacional que pusiera al tanto al Comité Jurídico de los cambios recientes en los criterios adoptados por los Clubes miembros del Grupo, los cuales también se dieron a conocer en la octava reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT.

Los Clubes integrados en el Grupo internacional han convenido en enmendar sus reglas de modo que las reglas de pagar para ser pagado y las relativas a la retirada con carácter retroactivo de la cobertura debido a la falta de pago de las primas no se aplicarán cuando se trate de reclamaciones válidas por muerte o lesiones personales presentadas por gente de mar o sus dependientes. Estos nuevos criterios serán de aplicación a partir de cuando se enmienden las reglas, teniéndose la intención de que las reglas de los clubes se enmienden a partir del 20 de febrero de 2009. Estos criterios serán de aplicación a las reclamaciones notificadas después de los cambios en las reglas, si bien no serán de aplicación a las reclamaciones en curso o aquellas que se notifiquen con antelación a los cambios en las reglas. Las reclamaciones estarán sujetas a todos los límites obligatorios que apliquen los clubes. Actualmente estos límites son 2 000 millones de dólares de los Estados Unidos por muerte y lesiones de los pasajeros; y 3 000 millones por muerte y lesiones personales de los pasajeros y tripulantes, de forma conjunta.

ANEXO 5**PROVISION GARANTIA FINANCIERA****i) Informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono a la gente de mar****Declaración de la ICS**

La ISF ha sido la valedora de los intereses del sector en el marco de la labor del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT. Sus representantes no han podido asistir a esta reunión y, en razón de su ausencia, le rogamos acepten nuestra intervención.

A fin de evitar interpretaciones erróneas, queremos señalar que el sector es totalmente consciente de que si un naviero de forma unilateral rescinde el contrato de trabajo de un marino en un país extranjero, éste tiene la obligación de repatriar a los marinos en cuestión, corriendo con los gastos y tiene que pagar los costos de mantenimiento y de otro tipo resultantes de su abandono.

Los Gobiernos e interlocutores sociales quieren contar con una solución obligatoria y vinculante para los problemas relacionados con el abandono, si bien esto no es una tarea fácil debido a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 y las estructuras del sector de los seguros. El sector está examinando opciones con las partes interesadas y tratando de encontrar solución que presentaría en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo.

Tal como ha dicho el distinguido delegado de los Países Bajos, necesitamos aclaraciones. Se ha de tener presente que los instrumentos jurídicos obligatorios y vinculantes son diferentes de las directrices y que se han de redactar cuidadosamente dado que constituyen los fundamentos de las reclamaciones jurídicas. Asimismo se han de examinar aspectos importantes tales como la definición de abandono, los límites de la responsabilidad, y los límites de las estructuras de seguro disponibles.

Por último, es problemático como se garantizarían las reclamaciones de la gente de mar en caso de abandono y como asegurarlas e incluirlas dentro del marco de los mecanismos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Si los Estados quieren introducir un sistema de certificación estatal, esto crearía problemas administrativos adicionales. El sector por tanto insta a los Gobiernos a que procedan cautelosamente al examinar la opción de un sistema de este tipo.

ANEXO 6

**MANDATO REVISADO PARA LA LABOR FUTURA DEL GRUPO MIXTO
ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE RESPONSABILIDAD E
INDEMNIZACIÓN RESPECTO DE LAS RECLAMACIONES
POR MUERTE, LESIONES CORPORALES Y
ABANDONO DE LA GENTE DE MAR**

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

ANEXO 7

TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

Declaración de la India

Señor Presidente,

Le agradezco la oportunidad de intervenir que se le ha brindado a esta delegación. Nuestra intervención se refiere a la injusta, irrazonable y prolongada detención de dos ciudadanos indios, el Capitán Jasprit Chawla y el Jefe de Máquinas Sr. Syam Chetan, del **Hebei Spirit**, quienes fueron absueltos por un tribunal de la República de Corea dado que estimó que eran inocentes de todas las acusaciones relacionadas con la infracción de la legislación sobre contaminación de los océanos de ese país, tras un suceso de derrame de hidrocarburos el 7 de diciembre de 2007, cuando una grúa flotante colisionó con el **Hebei Spirit**, que estaba anclado.

Esta prolongada detención ilustra las injusticias de las que son objeto frecuentemente los capitanes de buques quienes normalmente no tienen ninguna responsabilidad por los accidentes, de no ser por hecho de que están al frente de un buque que se ve involucrado en un accidente.

En el caso del suceso del **Hebei Spirit**, lamentablemente y con angustia constatamos una vez más que unos marinos terminan siendo las víctimas debido a una enmarañada y maliciosa red extrajudicial y/o extralegal de interpretaciones de la legislación local. Siendo que en todo el mundo quienes tienen pendientes graves acusaciones civiles o penales pueden ser liberados bajo fianza y se les permite vivir en sus lugares de residencia normal hasta que son juzgados o están a la espera de un recurso, por qué no puede liberarse a estos dos marinos inocentes, teniendo presente que lo único de lo que se les puede acusar es que estaban a bordo de un superpetrolero anclado, cuando un buque que remolcaba una grúa colisionó con éste.?

Aceptamos totalmente que es necesario llevar a cabo una investigación minuciosa de los accidentes y que quienes han actuado negligentemente hayan de pagar las consecuencias.

Queremos transmitir nuestra sorpresa, descontento y gran preocupación por el hecho de que los tribunales de la República de Corea hayan decidido que los oficiales del buque han de continuar detenidos, a pesar de su absolución, por un periodo que posiblemente se prolongue durante un año hasta que concluyan otras vistas. Estas medidas pareciesen estar injustificadas, ser irrazonables y contravenir los derechos humanos.

Queremos recordar a quienes son responsables por la detención continuada de gente de mar que los tribunales que han dictado sentencia han determinado que era otro buque, que remolcaba la grúa flotante que colisionó con el buque tanque anclado, el que tuvo toda la responsabilidad por el suceso. A pesar de esta conclusión, la gente de mar ha continuado detenida, a pesar de la garantía dada por ellos mismos y por sus empleadores de que en caso de que hubiera otro juicio, comparecerían en el mismo.

Los dos oficiales han estado detenidos en la República de Corea desde el 7 de diciembre 2007 y estimamos, basándonos en nuestra experiencia reciente en casos similares, que esta detención injusta y continuada bien puede afectar el bienestar físico y mental de estos dos hombres. Esto podría evitarse si se les permitiese volver a sus lugares de origen y al entorno

familiar, hasta que sea necesaria su comparecencia para colaborar en cualquier otra investigación que se lleve a cabo en la República de Corea.

Como sector que presta servicios a la sociedad internacional, continuamos estando comprometidos en la protección del medio ambiente y abogamos porque los accidentes marítimos sean investigados rápida y minuciosamente. Estamos empeñados en que quienes están involucrados en incidentes dolosos que pueden causar daño al medio marino sean enjuiciados.

No obstante, ni podemos, ni vamos a apoyar que se imputen delitos a gente de mar, ni que se les otorgue un trato injusto, irrazonable y poco equitativo que va en contra de los principios de la OMI y de la OIT. A este respecto, son pertinentes las "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo".

A comienzos de este mes, el Señor Ministro de Transporte Marítimo, que encabezó una delegación comercial que viajó a Corea, se reunió con los oficiales y trató del asunto con su contraparte en el Gobierno de la República de Corea. Estamos a la espera de una respuesta positiva de parte de la República de Corea, que solvente esta detención continuada, que todavía persiste.

Tememos que la crisis por la que está pasando el sector en materia de reclutamiento empeorará a menos que sus miembros se unan para proteger a la gente de mar de ataques legales carentes de razón. Asimismo, si el sector no protege a los miembros de la tripulación, cada día se hará más difícil encontrar nuevos candidatos.

Todos, de una manera u otra, nos ganamos nuestro sustento a partir del mar y con el trabajo de la gente de mar. Tengamos un comportamiento digno y asignemos una alta prioridad a la liberación de nuestros colegas marinos y al respeto que se les debe.

Pedimos a nuestros colegas de la República de Corea del Sur presentes en la reunión, que hagan uso de sus influencias para ayudar al Capitán Jasprit Chawla y al Primer Oficial Syam Chetan para que puedan volver a casa tan pronto como sea posible. Hagamos que sea posible que dos familias en la India puedan decir, con felicidad y orgullo, que "en el mar, un marino nunca abandona a otro en peligro; nuestros hijos/familiares marinos fueron rescatados por colegas en tierra."

Muchas gracias señor Presidente.

ANEXO 8**TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE
ACCIDENTE MARÍTIMO****Declaración de China**

El Gobierno chino está gravemente preocupado por las recientes novedades en torno al caso del **Hebei Spirit**, en la República de Corea. Como es sabido las autoridades de la República de Corea se negaron a permitir que el capitán y el primer oficial abandonaran el país, a pesar de su absolución por un tribunal de ese país y estos marinos, una vez más, van a ser enjuiciados por un tribunal de apelación.

La larga e injustificada detención del capitán y el primer oficial y la insistencia de las autoridades de la República de Corea en imputar delitos a estos marinos contravienen el derecho internacional y, en especial, las recientemente adoptadas Directrices OMI/OIT sobre el trato justo a la gente de mar en caso de accidente marino. Se estima que estas tentativas de imputar delitos tienen unos efectos negativos cada día mayores en el desarrollo sostenible y racional del transporte marítimo internacional, dada la carencia a nivel mundial de gente de mar y los problemas para atraer a jóvenes a la profesión de marinos.

Por tanto, el Gobierno chino hace un llamamiento a las autoridades de la República de Corea, en su calidad de país con grandes intereses en el transporte marítimo, a que con rapidez adopte medidas eficaces para poner fin a la imputación de delitos a la gente de mar y permitir al capitán y al primer oficial del **Hebei Spirit** que regresen a la India tan pronto como sea posible. Mientras tanto, también pide a las autoridades de la República de Corea a que respeten plenamente el derecho internacional y, entre otras de sus disposiciones, el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos y las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo a la gente de mar en caso de accidente marítimo, a fin de garantizar una investigación objetiva e imparcial y un juicio justo en el caso del **Hebei Spirit**.

ANEXO 9

TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO
DE ACCIDENTE MARÍTIMO

Declaración de la República de Corea

Antes de nada, mi delegación quiere dar las gracias a los distinguidos delegados de la India, China, Liberia y las Filipinas por haber planteado la cuestión relativa a los dos marinos indios, que han permanecido en la República de Corea.

Desde que el año pasado ocurriese el suceso con el **Hebei Spirit** en la República de Corea, se han acometido con éxito operaciones de restauración y rehabilitación las cuales ya casi han concluido, habiendo prestado gentilmente asistencia organizaciones internacionales importantes tales como los FIDAC, la OMI, la ITOPI y muchos Estados Miembros de la OMI.

Aprovechando esta oportunidad, mi delegación quiere transmitirles el profundo agradecimiento del Gobierno de la República de Corea por su oportuna e invaluable asistencia y dedicación.

Sr. Presidente,

Tras haber tomado nota de las intervenciones de los distinguidos delegados de la India y China, con cautela, mi delegación se siente obligada a hacer ciertas observaciones sobre el caso del **Hebei Spirit**.

Mi delegación quisiera comenzar por subrayar el firme compromiso del Gobierno de la República de Corea con el trato justo de la gente de mar tras un accidente y la mejora de su bienestar en conjunto. Teniendo esto presente, Sr. Presidente, mi Gobierno desde un principio ha examinado cuidadosamente la cuestión, asignándole una gran importancia tal como siempre lo ha hecho con respecto a estos asuntos. También se ha procedido así debido a que la República de Corea es uno de los países que envía a mucha gente de mar a navegar en el extranjero.

Sr. Presidente,

Mi delegación opina que ésta es una cuestión básicamente jurídica que ha de ser abordada por los órganos judiciales coreanos, desde su independencia y de conformidad con la legislación y reglas nacionales. En este contexto mi delegación, y solamente a efectos de referencia, quisiera señalar que el respeto a los procesos judiciales nacionales se ha incluido como unos principios básicos en las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidentes marítimos.

Sr. Presidente,

El suceso del **Hebei Spirit** originó una contaminación de carácter catastrófico en la línea de costa occidental de la República de Corea y ahora el caso va a ser visto por un tribunal de apelación, lo cual constituye la última fase de las diligencias procesales. Al contrario que los países con derecho de tradición anglosajona, en la República de Corea es el tribunal de apelación

el que normalmente determina, con carácter definitivo y firme, los aspectos factuales del caso. Por tanto, cuando un fiscal apela la decisión del tribunal que ha dictado sentencia, se amplía el proceso para determinar los hechos del caso y el acusado ha de comparecer ante el tribunal de apelación.

Sr. Presidente,

Los dos marinos indios en cuestión están ahora alojados en un hotel de lujo y disfrutan de un trato justo y completa protección de conformidad con la legislación internacional pertinente sobre derechos humanos, sin ser objeto de ninguna restricción física en la República de Corea. Son libres de desplazarse, reunirse con otras personas y comunicarse con sus familias en la India, según les plazca. Como resultado del pleno respeto por parte de la fiscalía coreana de las Directrices de la OMI, ni están privados de libertad ni en prisión, si bien ambos están encausados.

Sr. Presidente,

Habiendo tomado debida nota de la importancia que la comunidad marítima internacional le asigna a la cuestión, mi delegación quiere apuntar que el Gobierno de la República de Corea ha estado haciendo todo lo que ha estado a su alcance, habiéndose de señalar especialmente las estrechas consultas con las autoridades pertinentes, a fin de que el proceso judicial en curso concluya lo antes posible, de forma adecuada. De conformidad con información reciente, se tiene previsto que el tribunal de apelación posiblemente concluya los trámites procesales a finales del presente mes de noviembre.

A este respecto y reiterando la firme creencia de mi Gobierno en el espíritu subyacente al trato justo de la gente de mar, especialmente en el caso de accidentes marítimos, y subrayando su compromiso con este principio, mi delegación sinceramente espera que los dos marinos indios puedan pronto regresar a sus hogares.

Muchas gracias por su atención.

ANEXO 10**TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO****Declaración de la República Islámica del Irán**

Esta delegación, al mismo tiempo que subraya la importancia de la cuestión del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, quisiera señalar a la atención del Comité Jurídico el fenómeno creciente de la denegación de los permisos en tierra a la gente de mar lo que, en nuestra opinión, es un aspecto de importancia para la comunidad marítima, tanto desde el punto de vista de los derechos humanos como del de la seguridad del transporte marítimo y, como correctamente ha señalado la Sra. Balkin, distinguida y capaz Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI, por lo que respecta a atraer nuevas vocaciones al sector.

Durante los últimos meses se ha informado de que en distintas ocasiones se ha privado a marinos iraníes del permiso en tierra, en algunos puertos extranjeros, no siendo este el caso solamente con respecto a marinos iraníes. ¡Aparentemente la razón principal de este trato injusto son los posibles riesgos en materia de seguridad que, simplemente, en razón de su nacionalidad, pueden imponer los marinos! En nuestra opinión, tal como han indicado algunos estudiosos de temas marítimos, este trato no solamente contradice obviamente el principio de igualdad ante la ley y la dignidad de los marinos en cuestión, que han pasado no solamente semanas sino, a veces, meses en el mar, sino que también tiene efectos drásticos en la seguridad de la navegación y genera inquietudes graves entre los marinos, especialmente entre quienes aspiran a ingresar en la profesión.

Señor Presidente, hoy día todos somos conscientes de que la fatiga es uno de los principales factores de riesgo conducentes a un accidente marítimo. En nuestra opinión los convenios sobre seguridad marítima más importantes, esto es, el Convenio SOLAS y el Convenio de Formación, no solamente obligan a los Estados de abanderamiento a prevenir y a mitigar el fenómeno de la fatiga en los buques inscrito en sus registros, sino que también obligan a los Estados rectores de puertos a abstenerse de adoptar cualquier medida no procedente, tal como privar del permiso en tierra, que pueda incrementar la fatiga entre los marinos a bordo de buques extranjeros.

Si esto es así, ¿no incrementa la fatiga la denegación indebida del permiso en tierra, tras un largo tiempo de duro trabajo a bordo de un buque?

Teniendo presente la importancia fundamental de las instalaciones de asistencia social en los puertos para la salud de la gente de mar así como las actividades de la OIT a este respecto, tales como la adopción del Convenio N° 163 y de tres recomendaciones internacionales, esto es, recomendación N° 48 adoptada en 1936, la recomendación 138 adoptada en 1970 y la recomendación N° 173 adoptada en 1987, esta delegación es del parecer que los esforzados marinos necesitan de recreación cuando están en puertos extranjeros. Por tanto, en nuestra opinión, y tal como correctamente han señalado algunos estudiosos del tema marítimo, ya es hora

de que Estados cuyas economías en gran medida dependen de la gente de mar, cesen de tratarlos, como "peones humanos", en el marco de intereses jurídicos y políticos. También ha llegado el momento de que nuestra comunidad internacional reconozca que el disfrute de oportunidades tales como el permiso en tierra constituyen un derecho, o al menos un anhelo legítimo, de la gente de mar, independientemente de su nacionalidad. Esta cuestión por supuesto ha de reglamentarse por medio del derecho internacional.

Por último estimamos que el Comité Jurídico de la OMI es uno de los foros más apropiados para abordar seriamente esta cuestión y las preocupaciones relacionadas con el trato de la gente de mar, tal como se considere oportuno.

Muchas gracias Sr. Presidente.

ANEXO 11**TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE
ACCIDENTE MARÍTIMO****Declaración del Reino Unido**

Esta observación es de carácter general y no se refiere específicamente a ningún caso.

El Gobierno del Reino Unido rechaza enérgicamente la tendencia a imputar delitos a la gente de mar, que es evidente en determinadas partes del mundo. No pretendemos crear tipos penales a nivel nacional que injustamente afecten a la gente de mar u a otras personas que prestan servicio en el campo del transporte marítimo. Por el contrario, valoramos la función de la gente de mar cualificada y altamente motivada que opera buques modernos y tecnológicamente avanzados, instrumentales para el disfrute de las ventajas económicas que genera el comercio y los beneficios para el medio ambiente generados por un transporte marítimo eficaz, limpio y seguro.

El Reino Unido no acepta ninguna detención injusta e ilícita de capitanes o tripulantes a los efectos de investigar accidentes y, por lo general, no contempla la contaminación resultante de un accidente marítimo como un delito.

ANEXO 12

TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

Declaración del Comité Marítimo Internacional (CMI)

Señor Presidente, distinguidos Delegados,

Agradezco la oportunidad de poder pronunciar esta breve declaración en nombre del Comité Marítimo Internacional (CMI). Coordinó el grupo de trabajo el CMI sobre el trato justo de la gente de mar (WGFTS).

El WGFTS del CMI tomó nota de que el Comité Jurídico en su 93º periodo de sesiones, celebrado en Panamá, examinó este asunto y así como cuestiones relativas a las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar, adoptadas en 2006. En su 93º periodo de sesiones también acordó que sería adecuado obtener experiencia en la aplicación de las actuales Directrices antes de examinar cualquier posible revisión.

El CMI entendió que se debía dejar pasar un periodo razonable de tiempo antes de que pudieran examinarse los efectos de las Directrices. En nuestra opinión, este periodo razonable de tiempo ya ha transcurrido.

Se esperaba que las Directrices OMI/OIT aliviaran significativamente los problemas que encuentra la gente de mar tras un accidente marítimo. Desafortunadamente pareciese que a pesar de la entrada en vigor de las Directrices continua siendo problemático el trato justo de la gente de mar. Están causando preocupación a nivel internacional casos tales como el del **Zim México III**, Mobile, (Estados Unidos); el **Coral Sea**, Aegion/Patras (Grecia); el **Cosco Busan**, San Francisco, (Estados Unidos) y el **Hebei Spirit**, Daesan (República de Korea).

Un aspecto importante de la cuestión de la "injusticia" es que ciertas normas enfocadas a otros propósitos en ocasiones se aplican contra gente de mar, lo cual puede afectar de forma grave los derechos a la gente de mar involucrado en estas situaciones.

En algunas ocasiones las reglas existentes, que tienen como objetivo mejorar la seguridad del transporte marítimo, son aplicadas de forma abusiva por Estados, que no son los de abanderamiento, que quieren investigar un siniestro que ha ocurrido fuera de su jurisdicción.

En mi experiencia personal acumulada durante los últimos dos años, regímenes existentes tales como las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto están siendo ampliamente usados por algunos estados para forzar y ejercer presión sobre la gente de mar a fin de que cooperen en investigaciones que no son oficiales sobre accidentes marítimos, sobre los que el Estado no tiene jurisdicción territorial ni tampoco cabe la participación de los Estados de abanderamiento en la cuestión. Frecuentemente los estados están en convivencia a este respecto.

El Grupo de trabajo del CMI opina que toda la gente de mar ha de gozar de los mismos derechos humanos básicos de todos los demás ciudadanos, de conformidad con la legislación y convenios internacionales existentes. Tanto ellos como sus familias son muy vulnerables al ejercicio injusto del poder soberano y con frecuencia sufren grandes penurias.

A modo de comentario quisiera señalar, tal como se ha mencionado hoy en este foro por parte de diversos delegados, que el trato injusto de la gente de mar puede tener un efecto adverso muy serio por lo que respecta a atraer gente al sector marítimo.

El Grupo de trabajo del CMI solicita permiso para presentar un documento sobre estas cuestiones al Comité Jurídico en su noventa y cinco periodo de sesiones, con miras a su examen.

ANEXO 13**TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO****Declaración de la Cámara Naviera Internacional (ICS)**

Señor Presidente, con el mayor de los respetos hacia usted y los representantes de la República de Corea, y en nombre del sector del transporte marítimo y de las asociaciones de gente de mar (esto es, BIMCO, ICS, ISF, INTERCARGO e INTERTANKO, los Clubes P e I y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte) también queremos poner de manifiesto nuestra gran preocupación por la continua detención o "prohibición de salida" de estos dos oficiales de la marina mercante, a pesar de su absolución, a la espera de una nueva vista. Con gran cuidado hemos escuchado la declaración sobre los hechos realizada por el Gobierno de la República de Corea. No obstante tenemos entendido que se han dado garantías por parte de los gestores del buque, y de los oficiales, de que estarán presentes en todas las vistas en la que tengan que personarse y el Club P e I en cuestión se ha comprometido a pagar los costos resultantes. Queremos añadir que los propietarios del buque y los oficiales gozan del pleno apoyo de su Club P e I, que es un miembro del Grupo internacional de Clubes P e I.

En estas circunstancias, las medidas adoptadas a fin de continuar denegando a los oficiales el permiso para ausentarse del país pareciesen ser contrarias a los principios establecidos en las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

A los dos oficiales se les ha denegado durante 10 meses el permiso para abandonar la República de Corea. Esta detención o "prohibición de salida" (si bien los oficiales están hospedados en un hotel), en un país extranjero y alejados de su familia, puede afectar su equilibrio psicológico. Queremos añadir que tanto para ellos como para el sector es difícil entender esta situación, dado que los oficiales han sido exonerados, en primera instancia, de todas las acusaciones por un tribunal coreano.

A fin de evitar cualquier interpretación errónea, y como un sector que presta un servicio a la comunidad internacional, continuamos estando comprometidos a proteger el medio ambiente y a la investigación pronta y minuciosa de los accidentes ocurridos en el mar. También apoyamos la imposición de las penas apropiadas a quienes de forma dolosa dañan el medio marino.

El sector también está preocupado por determinados comentarios negativos recientes expresados públicamente en relación con la investigación IMST y solicita que se respete plenamente la aplicación de las normas internacionales en el marco de esta investigación, en especial los criterios y normas incluidos en el Código de Investigación de Siniestros. El sector también pide que las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimos se observen lo más estrictamente posible.

Nos preocupa que este suceso puede dar lugar a que se tenga la impresión de que, una nación importante y admirada por lo que respecta al ámbito marítimo, no respeta los principios acordados e incluidos en las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. Esta impresión desafortunadamente está ganando adeptos en la comunidad de gente de mar y tiene graves implicaciones no solamente para las dos personas en cuestión sino también para la totalidad del sector en un momento en que, tal como el Secretario General ha expresado de manera tan lúcida en sus observaciones iniciales, el sector ya está enfrentando una crisis en lo que respecta a atraer gente a la profesión y a que permanezca ejerciéndola.

Por tanto nos unimos a la solicitud que se ha hecho al Gobierno de la República de Corea de que adopte las medidas necesarias para garantizar que estos marinos pueden inmediatamente volver a sus hogares y unirse a sus familias.

ANEXO 14**TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO****Declaración de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)**

De forma adicional a la declaración del sector, que incluye a la ITF, queremos decir que apoyamos con determinación las declaraciones de los Gobiernos de la República Popular de China y de la India.

Así como las demás declaraciones efectuadas, especialmente por lo que respecta a que en el curso de una investigación sobre un siniestro marítimo se haya de velar por el trato justo a la gente de mar, en un contexto lo más amplio posible. También manifestamos nuestra solidaridad con quienes en la República de Corea han sufrido los efectos negativos de la contaminación.

Si queremos solucionar la crisis existente en cuanto a la contratación de mar para el sector y su retención, hemos de transformar la realidad a la que se enfrenta la gente de mar y abordar sus preocupaciones.

Debemos asignar la debida importancia a los efectos negativos que la imputación de delitos está teniendo, entre otras cosas, en la comunidad de la gente de mar.

También queremos hacer hincapié en la importancia de notificar los casos de trato injusto de la gente de mar a fin de que se puedan evaluar los efectos de las Directrices.

ANEXO 15**TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO****Declaración de la Federación Internacional de Sociedades de Capitanes de Buque (IFSMA)**

Esta declaración se refiere a un suceso muy serio que preocupa gravemente a la IFSMA y que ha llevado a prisión a un capitán de buque y ha supuesto el arresto de los tripulantes del buque, en Egipto. Esta cuestión tiene implicaciones más amplias dado que cualquier buque que haga escala en los puertos de egipcios o que transite a través del Canal de Suez puede ser el objeto del trato injusto al que nos referimos.

El 25 de septiembre de 2008, estando amarrado en Puerto Said, el buque golpeó un navío de la armada egipcia en el cual, como resultado penetró cierta cantidad de agua. La colisión tuvo lugar estando el piloto a bordo durante la operación de amarre, y con el motor parado. Como consecuencia de este accidente se arrestó al capitán del buque y se le encarceló en Puerto Said. El capitán ha estado en prisión desde entonces y la tripulación todavía permanece bajo arresto en el buque.

El 1 de octubre del año en curso el capitán compareció ante el juez togado militar del distrito quien ordenó ampliar su detención por otros 4 días, hasta el 5 de octubre. De conformidad con la legislación militar egipcia, la colisión con un navío de la armada se clasifica como delito grave y conduce a una vista en un tribunal militar.

Asimismo tenemos información reciente que indica que el capitán podría ser encarcelado en una prisión militar y que no se prevé que sea liberado, a menos que sea indultado o tras haberse solventado una reclamación civil importante y disputada, como resultado de la colisión, y se hayan, saldado los daños y prejuicios. El 9 de octubre el capitán tuvo que someterse a otra investigación militar, en Ismalia, que tuvo como resultado su detención por otros 15 días. He sido informado que de conformidad con la legislación egipcia el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, no es de aplicación con respecto a los abordajes con buques de guerra. Todo amparo en el Convenio necesita la aprobación previa de su aplicación por un tribunal, lo que puede tomar varios meses, tiempo durante el cual el capitán, el buque y la carga continuarán estando detenidos.

La Armada Egipcia pide, como garantía para liberar el buque y la carga, 7 millones de dólares de los Estados Unidos, si bien esta cuantía no incluye la liberación del capitán, quien está previsto que comparezca ante un tribunal militar y que se le imponga una sentencia de tres años de prisión, quizá más a la espera de la liquidación de la indemnización. La última información de la que dispongo es que el capitán actualmente está encarcelado y la tripulación continúa bajo arresto en el buque.

Pido al Comité que tome nota de este ejemplo extremo de trato injusto de gente de mar y con todo respecto hago un llamamiento a los delegados egipcios presentes en el sentido de que planteen esta cuestión en su país a través de los conductos apropiados, para ayudar a que el capitán y sus tripulantes sean liberados lo antes posible.