

COMITÉ JURÍDICO
100º periodo de sesiones
Punto 14 del orden del día

LEG 100/14
30 abril 2013
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 100º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafos	Página
1 INTRODUCCIÓN	1.1-1.7	3-5
2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	2.1	5
3 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO SNP DE 2010	3.1-3.5	5-6
4 PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA EN CASOS DE ABANDONO, LESIONES CORPORALES O MUERTE DE LA GENTE DE MAR A LA LUZ DEL PROGRESO HACIA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006, DE LA OIT Y DE LAS ENMIENDAS RELATIVAS AL MISMO	4.1-4.7	6-7
5 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	5.1-5.16	7-10
6 PIRATERÍA	6.1-6.16	10-13
7 RECOLECCIÓN Y PRESERVACIÓN DE PRUEBAS TRAS HABERSE DENUNCIADO UN PRESUNTO DELITO GRAVE O LA DESAPARICIÓN DE UNA PERSONA A BORDO DE UN BUQUE, Y LA ASISTENCIA MÉDICA Y EL APOYO SOCIAL A LAS VÍCTIMAS	7.1-7.13	13-17
8 CUESTIONES SURGIDAS DE LOS PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS 108º Y 109º DEL CONSEJO	8.1-8.2	18
9 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	9.1-9.7	18-19
10 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES RESULTANTES DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	10.1-10.12	20-21



11	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	11.1-11.13	21-23
12	ELECCIÓN DE LA MESA	12.1-12.4	23
13	OTROS ASUNTOS	13.1-13.15	23-29
	i)	Cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro	
	ii)	Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité jurídico en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI; asesoramiento sobre la implantación del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992	

ANEXOS

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 100º PERIODO DE SESIONES
ANEXO 2	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA: PRESERVACIÓN Y RECOPIACIÓN DE PRUEBAS TRAS HABERSE DENUNCIADO UN PRESUNTO DELITO GRAVE O LA DESAPARICIÓN DE UNA PERSONA A BORDO DE UN BUQUE, Y LA ASISTENCIA MÉDICA Y EL APOYO SOCIAL A LAS PERSONAS AFECTADAS
ANEXO 3	INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO EN CURSO (2012-2013)
ANEXO 4	PROYECTO DE INFORME SOBRE EL ORDEN DEL DÍA BIENAL
ANEXO 5	PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 101
ANEXO 6	DECLARACIÓN DE CHILE
ANEXO 7	DECLARACIÓN DE LA REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité jurídico celebró su 100º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 15 al 19 de abril de 2013 bajo la presidencia del Sr. Kofi Mbiah (Ghana).

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

ALEMANIA	ITALIA
ANGOLA	JAMAICA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAPÓN
ARABIA SAUDITA	KENYA
ARGELIA	KIRIBATI
ARGENTINA	KUWAIT
AUSTRALIA	LETONIA
AZERBAIYÁN	LIBERIA
BAHAMAS	LIBIA
BANGLADESH	LITUANIA
BÉLGICA	MALASIA
BELIZE	MALTA
BRASIL	MARRUECOS
BRUNEI DARUSSALAM	MÉXICO
BULGARIA	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
CHILE	NUEVA ZELANDIA
CHINA	OMÁN
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
CÔTE D'IVOIRE	PERÚ
CROACIA	POLONIA
CUBA	PORTUGAL
DINAMARCA	REINO UNIDO
DOMINICA	REPÚBLICA DE COREA
ECUADOR	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA
EGIPTO	POPULAR DE COREA
EL SALVADOR	REPÚBLICA DOMINICANA
ESPAÑA	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
ESTADOS UNIDOS	SAN VICENTE Y LAS
ESTONIA	GRANADINAS
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SRI LANKA
FINLANDIA	SUDÁFRICA
FRANCIA	SUECIA
GEORGIA	SUIZA
GHANA	TAILANDIA
GRECIA	TÚNEZ
GUATEMALA	TURQUÍA
INDIA	TUVALU
INDONESIA	UCRANIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	URUGUAY
IRAQ	VANUATU
IRLANDA	VENEZUELA (REPÚBLICA
ISLAS COOK	BOLIVARIANA DE)
ISLAS MARSHALL	

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

FEROE (las)

HONG KONG (CHINA)

1.3 Al periodo de sesiones asistió también un representante de la siguiente organización de las Naciones Unidas:

INSTITUTO INTERREGIONAL DE LAS NACIONES UNIDAS PARA
INVESTIGACIONES SOBRE LA DELINCUENCIA Y LA JUSTICIA (UNICRI)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR
SATÉLITE (IMSO)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE ASEGURADORES MARÍTIMOS (IUMI)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO (OGP)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN
(CLUBES P E I)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL
TRANSPORTE (ITF)
INSTITUTO NÁUTICO (NI)

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto íntegro puede descargarse del sitio de la OMI en la Red mediante el siguiente enlace: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-Generals/SpeechesToMeetings/Pages/LEG-100.aspx>.

Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General por su discurso de apertura y declaró que sus observaciones recibirían la consideración necesaria en las deliberaciones del Comité.

Adopción del orden del día

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

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

2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES

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

3 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO SNP DE 2010

3.1 La delegación del Canadá presentó el documento LEG 100/3, en el que se informa de los resultados del cursillo sobre la notificación de SNP, celebrado en la OMI en noviembre de 2012, en preparación para la entrada en vigor del Protocolo SNP de 2010. En ese contexto, la delegación señaló lo siguiente:

- 29 Estados y seis organizaciones no gubernamentales participaron en el cursillo;
- la finalidad principal del cursillo fue examinar el proyecto de directrices sobre la notificación de recepción de SNP a fin de facilitar la implantación del Protocolo SNP por los Estados;
- las directrices estaban basadas en gran parte en el mecanismo para la notificación de recepción de hidrocarburos por los Estados Miembros de los FIDAC, los cuales acumulan décadas de experiencia en cuanto a la notificación de recepción de hidrocarburos;
- las directrices tienen como finalidad ser de ayuda a los Estados en la implantación, y no tienen carácter vinculante;
- una vez refrendadas las directrices, ya no había ningún otro obstáculo para la implantación y ratificación del Protocolo SNP. Ahora le correspondía a los Estados trabajar activamente en la ratificación del Protocolo y en la adhesión al mismo;
- dado el carácter contributivo del Protocolo SNP, los Estados deberían seguir vigilando y coordinando, en la medida de lo posible, los plazos de ratificación o adhesión; y
- la OMI y los FIDAC debían continuar con su labor de fomentar la entrada en vigor del Protocolo SNP.

3.2 El Comité refrendó las Directrices para la notificación de la carga SNP sujeta a contribución, que figuran en el anexo 3 del documento examinado, incluidos sus anexos y apéndices.

3.3 En ese contexto, se manifestaron las opiniones siguientes:

- las Directrices fueron el resultado de la labor de un gran número de Estados Miembros y observadores;
- era de importancia primordial que el Convenio se aplicara de manera uniforme y que las Directrices sirvieran de ayuda en dicho proceso;
- las Directrices no eran vinculantes, y su única finalidad era facilitar la implantación y la entrada en vigor del Protocolo SNP de 2010, en particular, por lo que respecta a la presentación por los Estados al Secretario General de la OMI de datos sobre la carga sujeta a contribución, en el momento de la ratificación del Protocolo SNP o en el de la adhesión al mismo; y
- las soluciones propuestas en las Directrices no deberían excluir la utilización, por los Estados que lleven a efecto la implantación, de otras opciones que se prevén también en el Protocolo SNP.

3.4 El Comité dio las gracias a la delegación del Canadá y felicitó al Presidente del cursillo, el Sr. François Marier (Canadá), por los exitosos resultados. El Comité dio las gracias también a las Secretarías de la OMI y los FIDAC por haber organizado conjuntamente el cursillo, y alentó a los Estados Miembros a que ratificaran el Protocolo SNP de 2010 lo antes posible, para permitir su entrada en vigor en fecha temprana.

3.5 La delegación de Malasia solicitó que se celebrara un cursillo en su país para asistir en la implantación del Protocolo SNP.

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

4.1 En ausencia de un representante de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), la Secretaría presentó el documento LEG 100/4.

4.2 En ese contexto, la Secretaría tomó nota de que, dado que en la actualidad se cumplían las condiciones para la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT ("el Convenio" o el CTM 2006) (esto es, la ratificación de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial), el Convenio entraría en vigor el 20 de agosto de 2013.

4.3 En el contexto de los preparativos para la entrada en vigor del Convenio, el Consejo de Administración de la OIT había adoptado el Reglamento del Comité Tripartito Especial, órgano al que se le encargó mantener el Convenio sometido a un examen continuo.

4.4 La primera reunión del Comité Tripartito Especial se programó para comienzos de 2014 a fin de examinar, entre otras cosas, propuestas de enmienda al Código incluido en el Convenio, con objeto de abordar la cuestión de la garantía financiera para los tripulantes/gente de mar y las personas a su cargo, con respecto a la indemnización en casos de lesiones corporales, muerte y abandono. Estas enmiendas estaban basadas en las recomendaciones 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, adoptadas en marzo de 2009.

4.5 La Secretaría informó además de que la OIT seguía realizando diversas actividades para fomentar la ratificación amplia y la implantación eficaz del Convenio, y destacó los enlaces al sitio en la Red de la OIT que se indican en el documento, que contienen información sobre dichas actividades.

4.6 La delegación de Grecia anunció que la Fundación "Maria Tsakos" estaba organizando un seminario en El Pireo sobre la implantación del CTM 2006, que se celebraría en mayo de 2013.

4.7 El Comité tomó nota con satisfacción de la entrada en vigor del CTM 2006, un convenio histórico concebido a fin de establecer unas condiciones equitativas para los propietarios de buques y facilitar a la gente de mar unas condiciones de trabajo y vida decentes. El Comité tomó nota también de la información que figura en el documento LEG 100/4 sobre los avances realizados en cuanto a la implantación del Convenio, así como sobre las enmiendas relativas al abandono, las lesiones corporales y la muerte de la gente de mar; e instó a los Estados que todavía no habían ratificado el Convenio a que considerasen la posibilidad de hacerlo cuanto antes.

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

5.1 Un representante del Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar (SRI), en nombre de las delegaciones observadoras de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA), presentó el documento LEG 100/5/1, en el que se informa de los resultados de una encuesta realizada por el SRI en relación con el respeto de los derechos de la gente de mar cuando se le imputan delitos. La encuesta, que se realizó en ocho idiomas durante un periodo de 12 meses, finalizó en febrero de 2012. En total se recibieron 3 480 cuestionarios cumplimentados por gente de mar de 68 nacionalidades distintas.

5.2 Los resultados indicaron con claridad que se infringían frecuentemente los derechos de la gente de mar, consagrados en las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, adoptadas conjuntamente por la OMI y la OIT.

5.3 Entre los resultados más importantes deberían destacarse los siguientes:

- la frecuente ausencia de garantías procesales para la gente de mar a la que se imputan delitos;
- el trato injusto, la intimidación y la falta de asistencia letrada y de servicios de interpretación; y
- la reticencia a colaborar en las indagaciones sobre siniestros por falta de confianza en las autoridades.

5.4 Se facilitaron copias del informe completo a las delegaciones, y el informe está disponible también en el sitio en la Red del SRI, en la dirección siguiente: www.seafarersrights.org.

5.5 Se manifestaron, entre otras, las opiniones siguientes:

- las estadísticas demostraban la necesidad de mantener las Directrices como referencia fundamental y de insistir en que se mejore su implantación;
- la gente de mar está más expuesta a la imputación de delitos que la mayoría de los trabajadores y, por consiguiente, requiere una asistencia especial;
- la asistencia letrada a la gente de mar debería ser facilitada, en primer lugar, por el propietario del buque; y
- el Comité podría tener en cuenta los resultados de la encuesta al redactar las directrices sobre la recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas.

5.6 El Comité dio las gracias a los coautores del documento y manifestó su apoyo general al fomento continuo de las Directrices. El Comité acordó también que la cuestión del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo permaneciera en su orden del día, y se invitó a las delegaciones a que presentaran propuestas de resultados para mejorar el cumplimiento de las Directrices en el periodo de sesiones siguiente.

5.7 El representante de la República Islámica del Irán presentó el documento LEG 100/5, que contiene información sobre las medidas adoptadas en relación con el permiso de tierra, tanto por el Comité jurídico como por el Comité de facilitación. En el documento se propone que vuelva a convocarse el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo para examinar la cuestión; a este respecto, en el documento se incluyó un proyecto de resolución sobre el permiso de tierra y las instalaciones en tierra.

5.8 La delegación hizo hincapié en los puntos siguientes:

- la protección de los derechos de la gente de mar respecto del permiso de tierra y el acceso a las instalaciones en tierra constituye una necesidad urgente, por lo que su examen no debería aplazarse;
- el establecimiento de los derechos procesales necesarios para la gente de mar es un requisito previo para que puedan ejercer sus derechos humanos fundamentales; y
- la violación de los derechos humanos de la gente de mar respecto del permiso de tierra y el acceso a las instalaciones médicas en tierra continúa produciéndose.

5.9 El Comité recordó la decisión, adoptada en su 98º periodo de sesiones, de remitir al Comité de facilitación, en su 37º periodo de sesiones, el documento LEG 98/6 (República Islámica del Irán), en el cual se facilita información y se formulan observaciones acerca del trato injusto de la gente de mar debido a su nacionalidad o creencias religiosas y se citan varios casos de denegación del permiso de tierra y el acceso a las instalaciones médicas en tierra, junto con un resumen de las deliberaciones del Comité.

5.10 El Comité tomó nota de que la República Islámica del Irán había presentado posteriormente en el FAL 38 (documento FAL 38/4/2) un proyecto de texto enmendado sobre la norma pertinente del Convenio de facilitación (3.44), con respecto a lo cual, tras el oportuno examen, el Comité decidió proceder con las propuestas de enmienda a la Norma 3.44.

5.11 El Comité tomó nota también de que el documento LEG 100/5 se refiere al resultado previsto 1.1.2.5 del Plan de acción de alto nivel: "Cooperación con la OIT: elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de descanso de la gente de mar, teniendo presente el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006". Este resultado estaba dentro del ámbito de responsabilidad del Comité de seguridad marítima (MSC) y estaba coordinado por el Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (FSI). El resultado previsto del Comité jurídico para 2013 abarca la cooperación con la OIT respecto de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. La cuestión del permiso de tierra no se incluyó en este resultado previsto ni en el ámbito de aplicación de las Directrices. En el marco del punto 8.0.2.2 del Plan de acción de alto nivel para 2012-2013, el Comité de facilitación es el órgano responsable de los procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra, en caso de ser necesario.

5.12 Acerca de la cuestión del trato justo de la gente de mar por lo que respecta al permiso de tierra y las instalaciones en tierra se manifestó un apoyo amplio a los principios sobre los derechos humanos incluidos en el documento. Se manifestó la opinión de que la gente de mar no debería ser discriminada por, entre otras cosas, su nacionalidad, raza, color, sexo, religión, opinión política u origen social, con independencia del Estado de abanderamiento del buque en el que trabaje o esté empleada o contratada.

5.13 Se manifestaron las siguientes opiniones sobre los aspectos de procedimiento de la propuesta:

- la cuestión del permiso de tierra de la gente de mar había sido examinada por el Comité jurídico en diversas ocasiones, y el Comité jurídico la había remitido al Comité de facilitación, que era el comité responsable;
- la resolución en cuestión debería haber sido presentada también al Comité de facilitación;
- el resultado previsto del Comité jurídico para 2013 incluye la cooperación con la OIT respecto de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. La cuestión del permiso de tierra no se incluyó en este resultado previsto ni en el ámbito de aplicación de las Directrices y no era un resultado adecuado en este contexto; y
- en el marco del punto 8.0.2.2 del Plan de acción de alto nivel para 2012-2013, el Comité de facilitación era el órgano responsable de los procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra, y, en su 38º periodo de sesiones, ya había acordado enmendar la norma.

5.14 Por tanto, el Comité acordó lo siguiente:

- en vista de la decisión adoptada en el FAL 38 de proceder con las enmiendas a la Norma 3.44 y del hecho de que, en cuanto a procedimiento, no era adecuado examinar la propuesta que figura en el documento LEG 100/5 dentro de este punto del orden del día del Comité jurídico, el Comité no debería seguir tratando esta cuestión;
- por consiguiente, no era necesario volver a convocar el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo para examinar la cuestión;
- con independencia de que el Comité de facilitación pueda necesitar tiempo para ultimar las enmiendas a la Norma 3.44, las cuestiones planteadas por la República Islámica del Irán siguen incumbiendo únicamente a las disposiciones pertinentes del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (Convenio de facilitación). De ahí que la labor sobre el particular deba seguir realizándose en el seno del Comité de facilitación y llegar a su conclusión natural en este último; y
- se invitó a la República Islámica del Irán y a otros Gobiernos Miembros interesados a que examinasen la conveniencia de presentar la cuestión, incluido el proyecto de resolución, a un órgano adecuado de la OMI, posiblemente a la próxima Asamblea. Si la Asamblea lo acuerda, basándose en la decisión reciente del FAL 38, se contaría con la solución a corto plazo deseada por la República Islámica del Irán y otras delegaciones.

5.15 Se sugirió que, en el caso de que la cuestión se presentara a la Asamblea, ninguna resolución de esta última debería imponer condiciones a la labor del Comité de facilitación, y tampoco debería plantear cuestiones jurídicas ni otras de carácter jurisdiccional.

5.16 La delegación de la República Islámica del Irán manifestó su agradecimiento a las delegaciones que apoyaron el documento y a todas las delegaciones que participaron activamente en el debate y respaldaron los derechos humanos fundamentales de la gente de mar, así como a aquellas que se esforzaron por encontrar una posible solución. La delegación informó también al Comité de su intención de presentar la cuestión al órgano pertinente de la OMI, posiblemente a la Asamblea, teniendo presente las decisiones del FAL 38, e invitó a otras delegaciones a que copatrocinaran el documento y formularan propuestas sobre proyectos de resolución.

6 PIRATERÍA

6.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 100/6 y LEG 100/WP.6 en los que se informa sobre las reuniones 11ª y 12ª del Grupo de trabajo 2 del Grupo de contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, que se celebraron en Copenhague en septiembre de 2012 y abril de 2013, respectivamente.

6.2 Se informó al Comité de que, si bien en el párrafo 9 del documento LEG 100/6 se decía que el 11 de abril de 2013 se celebraría una reunión especial para investigadores y fiscales y que se informaría al respecto al Comité jurídico, posteriormente se decidió que los participantes acudirían previa invitación. En relación con esto, sólo se invitó a la reunión a fiscales y a investigadores. No obstante, en el futuro este nuevo foro estará abierto a todas las partes interesadas.

6.3 La Secretaría presentó el documento LEG 100/6/1, que contiene información facilitada por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) en respuesta a la solicitud formulada por el Comité jurídico en su 99º periodo de sesiones para que la Secretaría se pusiese en contacto con los organismos de esas regiones que participan directamente en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada, principalmente la Fuerza Naval de la Unión Europea para Somalia (EU NAVFOR), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la UNODC, para obtener información sobre el número de piratas capturados y trasladados a tierra para ser investigados, así como sobre las dificultades encontradas para detener a los piratas.

6.4 El Comité tomó nota con pesar de que la OTAN había informado a la Secretaría de que no contaba con registros ni información de interés y de que no se había recibido ninguna respuesta de la EU NAVFOR, y manifestó el deseo de que toda la información pertinente se compartiese con la OMI.

6.5 El representante de Ucrania presentó el documento LEG 100/6/2, en el que se presentan observaciones con respecto a la información que figura en el documento LEG 100/6/1, específicamente sobre la necesidad de fortalecer el liderazgo de la OMI por lo que respecta a la formulación de orientaciones para erradicar la piratería. Al mismo tiempo, expresó la opinión de Ucrania de que la transparencia al identificar los problemas relacionados con la captura de piratas era beneficiosa para todas las partes involucradas en la lucha contra la piratería o que hacen frente a las consecuencias de estos delitos. Sugirió que los Estados Miembros y las organizaciones reconocidas como entidades consultivas por la OMI compartiesen su experiencia en la resolución de los problemas relacionados con la captura de piratas, así como la información al respecto de la que dispusiesen.

6.6 En relación con los documentos LEG 100/6/1 y LEG 100/6/2, se manifestaron las opiniones siguientes:

- la transparencia al identificar los problemas relacionados con la captura de piratas era beneficiosa para todas las partes involucradas en la lucha contra la piratería o que hacen frente a las consecuencias de este delito;
- dado que sólo la UNODC había remitido información sobre el número de piratas capturados y trasladados a tierra para ser investigados, así como información sobre las dificultades encontradas para detener a los piratas, faltaba mucho para que el Comité lograra su objetivo de obtener la información que busca;
- la información relacionada con los piratas presuntos/condenados retenidos en otros Estados, facilitada por la UNODC en el documento LEG 100/6/1, debía actualizarse atendiendo a los informes proporcionados por los Estados que asistieron a la reunión sobre piratería del Grupo de trabajo 2 celebrada en abril de 2013;
- los Estados Miembros y las organizaciones reconocidas como entidades consultivas por la OMI deberían compartir su experiencia en la resolución de los problemas relacionados con la detención de piratas y deberían facilitar la información pertinente a la OMI;
- la OMI es el foro principal del sistema de las Naciones Unidas responsable de coordinar los esfuerzos de la comunidad internacional en sentido amplio en su lucha contra la piratería; y

- es importante incluir en la base de datos los Estados cuya legislación nacional no permite el empleo en sus aguas territoriales de personal privado de protección armada (PPPA).

6.7 Como respuesta a este punto anterior, la Secretaría informó al Comité de que la circular MSC-FAL.1/Circ.2, que contiene un cuestionario sobre información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques, incluía información sobre las legislaciones nacionales relativas al empleo de dicho personal, armas de fuego y equipo de protección conexo. Las respuestas facilitadas por los Estados a dicho cuestionario se encuentran en el sitio de la OMI en la Red, dentro de la sección destinada a protección marítima y piratería.

6.8 Se puso en conocimiento del Comité la necesidad de reconocimiento mutuo entre el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (Clubes P e I) y los Gobiernos en lo que se refiere a sus respectivas listas de compañías de protección armada, a los efectos de los seguros. Los Clubes P e I señalaron que no existía tal lista. Eran los Clubes P e I los que facilitaban asesoría a los propietarios de buques asociados con respecto a las cláusulas de los contratos con el PPPA.

6.9 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos LEG 100/6/1 y LEG 100/6/2. Contó con gran apoyo la propuesta presentada por Ucrania en el párrafo 6 del documento LEG 100/6/2, en el sentido de que las organizaciones reconocidas como entidades consultivas por la OMI deberían compartir con la OMI su experiencia en la resolución de problemas relacionados con la detención de piratas, además de toda información pertinente.

6.10 El representante del Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia (UNICRI) presentó el documento LEG 100/6/3, en el que se facilita información sobre la base de datos creada por el UNICRI sobre decisiones judiciales relacionadas con la piratería, respondiendo así a la solicitud formulada por el Comité en su 99º periodo de sesiones. El UNICRI presentó también al Comité las estadísticas extraídas de sus análisis sobre la piratería, incluida la media de edad de los piratas; la región y los clanes de los que proceden; sus ocupaciones; los momentos en que los ataques son más probables; el número de piratas que participa en cada ataque; el empleo de buques nodriza; el número de víctimas entre los piratas; y el número y tipo de buques abordados.

6.11 La representación del UNICRI también observó que el portal del UNICRI sobre piratería incluía copias escaneadas de las decisiones judiciales, a fin de que la base de datos fuese más completa, y enlaces a otras bases de datos de diferentes jurisdicciones y regiones. También incluía información sobre los traslados posjudiciales aunque sólo tuviesen lugar después de la sentencia condenatoria.

6.12 El apoyo a la base de datos fue general y el Comité acordó cooperar estrechamente con el UNICRI en las cuestiones relacionadas con la piratería.

6.13 Como respuesta a la pregunta sobre la inclusión de la legislación nacional sobre piratería en la base de datos, la Secretaría recordó al Comité que esta información se hallaba en la base de datos creada por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS), a la que se puede acceder a través del sitio de la DOALOS en la Red.

6.14 El Comité recordó que, en su 99º periodo de sesiones, había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentasen las decisiones judiciales relacionadas con la piratería frente a la costa de Somalia, bien al UNICRI directamente, bien a la OMI, para que ésta las transmitiese al UNICRI, a fin de incluirlas en su base de datos.

6.15 A este respecto, el Comité tomó nota de que, desde el LEG 99, la Secretaría había recibido una decisión judicial del Gobierno de Kenya, que se había transmitido al UNICRI. El Comité tomó nota también del enlace del sitio de la OMI en la Red al sitio del UNICRI en la Red, dentro del título Maritime Security/Piracy/Maritime Piracy Court Decisions (UNICRI).

6.16 El Comité agradeció a Ucrania, a la representación del UNICRI y a la Secretaría la información proporcionada.

7 RECOLECCIÓN Y PRESERVACIÓN DE PRUEBAS TRAS HABERSE DENUNCIADO UN PRESUNTO DELITO GRAVE O LA DESAPARICIÓN DE UNA PERSONA A BORDO DE UN BUQUE, Y LA ASISTENCIA MÉDICA Y EL APOYO SOCIAL A LAS VÍCTIMAS

7.1 El Comité recordó que la vigésima séptima Asamblea había adoptado la resolución A.1058(27): "La recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas". En dicha resolución se invitó a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a que presentaran propuestas al Comité jurídico a fin de poder examinar las cuestiones tratadas en la resolución, teniendo en cuenta que las cuestiones de jurisdicción penal deberían ser coherentes con el derecho internacional.

7.2 El Comité también recordó que, en su último periodo de sesiones, había acordado incluir este punto en su orden del día, y que le había asignado 2014 como plazo de ultimación.

7.3 La delegación del Reino Unido presentó, en nombre de las delegaciones copatrocinadoras, el documento LEG 100/7, en el que se propone elaborar directrices sobre la recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas. El proyecto de directrices se basaba en las directrices existentes elaboradas por el MSC a fin de ayudar con la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, adaptadas para las cuestiones particulares relacionadas con otros presuntos delitos cometidos en el mar. Las mismas contienen orientaciones sobre las medidas que se deben adoptar en caso de desaparición de una persona y sobre la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas.

7.4 El Comité manifestó su agradecimiento al Reino Unido y a los copatrocinadores del documento. Hubo, en principio, apoyo al documento y conformidad con que el proyecto de directrices propuesto podría constituir una buena base para continuar el debate; sin embargo, se estimó que era necesario seguir perfeccionándolo. A continuación se señalan algunas de las opiniones preliminares expresadas:

- las directrices deberían ser lo más breves y precisas posible, dado que las utilizarán personas que no están familiarizadas con estas cuestiones. Esto se aplica en particular a la sección 4;
- se debería hacer todo lo posible por ultimarlas en el presente periodo de sesiones;

- las directrices deberían incluir referencias cruzadas a las Directrices sobre el trato justo, por lo que respecta al derecho que tienen los acusados a no autoinculparse;
- se debería incorporar una referencia a la asistencia consular;
- en las directrices se debería señalar, al principio, que el capitán debería solicitar asesoramiento lo antes posible a los agentes de la autoridad; y
- el papel del capitán debería ser parte integral de la gestión de la seguridad del buque.

7.5 La delegación observadora de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), con el apoyo de la delegación observadora de la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA), señaló que era importante que en las directrices se tratara el periodo que transcurre entre que se comete el delito y el momento en que el investigador llega al buque.

7.6 El Comité debatió las cinco cuestiones de fondo que figuran en el párrafo 7 del documento, respecto de las cuales se manifestaron las siguientes opiniones:

Párrafo 7 i): Reconocimiento de la jurisdicción de los Estados ribereños

Respecto a la cuestión de la jurisdicción se expresaron las siguientes opiniones:

- la cuestión de la jurisdicción debería tratarse con cuidado, por ser un tema muy complejo; puede diferir entre Estados y pueden estar involucradas muchas partes;
- las directrices deberían centrarse en la preservación de las pruebas, no en cuestiones jurídicas tales como la jurisdicción;
- las directrices no pueden resolver cuestiones relacionadas con la jurisdicción;
- es importante armonizar las directrices con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR); y
- al elaborar las directrices, la atención debería centrarse en fomentar la colaboración entre los Estados con intereses entre los que pueda haber conflictos de jurisdicción.

Párrafo 7 ii): ¿Deberían las directrices ser más estrictas a fines de evitar que embarquen, ya sea como pasajeros o como tripulación, personas que tengan antecedentes penales por agresión sexual, en particular violación?

Se expresaron las siguientes opiniones respecto de la cuestión de si se debería evitar que embarquen a bordo, ya sea como pasajeros o como tripulación, personas que tengan antecedentes penales por agresión sexual:

- en la práctica sería imposible hacer cumplir dicha prohibición;
- prohibir que dichas personas embarquen podría ir en contra de sus derechos humanos;

-
- el comportamiento previo no debería ser el factor determinante, a menos que la legislación nacional disponga lo contrario;
 - dicha prohibición no debería incluirse en las directrices, dado que no es éste su objetivo;
 - las directrices deberían centrarse en la preservación del lugar de los hechos y de las pruebas en vez de en evitar que ciertas personas embarquen a bordo;
 - en muchas jurisdicciones sería imposible prohibir a una persona con antecedentes penales que embarque a bordo, ya sea como pasajero o como tripulante;
 - esta cuestión debería dejarse a discreción de la compañía naviera o de otro empleador;
 - dicha prohibición solamente debería aplicarse a los delincuentes reincidentes;
 - no existen restricciones similares en las aerolíneas; y
 - no existe una manera práctica de excluir pasajeros.

Párrafo 7 iii): ¿Deberían los capitanes estar facultados para confiscar objetos que puedan ser pruebas, como prendas, o llevar a cabo entrevistas antes de ponerse en contacto con los agentes de la autoridad?

Respecto del derecho de los capitanes a confiscar objetos que puedan ser pruebas, se manifestaron las siguientes opiniones:

- el capitán debería ponerse en contacto con los agentes de la autoridad que sean del caso para pedirles instrucciones respecto de cómo proceder con la recolección de pruebas;
- el capitán debería actuar de manera concertada con los agentes de la autoridad;
- debería limitarse a un mínimo el papel del capitán en relación con la recolección de pruebas;
- el papel del capitán no es llevar a cabo una investigación, sino preservar las pruebas;
- es posible que sea necesario que el capitán confisque algunos artículos a fin de preservarlos como prueba, especialmente en los casos en los que se sospeche que podrían destruirse las pruebas; en caso contrario, el capitán no debería tener esta facultad;
- el capitán debería tener la autoridad de adoptar cualquier medida lícita que sea necesaria, pero es posible que tenga que ponerse en contacto con los Estados de abanderamiento;

- el capitán debería estar facultado para adoptar medidas, pero no obligado a adoptar medidas; y
- el capitán también debería estar obligado a recopilar pruebas electrónicas.

Párrafo 7 iv): ¿Deberían contener las directrices una lista de delitos?

En relación con la cuestión de la lista de delitos y la definición de los delitos, se manifestaron las siguientes opiniones:

- las directrices deberían contener una lista de delitos; no obstante, esta lista debería dejarse abierta;
- no es necesario introducir una lista de delitos y la definición de cada delito debería ser lo más amplia y general posible;
- no es necesario incluir en las directrices definiciones de los delitos;
- las directrices deberían definir los delitos graves, pero las definiciones actuales eran demasiado vagas y podrían incluir, por ejemplo, daños ambientales;
- solamente debería introducirse una lista indicativa;
- no sería conveniente introducir una lista indicativa de delitos;
- las directrices no deberían tratar delitos que se tratan en otros instrumentos de la OMI, por ejemplo, la piratería y las cuestiones ambientales; y
- una lista de delitos demasiado extensa podría tener el efecto de que el capitán no interviniera.

Párrafo 7 v): ¿Deberían incluir las directrices una declaración para aclarar que el capitán no debería ser responsable desde el punto de vista penal por errores que pueda cometer él o la tripulación durante el proceso de preservación de las pruebas?

En relación con la cuestión de la responsabilidad del capitán y de la tripulación por errores que puedan cometerse durante el proceso de preservación de pruebas, se manifestaron las siguientes opiniones:

- el capitán y la tripulación no deberían considerarse responsables de ningún error que pueda cometerse durante el proceso de preservación de pruebas;
- el capitán y la tripulación no deberían considerarse responsables en caso de incumplimiento de lo dispuesto en las directrices;
- el capitán y la tripulación no deberían considerarse responsables, salvo en los casos en los que haya una manipulación indebida intencional de las pruebas o en caso de negligencia grave; y
- el capitán y la tripulación no deberían considerarse responsables porque no están capacitados como investigadores.

7.7 El Comité acordó constituir un grupo de trabajo para debatir las directrices, cuyo mandato figura en el documento LEG 100/WP.3.

7.8 El informe del Grupo de trabajo figura en el documento LEG 100/WP.8.

7.9 El Comité manifestó su agradecimiento al Grupo de trabajo y a su Presidenta, Sra. Katy Ware (Reino Unido), por la excelente labor llevada a cabo.

7.10 A continuación se recogen algunas de las opiniones expresadas en relación con el informe:

- debería adoptarse el texto en su totalidad y remitirlo a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones, como una resolución de la Asamblea;
- se debería encargar a la Secretaría la tarea de modificar el formato del texto de la resolución;
- en el párrafo sobre cooperación y coordinación entre los Estados y partes interesados, las directrices hacen referencia al derecho internacional; sin embargo, también debería incluirse una referencia específica a la CONVEMAR; y
- en el párrafo sobre el papel del capitán, debería ser el Estado de abanderamiento y no el capitán el que transmite la denuncia a los Estados interesados.

7.11 Se señaló que el texto de las directrices se había debatido a fondo durante la reunión del Grupo de trabajo. Se tomaron en consideración todas las opiniones y propuestas manifestadas posteriormente y se debatió extensamente cada párrafo de las directrices propuestas. El texto, que figura en el informe, es una solución de compromiso cuidadosamente elaborada que no debería enmendarse en esta fase.

7.12 Tras el debate, el Comité examinó las medidas solicitadas en el párrafo 17 del documento LEG 100/WP.8. En relación con esto, se acordó el nuevo título de las directrices, se aprobó el proyecto de directrices y sus apéndices, se aprobó el correspondiente proyecto de resolución de las directrices, se aceptó la recomendación del Grupo de trabajo de no constituir un grupo de trabajo interperiodos ni un grupo de trabajo por correspondencia para seguir trabajando en las directrices, y se aprobó el informe del Grupo de trabajo.

7.13 El Comité también acordó que el proyecto de directrices debería remitirse a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones para que ésta lo adopte, con sujeción a que la Secretaría introduzca las modificaciones de redacción que sean necesarias en el texto. En el anexo 2 del presente informe se adjuntan el proyecto de directrices y el proyecto de resolución de la Asamblea conexo.

8 CUESTIONES SURGIDAS DE LOS PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS 108º Y 109º DEL CONSEJO

8.1 La Secretaría presentó el documento LEG 100/8 sobre las decisiones y conclusiones de los periodos de sesiones ordinarios 108º y 109º del Consejo que se refieren a cuestiones que son de interés para la labor del Comité jurídico.

8.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría y, en particular, de:

- la aprobación por el Consejo de la decisión del Comité sobre la duplicación de los resultados para el bienio 2012-2013, así como la inclusión de un nuevo punto en su orden del día sobre la recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas;
- que el Consejo tomó nota de la decisión del Comité de volver a examinar las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, a fin de elaborar orientaciones que ayudasen a los Estados interesados a suscribir acuerdos bilaterales o regionales, sin revisar el principio estratégico 7.2;
- el refrendo por el Consejo de la propuesta del Secretario General de que el lema en 2013 fuera "Desarrollo sostenible: la contribución de la OMI más allá de Río+20";
- el refrendo por el Consejo de la propuesta de que sólo en circunstancias excepcionales se aceptaran resultados no previstos dentro de un bienio; y
- la decisión del Consejo de adoptar todas las enmiendas a los estatutos del Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI). Los estatutos revisados del IMLI pueden consultarse en el sitio de la OMI en la Red, en la página IMODOCS, y figuran en la circular nº 3326.

9 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

9.1 La Secretaría presentó el documento LEG 100/9, en el cual figura un informe sobre las actividades del IMLI correspondientes a 2012; una lista de las tesis y los proyectos de redacción de legislación marítima realizados por los estudiantes en el año académico 2011-2012; una lista provisional de las tesis y los proyectos de legislación marítima de los estudiantes para la Maestría de derecho correspondiente al año académico 2012-2013; e información sobre la próxima publicación del Manual del IMLI sobre derecho marítimo internacional.

9.2 El Comité, tras tomar nota de esta información, acordó que, puesto que las tesis y los proyectos de la Maestría de derecho estaban escritos en inglés solamente, en el futuro, a fin de ahorrar recursos, la lista de tesis y proyectos de redacción de legislación marítima debería publicarse como un documento informativo, aunque toda otra información facilitada por el IMLI debería publicarse, no obstante, como un documento para la reunión.

9.3 La Secretaría presentó el documento LEG 100/9/1 sobre las prioridades temáticas que han de incluirse en el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) correspondiente al bienio 2014-2015, y observó que, si bien ya se ofrece asistencia técnica en la esfera de la legislación marítima a los Estados que la solicitan, el Comité tal vez desearía ajustar sus prioridades temáticas con el objetivo de estimular nuevas actividades en dicha esfera.

9.4 El Comité acordó revisar la primera prioridad temática, que figura en el párrafo 6 del documento, de modo que diga lo siguiente:

"Suministro de medios que permitan reforzar la capacidad jurídica, la política marítima y la infraestructura de las autoridades marítimas nacionales, con especial énfasis en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares."

9.5 El Director de la División de cooperación técnica presentó el documento LEG 100/9/2, en el que se examinan las actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima llevadas a cabo de enero a diciembre de 2012.

9.6 En este contexto, informó al Comité de que:

- la División de cooperación técnica estaba ejecutando el PICT correspondiente a 2014-2015, y se habían planificado más actividades para ayudar a los Estados Miembros a redactar, actualizar y poner en vigor la legislación marítima primaria y secundaria sobre cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos de la OMI;
- asimismo, durante el bienio 2014-2015 estaba previsto impartir cursos regionales y nacionales de formación en redacción de legislación marítima en ciertos países, incluidos países menos adelantados (PMA) y pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);
- conforme al apoyo general del Comité de cooperación técnica a la iniciativa del Secretario General de mejorar la asistencia en la formulación de políticas y estrategias sobre el transporte marítimo nacional, también se están realizando más actividades en esta esfera;
- a fin de ejecutar las actividades anteriormente mencionadas, era necesario contar con más expertos en cuestiones jurídicas en la lista de consultores de la OMI para la cooperación técnica. La Secretaría de la OMI ha estado estudiando con el IMLI formas de que los graduados del IMLI participen todo lo posible en las actividades de asistencia técnica de la OMI; y
- se invitó a los expertos en cuestiones jurídicas que asisten a esta reunión a que presentaran en línea sus solicitudes de inclusión en la lista de consultores de la OMI para prestar asistencia en los esfuerzos de creación de capacidad de la OMI en la esfera jurídica.

9.7 Tras tomar nota de esta información, el Comité expresó su apoyo a las actividades reseñadas en el párrafo 9.6. El Comité también manifestó su reconocimiento a la Secretaría por haber adoptado medidas coherentes con la iniciativa del Secretario General de incrementar la asistencia para la formulación de estrategias y políticas marítimas nacionales y por haber tomado la iniciativa de recabar el apoyo de graduados del IMLI para las actividades de asistencia técnica de la OMI, lo cual sentaba un buen ejemplo para otros organismos de las Naciones Unidas. También se observó que se esperaba que esta iniciativa diera su fruto en forma de aumento de las ratificaciones de los convenios de la OMI.

10 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES RESULTANTES DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO

10.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 100/10 y LEG 100/WP.2, que contienen información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité jurídico.

10.2 El Comité tomó nota de que en el anexo del documento LEG 100/10 se ofrecía información actualizada, al 8 de febrero de 2013, sobre las novedades registradas desde el último examen realizado por el Comité, en abril de 2012, y de que esa información se había actualizado de nuevo, al 12 de abril de 2013, en el documento LEG 100/WP.2.

10.3 El Comité pidió a las delegaciones que alentasen a sus respectivos Gobiernos a trabajar en aras de la ratificación de todos los convenios elaborados bajo los auspicios del Comité jurídico, en particular, el Protocolo de Atenas de 2002, el cual requiere una ratificación más para que se cumpla la primera condición para su entrada en vigor, los Protocolos SUA de 2005, el Convenio de Nairobi de 2007 sobre la remoción de restos de naufragio y el Protocolo SNP de 2010.

10.4 La delegación de Alemania informó al Comité de que estaba prevista la conclusión de los procedimientos legislativos para la ratificación del Convenio de Nairobi de 2007 sobre la remoción de restos de naufragio en mayo de 2013, tras lo cual se depositaría el pertinente instrumento de ratificación ante el Secretario General.

10.5 La delegación de Croacia informó al Comité de que su Parlamento había ratificado el Protocolo de Atenas de 2002 y de que el correspondiente instrumento de ratificación se depositaría en breve, el cual era de esperar que fuese el décimo instrumento necesario para la entrada en vigor del instrumento 12 meses después.

10.6 La delegación del Canadá informó al Comité de que en marzo de 2013 se había presentado en su Parlamento un proyecto de ley para implantar el Protocolo SNP de 2010. Tras la adopción de legislación, se requerían reglas para establecer las prescripciones de notificación de las SNP que se reciban. La delegación recordó al Comité que ahora, tras la adopción de las Directrices, le correspondía a los Estados realizar la labor necesaria para implantar y ratificar el Protocolo de manera coordinada a fin de garantizar la constitución y financiación del Fondo SNP.

10.7 La delegación de Suecia informó al Comité de que en 2014 se presentarían en su Parlamento proyectos de ley relativos a la ratificación del Protocolo de Atenas de 2002, los Protocolos SUA de 2005 y el Protocolo SNP de 2010. Con respecto al Convenio de Nairobi de 2007 sobre la remoción de restos de naufragio, en 2014 se constituiría una comisión para determinar los cambios que sería necesario realizar en el derecho nacional sueco para la ratificación del tratado, y no se preveía presentar el correspondiente proyecto de ley al Parlamento antes de los próximos dos o tres años.

10.8 La delegación de los Países Bajos informó al Comité de la situación con respecto al Convenio de las Naciones Unidas de 2008 sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (Reglas de Rotterdam). Aunque no era un tratado de la OMI, era importante, puesto que modernizaba las reglas internacionales en vigor relativas a los contratos de transporte marítimo de mercancías. Teniendo en cuenta que 24 Estados habían firmado el tratado, pero sólo dos lo habían ratificado, se invitó a las delegaciones a que informasen al Comité de sus planes a este respecto.

10.9 La delegación de Dinamarca informó al Comité de que su Parlamento había adoptado legislación para la implantación de los Protocolos SUA de 2005 y el Convenio de Nairobi de 2007 sobre la remoción de restos de naufragio. Con respecto al Protocolo SNP, varios años atrás el Parlamento de Dinamarca había adoptado legislación para implantar el Convenio SNP 1996 y se había presentado al Parlamento un proyecto de ley para la implantación del Protocolo SNP. Una vez que el Parlamento haya adoptado la ley, Dinamarca podrá ratificar el Protocolo.

10.10 La delegación de Bélgica informó al Comité de que había concluido el proceso parlamentario de preparación de la ratificación del Protocolo de Atenas de 2002, incluida la aplicación de las Directrices adoptadas por el Comité jurídico. El correspondiente instrumento de ratificación se depositaría en breve.

10.11 La delegación de Australia informó al Comité de que en el Parlamento australiano se había presentado un análisis del interés nacional y una declaración del impacto normativo con respecto a la adhesión de Australia al Protocolo SNP de 2010. El Gobierno había propuesto la adhesión de Australia al Protocolo sin condiciones previas, y la Comisión mixta permanente sobre tratados del Parlamento había celebrado reuniones sobre el Protocolo. En mayo de 2013 estaba previsto presentar al Parlamento el informe de esa Comisión y los proyectos de leyes para la implantación del Protocolo en virtud del derecho australiano, si bien el hecho de que dichos proyectos de leyes se aprobasen o no dependía de las prioridades legislativas del Gobierno antes de las elecciones generales de septiembre de 2013.

10.12 La delegación de Grecia informó al Comité de que se habían redactado proyectos de leyes relativas a la ratificación del Protocolo de Atenas de 2002 y los Protocolos SUA de 2005, y de que el proceso estaba en las etapas finales.

11 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

a) Examen de los resultados previstos

11.1 La Secretaría presentó el documento LEG 100/11, en el que se facilitan los resultados previstos del Comité correspondientes al bienio 2012-2013 para su examen, a fin de garantizar el cumplimiento de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)) (en adelante, "Directrices sobre la aplicación de los planes"). En el anexo del documento LEG 100/11 se incluye el informe del Comité sobre el orden del día bienal de 2012-2013 (es decir, el bienio en curso) para que el Comité lo examine.

11.2 El Comité recordó que el Consejo, en su 26º periodo de sesiones extraordinario, había invitado a los órganos de la Organización a que examinaran sus resultados previstos en la primera oportunidad que se presentase durante el nuevo bienio para garantizar que se ajustasen a las Directrices sobre la aplicación de los planes. Posteriormente, en su 99º periodo de sesiones, el Comité jurídico examinó algunas cuestiones, no todas, señaladas por el Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización, tales como los resultados que no estaban presentados en términos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos, los resultados duplicados, los resultados descritos como "de carácter indefinido" y los resultados respecto de los cuales no se había trabajado durante un periodo prolongado.

11.3 El Comité recordó además que el Consejo, en su 109º periodo de sesiones ordinario, había pedido al Secretario General, así como a los comités y subcomités, que especificasen los resultados provisionales o los plazos de ultimación previstos para estos resultados al proponer el próximo Plan de acción de alto nivel para el bienio 2014-2015.

11.4 El Comité recordó también que el Consejo había refrendado que la utilización de los formatos de notificación modificados se sometiese a prueba. Así, todos los resultados previstos relacionados con el Comité se presentaron en el informe del orden del día bienal de 2012-2013, tal como figura en el anexo del documento LEG 100/11, incluidos los resultados previstos cuyo órgano coordinador no es el Comité. Sin embargo, la descripción de estos últimos resultados previstos (y también de resultados no previstos) como tarea continuada era parte de un proceso interno de la Secretaría, sobre el cual el Secretario General informará al Consejo en su debido momento. Por esta razón, no era necesario examinar en este periodo de sesiones del Comité dichos resultados previstos y resultados no previstos.

11.5 Para ayudar al Comité se constituyó un grupo de trabajo oficioso bajo la presidencia del Sr. Gaute Sivertsen (Noruega), a fin de que refinase los resultados previstos del Comité para el bienio 2012-2013 y elaborase recomendaciones para que, si procedía, las examinase el Comité, en relación con el orden del día bienal de 2014-2015 que se someterá al examen de la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones ordinario.

i) Examen de los resultados previstos para el bienio 2012-2013

11.6 Tras contarse con las conclusiones del examen del Grupo de trabajo oficioso, el Comité empezó examinando los resultados previstos para el bienio en curso (2012-2013), señalados por el Grupo de trabajo del Consejo y resumidos en el documento LEG 100/11, que el Comité jurídico no había examinado en su 99º periodo de sesiones.

11.7 El Comité se mostró conforme con el informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio en curso, basándose en el documento LEG 100/WP.7 presentado por la delegación de Noruega. Dicho informe figura en el anexo 3 del presente informe.

ii) Resultados previstos para el próximo bienio (2014-2015)

11.8 Acto seguido, el Comité examinó el proyecto de informe sobre el orden del día bienal de 2014-2015, basado en el anexo del documento LEG 100/11, actualizado mediante el documento LEG 100/WP.7. La delegación de Noruega señaló que se prevé incluir en el orden del día del bienio siguiente al próximo bienio 2014-2015 el resultado previsto 1.1.2.41 propuesto, modificado por el Grupo de trabajo oficioso. Esta delegación también señaló al Comité que se había propuesto suprimir el resultado previsto 5.2.4.5, que según el Grupo de trabajo oficioso coincide con el resultado previsto 1.3.1.1 propuesto, modificado por el Grupo de trabajo oficioso, mientras que se consideró que los demás cambios propuestos eran evidentes.

11.9 El Comité estuvo de acuerdo con el contenido del anexo del documento LEG 100/11 y con la actualización recogida en el documento LEG 100/WP.7, que se supedita a la supresión de todos los corchetes. El cuadro con los resultados previstos para el bienio 2014-2015 figura en el anexo 4 de este informe.

11.10 El Comité acordó presentar las citadas decisiones al 110º periodo de sesiones ordinario del Consejo para que las refrende.

b) Puntos que han de incluirse en el orden del día del 101º periodo de sesiones del Comité jurídico

11.11 Se sugirió que se alineara el orden del día y, en particular, el punto "Otros asuntos", con los de los demás comités y, en consonancia, que no se hiciese ninguna referencia específica en este punto del orden del día al subpunto "Cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro". Ante la divergencia de opiniones al respecto, se decidió remitir este asunto al Consejo para que lo examinara.

11.12 El Comité aprobó la lista de puntos sustantivos para su inclusión en el orden del día del 101º periodo de sesiones que figura en el documento LEG 100/WP.5 enmendado. La lista enmendada figura en el anexo 5 de este informe.

c) Semanas de reunión en el bienio 2014-2015

11.13 El Comité acordó que dos semanas de reunión deberían ser suficientes para el bienio 2014-2015.

12 ELECCIÓN DE LA MESA

i) Elección del Presidente

12.1 El Comité reeligió por aclamación Presidente al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) para 2014.

ii) Elección del Vicepresidente

12.2 El Comité eligió por aclamación Vicepresidente al Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil) para 2014.

12.3 Para sumarse a la práctica seguida por otros comités, el Comité decidió volver a tener únicamente un Vicepresidente.

12.4 El Comité impartió instrucciones a la Secretaría para que enmendase como correspondiese el artículo 17 de su Reglamento interior e introdujese las enmiendas consiguientes necesarias.

13 OTROS ASUNTOS

i) Cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro

13.1 La delegación de Indonesia presentó el documento LEG 100/13 sobre los resultados de la segunda Conferencia internacional sobre el régimen de responsabilidad e indemnización por daños transfronterizos debidos a hidrocarburos resultantes de actividades de exploración y explotación mar adentro, celebrada en Bali en noviembre de 2012. En este contexto, la delegación indicó que:

- la cuestión de los daños transfronterizos debidos a la contaminación por hidrocarburos mar adentro seguía siendo apremiante y debería examinarse más a fondo;

- hay una convergencia de opiniones en cuanto a que el derecho internacional vigente en esta esfera es insuficiente y que el Comité jurídico es el foro más adecuado para tratar la cuestión, debido a su amplia experiencia en el ámbito de las cuestiones de responsabilidad e indemnización;
- la cuestión debería examinarse más a fondo en el marco de un cursillo de expertos en temas jurídicos, que Indonesia estaba dispuesta a organizar, con el apoyo y la colaboración de la OMI, para examinar todos los aspectos jurídicos de la cuestión; y
- aunque Indonesia seguía opinando que un instrumento internacional jurídicamente vinculante sería la mejor forma de hacer frente a problemas similares a los resultantes del accidente de la plataforma petrolífera Montara, estaba dispuesta a trabajar con el Comité para elaborar orientaciones que ayuden a los Estados a suscribir acuerdos bilaterales o regionales.

13.2 El Comité también examinó la información facilitada por la delegación de Indonesia en el documento LEG 100/13/2, el cual contenía principios orientativos para los acuerdos o disposiciones modelo bilaterales/regionales sobre cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación mar adentro, que, según la delegación, podrían seguirse examinando y elaborando a fin de ayudar a los Estados interesados a suscribir tales acuerdos, de conformidad con las decisiones anteriores del Comité.

13.3 El Comité recordó la decisión, adoptada en su 99º periodo de sesiones, de informar al Consejo de que deseaba continuar analizando las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, a fin de elaborar orientaciones que ayudasen a los Estados interesados a suscribir acuerdos bilaterales o regionales, sin revisar el principio estratégico 7.2. El Consejo tomó nota debidamente de esta decisión en su 108º periodo de sesiones.

13.4 Se expresaron las opiniones siguientes:

- era necesario seguir trabajando al respecto, dado que el marco existente no proporciona un mecanismo adecuado y se requiere un marco modelo justo y eficaz;
- las orientaciones deberían tener por objeto ayudar a los Estados a suscribir acuerdos bilaterales o regionales;
- las orientaciones deberían incorporar principios de responsabilidad objetiva y otros principios del derecho privado internacional;
- la terminología utilizada debería estar en consonancia con la CONVEMAR;
- no eran necesarias orientaciones de la OMI en esta esfera dado que los acuerdos regionales seguían constituyendo la mejor forma de abordar las cuestiones de responsabilidad e indemnización entre Estados;

-
- un esfuerzo de la OMI por elaborar modelos u otras orientaciones podría tener el efecto no deseado de retrasar la elaboración de acuerdos regionales;
 - la elaboración de principios podría entrañar un esfuerzo para definir las normas jurídicas y los temas presentados que no tienen formulaciones ni interpretaciones aceptadas de manera uniforme y, en particular, no deberían considerarse principios en sentido jurídico;
 - los Estados ribereños tienen derechos soberanos sobre sus plataformas continentales exteriores en virtud del derecho internacional, y todos los Estados han de comprender los regímenes jurídicos de sus Estados vecinos, incluso para iniciar el proceso de creación de un modelo;
 - la cuestión no forma parte del Plan de acción de alto nivel, y, por tanto, no es posible que el Comité redacte un instrumento vinculante. Sin embargo, los Estados que ya hayan suscrito acuerdos regionales o bilaterales podrían prestar asistencia;
 - el Comité debería utilizar sus conocimientos para elaborar un proyecto de modelo de acuerdo bilateral y regional;
 - los principios mencionados en el documento LEG 100/13/2 son similares a los de los Convenios de responsabilidad civil, 1992, y del Fondo de 1992 y el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001; estos principios podrían tomarse en consideración al redactar los acuerdos bilaterales o regionales;
 - la solicitud de orientaciones por parte de Indonesia no podía ignorarse y merece la pena examinarla; no existe otra opción que no sea abordar la cuestión en el seno del Comité;
 - la elaboración de principios no está en consonancia con las mejores prácticas; tal como había acordado el LEG 99, los acuerdos regionales y bilaterales serían la mejor forma de proceder;
 - en muchos Estados la legislación se limitaba a las aguas nacionales y al transporte marítimo, de modo que era necesaria una iniciativa de espectro más amplio incluido un cursillo o un grupo consultivo que redactara las directrices sobre los acuerdos regionales y bilaterales;
 - se respaldó la elaboración de orientaciones, las cuales deberían estar en consonancia con las prácticas internacionales actuales y no deberían constituir las bases de ningún régimen jurídico internacional futuro;
 - la OMI podría trabajar con carácter oficioso a este respecto, con la ayuda de observadores del sector; sin embargo, era necesario actuar con cautela, dado que los principios pueden tener un significado diferente en los distintos Estados, y el contexto también puede ser diferente;
 - dado que la legislación de los Estados ribereños también se refiere a la plataforma continental, los acuerdos bilaterales y multilaterales con los Estados vecinos constituyen la mejor forma de proceder, teniendo en cuenta la situación geográfica;

- los regímenes que rigen el transporte marítimo difieren de los aplicables a las instalaciones mar adentro. A este respecto, estaba por ver cómo podrían aplicarse las disposiciones del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, y del Convenio de 2007 sobre la remoción de restos de naufragio en los casos de daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades mar adentro; todo instrumento futuro debería acompañarse de una guía sobre la tramitación de reclamaciones;
- las orientaciones sobre los regímenes bilaterales y regionales serían un buen punto de partida para abordar la cuestión; posteriormente podría considerarse una solución más amplia; y
- las disposiciones pertinentes de la CONVEMAR, en particular los artículos 192, 194 y 197 sobre la cooperación de los Estados, deberían tenerse en cuenta al elaborar directrices para la protección del medio marino.

13.5 El apoyo al aumento de la cooperación entre Estados a este respecto fue generalizado, así como a que el Comité prosiguiese esta labor. Se sugirió que Indonesia prosiguiera la labor en el lapso interperiodos y que más Estados participaran en dicha labor.

13.6 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó que:

- la cuestión clave con respecto a las orientaciones era la colaboración de los Estados y la asistencia a aquellos Estados que requiriesen orientaciones para suscribir acuerdos bilaterales y multilaterales;
- se invitara a los Estados Miembros a que enviaran a la Secretaría ejemplos de acuerdos bilaterales y regionales vigentes; y
- al mismo tiempo, se instara a la delegación de Indonesia a que prosiguiese con su labor en el lapso interperiodos para facilitar los avances en el seno del Comité.

13.7 La delegación de Indonesia informó al Comité de que continuaría coordinando el grupo consultivo oficioso para examinar las cuestiones relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por el Comité en el presente periodo de sesiones. La dirección de correo electrónico para participar en este grupo es la siguiente: ind_offshorediscussion_imoleg@yahogroups.com.

13.8 La delegación del Comité Marítimo Internacional (CMI) informó al Comité de que, en colaboración con la Asociación de Derecho Marítimo de Irlanda, organizaría un simposio, que se celebraría en Dublín del 29 de septiembre al 1 de octubre de 2013, cuyo orden del día incluía, entre otros temas, la necesidad de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro. El CMI informaría de los resultados del seminario a la delegación de Indonesia.

ii) Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité jurídico en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI; asesoramiento sobre la implantación del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992

13.9 Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) presentaron el documento LEG 100/13/1, en el que se invita al Comité a que considere una solicitud de asesoramiento sobre las posibles consecuencias de las discrepancias entre las pólizas de seguro, tarjetas azules y certificados expedidos en virtud del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de responsabilidad civil, 1992).

13.10 En particular, el Comité examinó:

- si el Estado que expide el certificado relativo al Convenio de responsabilidad civil tiene la obligación de investigar las cláusulas, condiciones y cobertura de los certificados (tarjetas azules) presentados por los aseguradores; y
- si, como resultado de ello, el Estado podría ser responsable de toda pérdida que los FIDAC pudieran sufrir como resultado de que la cobertura del seguro fuese insuficiente.

13.11 Se observó que no se había pedido al Comité que prestara asesoramiento sobre un caso específico, sino que se le había invitado a que expresara sus opiniones sobre las dos cuestiones arriba indicadas teniendo presente el Convenio de responsabilidad civil, 1992.

13.12 Asimismo, se observó que estas cuestiones exceden los reducidos límites de las reclamaciones contra los FIDAC en virtud de los Convenios de responsabilidad civil de 1992 y del Fondo, y que tienen unas características y consecuencias mucho más amplias que pueden repercutir en varios convenios internacionales, tales como el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y el Protocolo de 2002 relativo al Convenio de Atenas, así como otros instrumentos que contemplan certificados estatales.

13.13 Al analizar el artículo VII del Convenio de responsabilidad civil, 1992, se expresaron las opiniones siguientes:

i) Con respecto a la cuestión de la obligación del Estado de investigar las cláusulas, condiciones y cobertura de los certificados (tarjetas azules) presentados por los aseguradores:

- la obligación estipulada en el párrafo 2 del artículo VII exige que el Estado establezca si se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1 del artículo VII. Por consiguiente, el Estado que expide el certificado tiene la obligación de investigar la tarjeta azul;
- el párrafo 2 del artículo VII no establece el modo en que los Estados contratantes deberían cumplir con su obligación de investigación; por tanto, los Estados contratantes, por lo general, deberían poder confiar en la tarjeta azul presentada por la compañía de seguros, a menos que haya algún indicio de que es necesario investigar aún más;

- las Administraciones nacionales son responsables de investigar la tarjeta azul de la mejor manera posible, lo cual es un proceso relativamente sencillo cuando el asegurador es un Club P e I y miembro del Grupo internacional, o incluso otro asegurador principal que no sea parte del Grupo; en el caso de aseguradores extranjeros, la tarea puede ser más difícil, pero no imposible;
- es una práctica generalizada de las Administraciones nacionales determinar si se han cumplido las prescripciones del Convenio únicamente a partir de las tarjetas azules, para lo cual el Estado actúa de buena fe. No obstante, en caso de duda sobre la fiabilidad de una tarjeta azul, el Estado también debería examinar la póliza de seguro y la situación del asegurador;
- el párrafo 6 del artículo VII estipula que el Estado de matrícula tendrá que determinar las condiciones a que habrán de ajustarse la emisión y la validez del certificado y, en caso de duda, el Estado tendrá que proseguir con la investigación;
- en caso de duda, el Estado podrá consultar a otro Estado con respecto a la fiabilidad del asegurador;
- por regla general, las Administraciones expiden los certificados basándose en las tarjetas azules expedidas por el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (Clubes P e I);
- las Administraciones también podrían solicitar una prueba de solvencia de la compañía, de forma coherente con lo que se dispone en la resolución de la Asamblea sobre certificados de seguro relativos al Convenio sobre el combustible de los buques; y
- en caso de discrepancia entre la tarjeta azul y la póliza de seguro, las consecuencias jurídicas se determinarán con arreglo al derecho nacional.

ii) Con respecto a la cuestión de la responsabilidad del Estado que expide un certificado:

- ésta es una cuestión más compleja y difícil de abordar;
- el Convenio de responsabilidad civil, 1992 no contempla claramente la responsabilidad del Estado en caso de expedir un certificado de seguro insuficiente o inválido. El Convenio del Fondo de 1992, en comparación, no responsabiliza a los Estados que presenten informes inexactos de los hidrocarburos recibidos;
- dado que la finalidad de la tarjeta azul es certificar que un buque goza de una cobertura conforme con el Convenio de responsabilidad civil, 1992, no debería entenderse que existe responsabilidad de parte del Estado que expida el certificado;
- el Convenio no impone la responsabilidad objetiva a los Estados;

-
- el Estado contratante no es automáticamente responsable de pagar indemnización por daños en caso de haberse expedido un certificado incorrecto;
 - en algunas jurisdicciones la responsabilidad estatal depende de si se ha cumplido con el deber de diligencia y, en tales casos, los Estados podrán ser culpables de negligencia del mismo modo que las personas físicas, si el régimen convencional o la legislación nacional permite esta interpretación;
 - en teoría, los Estados podrán ser responsables, en virtud del derecho internacional, de la implantación incorrecta de sus obligaciones convencionales;
 - los convenios que regulan la obligación de expedir un certificado no contemplan la canalización de la responsabilidad hacia un Estado. La responsabilidad, en virtud de estos convenios, se canaliza a los agentes económicos con ánimo de lucro (a saber, el propietario del buque o el asegurador) o a fondos tales como los FIDAC, que reciben contribuciones específicas a efectos de indemnización;
 - toda interpretación a fin de poder canalizar la responsabilidad hacia el Estado expedidor se traducirá en situar al Estado en un nivel de responsabilidad cuasiadicional, lo cual menoscabaría el delicado equilibrio del régimen de responsabilidad e indemnización establecido por los convenios; por tanto, toda cuestión relativa a la canalización de la responsabilidad debería abordarse de un modo totalmente coherente con el texto y las disposiciones actuales de los convenios pertinentes;
 - el objetivo del régimen del Convenio de responsabilidad civil quizás no resulte adecuado para asignar la responsabilidad a los Estados y, por tanto, la cuestión de si la responsabilidad se asignaría al Estado continúa sin resolverse;
 - pese a la posible falta de seguro, el propietario del buque sigue siendo responsable; y
 - los 130 Estados Parte en el Convenio de responsabilidad civil, 1992 deben garantizar que ejercen la debida diligencia para asegurar la viabilidad a largo plazo del régimen internacional.

13.14 Dos delegaciones informaron al Comité de su intención de presentar en el LEG 101 una propuesta de ampliación de las directrices para la aceptación de la documentación de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y Clubes P e I, adoptadas con respecto al Convenio sobre el combustible de los buques (circular nº 3145), a los certificados correspondientes al Convenio de responsabilidad civil y a los certificados SNP.

13.15 El Director de los FIDAC agradeció al Comité su asesoramiento, el cual se transmitiría debidamente a los órganos rectores de los Fondos.

PALABRAS DE PÉSAME

El Secretario General mencionó el trágico evento ocurrido en Boston el 16 de abril de 2013, en el que murieron tres personas y hubo más de cien heridos debido a las dos bombas que explotaron en la línea de meta del maratón de Boston que se celebra cada año. Condenó esta atrocidad por ser un acto irracional de violencia. El Comité manifestó su más sentido pésame a la delegación de los Estados Unidos de América y a las familias de los fallecidos.

EVENTO ESPECIAL PARA CONMEMORAR EL 100º PERIODO DE SESIONES Y MANIFESTACIÓN DE AGRADECIMIENTO AL INSTITUTO DE DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL (IMLI)

El jueves 18 de abril de 2013, por la tarde, hubo un evento especial que tuvo la forma de seminario, para conmemorar el 100º periodo de sesiones del Comité jurídico. Las presentaciones por parte de oradores eminentes, incluidos los presidentes anteriores y el actual del Comité, constituyeron un reflejo de la labor innovadora desarrollada por el Comité desde su nacimiento hace más de 45 años, así como un punto de partida para abordar nuevas avenidas y enfrentar nuevos retos. Los textos de las presentaciones pueden descargarse a partir del siguiente enlace <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/LEG100/Pages/leg100presentations.aspx>.

El Comité jurídico manifestó su agradecimiento al Sr. David Attard, Director del Instituto de Derecho Marítimo Internacional, por sus palabras de despedida y, en particular, por su presentación al Comité jurídico, en nombre del IMLI, del Premio por aporte meritorio al desarrollo progresivo y la codificación del derecho marítimo internacional, con lo cual se clausuró el evento especial.

DECLARACIONES

Formularon declaraciones las delegaciones de Chile y de la República Islámica del Irán. Estas declaraciones figuran como anexos 6 y 7 de este informe.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 100º 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 Supervisión de la implantación del Protocolo SNP de 2010
 - 4 Provisión de garantía financiera en casos de abandono, lesiones corporales o muerte de la gente de mar a la luz del progreso hacia la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT y de las enmiendas relativas al mismo
 - 5 Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
 - 6 Piratería
 - 7 Recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas
 - 8 Cuestiones surgidas de los periodos de sesiones ordinarios 108º y 109º del Consejo
 - 9 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
 - 10 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité jurídico
 - 11 Aplicación de las Directrices del Comité
 - 12 Elección de la Mesa
 - 13 Otros asuntos
 - i) Cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro
 - ii) Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité jurídico en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI; asesoramiento sobre la implantación del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992
 - 14 Informe del Comité

ANEXO 2

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

PRESERVACIÓN Y RECOPIACIÓN DE PRUEBAS TRAS HABERSE DENUNCIADO UN PRESUNTO DELITO GRAVE O LA DESAPARICIÓN DE UNA PERSONA A BORDO DE UN BUQUE, Y LA ASISTENCIA MÉDICA Y EL APOYO SOCIAL A LAS PERSONAS AFECTADAS

LA ASAMBLEA

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, con respecto a las funciones de la Asamblea en relación con las recomendaciones y directrices relativas a la seguridad marítima,

TENIENDO PRESENTE que la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, mediante la resolución A.1058(27), invitó a que se presentaran documentos sobre la recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas,

RECORDANDO el artículo 92 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que estipula que los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en la CONVEMAR, estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo 27 de la CONVEMAR, que estipula que la jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a una persona o realizar investigaciones en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos previstos en ese artículo,

CONSCIENTE de que la investigación exhaustiva de un delito grave cometido a bordo de un buque puede ser un proceso prolongado y que, en ciertos casos, es posible que más de un Estado tenga potestad jurisdiccional, lo cual puede que entrañe complicaciones y dificultades para las autoridades responsables de tales investigaciones,

CONSCIENTE TAMBIÉN de que, aun siendo de carácter voluntario, dichas orientaciones ayudarían a los propietarios, armadores y capitanes de buques a cooperar con las autoridades competentes encargadas de las investigaciones y a contribuir de manera efectiva y eficaz a las investigaciones de delitos graves o de la desaparición de personas a bordo de los buques, y que facilitarían y agilizarían la cooperación y coordinación entre las autoridades encargadas de las investigaciones, de manera coherente con el derecho internacional,

1. INSTA a los Gobiernos Miembros a que examinen las directrices que figuran en el anexo y aconsejen a los propietarios, armadores y capitanes de buques que:

- .1 ayuden con la preservación y recopilación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque; que tomen nota de que la jurisdicción penal debería ejercerse de manera que se condiga con el derecho internacional; y
- .2 proporcionen asistencia médica y apoyo social a las personas afectadas;

2. TAMBIÉN SE INSTA a las organizaciones intergubernamentales y a las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas a que examinen las directrices que figuran en el anexo y que recomienden a sus miembros que obren en consecuencia;

3. INVITA a los Gobiernos Miembros, las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas a que estudien la posibilidad de poner en conocimiento del Comité jurídico los resultados de la experiencia adquirida durante la aplicación de las directrices, las cuales figuran en el anexo.

ANEXO

PROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE LA PRESERVACIÓN Y RECOPIACIÓN DE PRUEBAS TRAS HABERSE DENUNCIADO UN PRESUNTO DELITO GRAVE O LA DESAPARICIÓN DE UNA PERSONA A BORDO DE UN BUQUE, Y SOBRE LA ASISTENCIA MÉDICA Y EL APOYO SOCIAL A LAS PERSONAS AFECTADAS

Introducción

El principal objetivo de estas directrices es ayudar a los capitanes¹ respecto de la preservación de pruebas y sobre la asistencia médica y el apoyo social a las personas afectadas y, cuando proceda, respecto de la recopilación de pruebas, en el periodo que transcurre entre el descubrimiento de un posible delito grave y el momento en que intervienen las autoridades de cumplimiento de la ley u otros investigadores profesionales del lugar de los hechos.

Los capitanes no son investigadores profesionales del lugar de los hechos y no pueden actuar como agentes de la autoridad en materia penal al aplicar estas directrices. No se debe interpretar que estas directrices constituyen una base para asignar responsabilidad al capitán, penal o de otro tipo, en lo que respecta a la preservación y/o la manipulación de pruebas o cuestiones conexas.

Las presentes directrices se centran en lo que puede lograrse en términos prácticos a bordo del buque a fin de preservar y/o recopilar pruebas y proteger a las personas afectadas por delitos graves hasta que los agentes de la autoridad pertinentes inicien una investigación. Están concebidas para su aplicación en todos los buques, independientemente de su tamaño, y deberían posibilitar que el buque vuelva a su funcionamiento normal una vez que se resuelva la situación relacionada con el delito grave cometido a bordo.

Se reconoce que el riesgo de que se cometa un delito grave a bordo de un buque podría abordarse en las disposiciones aplicables de protección a bordo. Si bien se debe recalcar la necesidad de disponer medidas preventivas, aun así no puede eliminarse por completo el riesgo de que se cometa un delito grave a bordo. Si se comete un delito grave, es de suma importancia para todas las partes interesadas que las autoridades apropiadas lo investiguen a fondo. Asimismo, es esencial que se tomen en serio las denuncias de agresión sexual y otros delitos graves, que las personas afectadas reciban la protección necesaria y que se tengan en cuenta las necesidades de apoyo social.

La investigación de delitos graves cometidos en alta mar presenta desafíos especiales debido a las distintas entidades que pueden intervenir, entre ellas los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños, los Estados rectores de puertos y los Estados de las nacionalidades de las personas a bordo.

Delitos graves que deben denunciarse

Dadas las diferencias en las legislaciones de las jurisdicciones en las que pueden navegar los buques, sería impráctico proporcionar una lista completa de los tipos y definiciones jurídicas de los delitos graves que deben denunciarse. Por lo general, el capitán debería denunciar los delitos graves presuntos o descubiertos al Estado de abanderamiento y a otros Estados y partes interesadas, incluidos los agentes de la autoridad. Entre estos delitos se pueden incluir, sin carácter exhaustivo: muerte o desaparición sospechosa, acto delictivo que resulte en lesiones personales graves, agresiones sexuales, actos que pongan en peligro la seguridad del buque o pérdidas considerables de efectivo o bienes.

¹ La presente referencia al capitán incluye a los oficiales y los tripulantes en los cuales el capitán haya delegado funciones mencionadas en estas directrices.

Cooperación y coordinación entre los Estados y partes interesadas

Para las personas afectadas por delitos graves es importante que los agentes de la autoridad actúen rápidamente.

La cooperación y coordinación entre los Estados y las partes interesadas debe llevarse a cabo de manera coherente con el derecho internacional. Todos los Estados y partes interesadas que intervengan deberían cooperar y coordinarse a fin de garantizar que se lleve a cabo una investigación completa a fondo. Independientemente de qué Estado lleve a cabo la investigación, todas las investigaciones deberían realizarse de la manera más expedita posible.

El Estado de abanderamiento y otros Estados interesados deberían comunicarse entre sí a fin de intercambiar información respecto del inicio, el desarrollo y los resultados de la investigación del delito.

Papel del capitán

La principal función del capitán es garantizar la seguridad de los pasajeros y de la tripulación, que deberá tener precedencia respecto de cualquier otro aspecto relacionado con la preservación o recopilación de pruebas.

Una vez que se presenta una denuncia de un delito grave cometido a bordo, el capitán debería informar de dicha denuncia al Estado de abanderamiento tan pronto como sea posible. Según proceda, el capitán también debería notificar de la denuncia a los Estados y partes interesadas, incluidos los agentes de la autoridad.

Se reconoce que el capitán no es un investigador profesional del lugar de los hechos y que, según el tipo de buque de que se trate, es posible que se disponga de recursos materiales y humanos limitados para la preservación y recopilación de pruebas.

El capitán debería asegurarse de que se brinde la atención adecuada a las personas afectadas, se adopten medidas para preservar las pruebas y se siga el asesoramiento de las autoridades competentes, incluidos los agentes de la autoridad.

El capitán debería tratar de precintar el lugar del presunto delito tan pronto como sea posible, con el principal objetivo de permitir que los investigadores profesionales del lugar de los hechos puedan llevar a cabo su labor. La mejor opción para preservar pruebas es precintar el espacio, si es posible, y evitar la entrada de personas. Un ejemplo sería un incidente ocurrido en un camarote; la mejor opción sería echar la llave a la puerta del camarote, guardar la llave en lugar seguro y poner avisos a fin de informar de que nadie debería entrar en el camarote.

Si el incidente ocurrió en un espacio que no puede precintarse, el capitán debería tratar de recopilar pruebas según las instrucciones que pueda darle la Administración del Estado de abanderamiento o con orientación de los agentes de la autoridad. Si bien se reconoce que es probable que solamente sea necesario recopilar pruebas en circunstancias limitadas y excepcionales, en dichos casos el capitán podría aplicar las técnicas y procedimientos que figuran en el apéndice 2.

Tras denunciarse un delito grave, y dada la autoridad inherente del capitán a bordo del buque, el capitán debería elaborar una lista de las personas que pueden tener acceso a la información y pedirles que declaren su versión de los hechos en el formulario que figura en el apéndice 1. Las personas tienen derecho a negarse a declarar su versión de los hechos.

Cuando sea posible, el capitán debería tratar de obtener información de contacto precisa de las personas que se crea tengan información sobre un presunto delito o una persona desaparecida, a fin de facilitar que posteriormente se pongan en contacto con ellos los agentes de la autoridad u otros investigadores profesionales del lugar de los hechos.

Personas desaparecidas

Si se notifica o se cree que ha desaparecido una persona, se deberían adoptar medidas inmediatas para encontrarla. Se debería hacer una búsqueda en el buque y se debería considerar la posibilidad de llamar a reunión a las personas a bordo como una manera eficaz de resolver la situación. Si la persona no apareciera, se deberían seguir los procedimientos de emergencia de a bordo pertinentes, y se debería notificar a la organización de búsqueda y salvamento adecuada.² Si en algún momento el capitán tiene justificación para sospechar que la desaparición de la persona se debe a un acto delictivo, se deberían seguir las otras secciones pertinentes de estas directrices.

Asistencia médica y apoyo social

Todas las personas afectadas por presuntos delitos graves merecen que su denuncia sea considerada seriamente y se les debería brindar atención médica y apoyo social, según proceda.

En los casos de denuncia de delitos graves, en particular agresiones sexuales y agresiones físicas serias, se debería tratar con respeto a las personas afectadas que presentan una denuncia y darles garantías de que la denuncia se transmitirá, y brindarles apoyo durante este momento traumático. Se debería hacer todo lo que sea necesario para que puedan explicar lo que ha ocurrido y den una explicación completa del caso; y se les deben dar garantías de que se hará todo lo posible para protegerlos de posibles agresiones futuras mientras estén a bordo del buque. Por otra parte, las personas afectadas no deberían adoptar decisiones en relación con el presunto delincuente.

En los casos en los que el capitán está al tanto de que una persona ha intentado suicidarse o ha amenazado con suicidarse, el capitán debería tratar de protegerla en la medida de lo posible. Se debería tratar a esta persona con cuidado y respeto. En dichos casos el capitán debería obtener orientación con respecto a cómo proceder, ya sea de personas con formación médica si las hay a bordo, de asesoramiento médico por radio o de otro asesoramiento médico que pueda recibir a través del Estado de abanderamiento o de otras autoridades. Si se establece que es necesario desembarcar del buque a una persona en riesgo de suicidio, el capitán debería coordinar dicha medida con el Estado de abanderamiento, el Estado ribereño y/o el Estado rector del puerto, según proceda. Si las circunstancias apuntan a que el suicidio o la amenaza de suicidio están relacionados con un delito grave cometido a bordo, el capitán debería consultar las disposiciones aplicables de las presentes directrices.

Las personas mencionadas en esta sección deberían recibir atención médica, proporcionada por un profesional médico, ya sea a bordo o en tierra, según sea necesario. Se debería respetar la privacidad de las personas afectadas durante este proceso. Cuando sea pertinente, se deberá solicitar asesoramiento médico por radio.

² Véase el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR).

APÉNDICE 1

Sección 1

Declaración de la víctima

Declaración de
(nombre) (apellidos)

Nombre del buque.....

Estado de abanderamiento

Nº IMO

Datos de contacto de la víctima

Dirección

Números telefónicos

Descripción de los presuntos delincuentes: la información que dé la víctima debería ser lo más detallada posible y basarse en hechos que hayan visto, oído o experimentado personalmente. Se debe utilizar una hoja distinta para cada presunto delincuente. La descripción del presunto delincuente debería ser lo más precisa posible. Si no se saben los nombres de los presuntos delincuentes, se les atribuirá un número para distinguirlos.

Presunto delincuente Nº ...

Nombre:
(si lo ha declarado o se ha escuchado que así lo llamaban otros)

Edad aproximada:

Estatura aproximada:

Complexión: (delgada/mediana/grande/corpulenta)

Origen étnico:

Color de ojos: Color de pelo:.....

Largo de pelo: (rapado/corto/medio/largo/por encima de las orejas/atado)

Vello facial: (barba/bigote) Cicatrices faciales:

Señas particulares: (descripción y lugar en el cuerpo)

Tatuajes: (describir la ubicación y el motivo, si es posible)

Indumentaria:
(color y tipo de vestimenta externa, por ejemplo, camiseta roja
de manga corta, pantalones largos azules)

Calzado: (descalzo/sandalias/otro)

Collares: Pulseras: Tobilleras:

Armas utilizadas:

Descripción del suceso:

.....

.....

.....

.....

.....

Sección 2

Declaración del presunto delincuente

Declaración de
(nombre)
(apellidos)

Nombre del buque

Estado de abanderamiento

Nº IMO

Descripción del suceso:

.....

.....

.....

.....

.....

Sección 3

Declaración del testigo independiente

Declaración de
(nombre)
(apellidos)

Nombre del buque

Estado de abanderamiento

Nº IMO

Descripción del suceso:

.....
.....
.....
.....
.....

APÉNDICE 2

Prefacio

La orientación que figura en las secciones 1 a 4 del presente apéndice sale de la circular MSC.1/Circ.1404. Dicha orientación estaba destinada a los Gobiernos Miembros y, en un principio, se elaboró para proporcionar orientación a los investigadores a fin de ayudarlos en la investigación de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. Se entiende que el capitán no es un investigador profesional del lugar de los hechos y que no actúa en la capacidad de agente de la autoridad en materia penal, y que es probable que el capitán solamente aplique las orientaciones que figuran en las secciones 1 a 4 en circunstancias limitadas y excepcionales cuando se requiera que se recopilen pruebas que podrían perderse sin intervención.

Sección 1

Recuperación y embalaje de pruebas

El objetivo de la siguiente orientación es ayudar al capitán a recopilar material que pueda ser de utilidad cuando los agentes de la autoridad lleven a cabo una investigación.

El capitán debería:

- .1 llevar prendas protectoras limpias, p. ej., mono de trabajo y guantes de goma (para cada objeto por separado si es práctico), y tener cierta protección facial (por ejemplo, máscaras contra productos químicos/polvo), a fin de proteger al investigador y para evitar que el investigador imprima huellas digitales o libere material biológico en los objetos recuperados;
- .2 se debe dar prioridad a los objetos que están en espacios abiertos y son vulnerables a la intemperie en relación con los que están en espacios cerrados, por ejemplo, el puente, los espacios de máquinas, los camarotes, el comedor, etc.; y
- .3 todos los objetos se deben fotografiar, identificar y etiquetar, y se debe dejar constancia del lugar en el que se encontraron antes de recuperarlos y almacenarlos. Antes de comenzar, se debe programar en la cámara la fecha y la hora correcta. De este modo se logrará un registro visual preciso que tendrá valor como prueba. Los registros de filmación o de imágenes digitales también pueden tener valor como prueba.

Sección 2

Identificación y etiquetado

A todos los objetos que se recuperen se les deberá asignar una "referencia de identificación" con un número secuencial (es decir, 01, 02, 03, etc.) para indicar quién encontró el objeto y dónde.

Por ejemplo, podría indicarse una abreviatura del nombre del buque, el lugar en que se encontró (por ejemplo, cubierta 3, sección central, tronco de escalera en la zona 2), las iniciales (no el nombre completo) de la persona que lo encontró y el número secuencial del objeto recuperado.

Al almacenarse, a cada objeto se le pondrá una etiqueta con una referencia única que indique el lugar en el que se encontró. Si el buque en cuestión se llamara *Sea Spirit*, y la persona que lo encontró se llamara Ronaldo Fernández, un ejemplo de referencia para la identificación sería:

SS/Fecha y hora/Comedor de la tripulación/RF/1, ../RF/2, ...RF/3 etc.

Cuando se encuentre un objeto de importancia evidente, se debería incluir en la declaración del informe el nombre de la persona que lo encontró Y el nombre de la persona que lo pueda identificar en relación con el presunto delincuente (véase el apéndice 1). Si se dedica más de una persona a buscar objetos, la referencia de identificación debería incluir las iniciales de dicha persona, también comenzando por el número "01".

Todos los objetos recuperados deben almacenarse en condiciones de seguridad en un entorno limpio y seco hasta que sea el momento de desembarcarlos.

Si se utilizan bolsas de papel o cajas de cartón para guardar los objetos, la referencia de identificación debería escribirse con tinta o similar (no a lápiz) en la cara exterior del paquete. En el caso de bolsas de plástico, jarros de vidrio o contenedores pequeños, se deberá adherir una etiqueta de referencia. Cabe señalar que para fijar la etiqueta se deberá utilizar cinta adhesiva y NO grapas.

Ejemplo:

REFERENCIA DE IDENTIFICACIÓN

.....SS..... ../. 3/3/2011..1425 / Comedor de la tripulación /RF..... /01.....
(Nombre del buque) / (fecha/hora) / lugar / (encontrado por) / (número secuencial)

Descripción sucinta:

Firma:

Sección 3

Registro de objetos recuperados en la búsqueda o captura

Nº del objeto	Fecha/ Hora	Lugar en que se encontró	Descripción del objeto	Encontrado por:	Firma	Referencia de identificación	Observaciones
01	3/3/2011 1425	Comedor de la tripulación	Cuchillo usado por el presunto delincuente	Ronaldo Fernández		La indicada <i>supra</i>	

Sección 4

Directrices sobre la recuperación y el embalaje de pruebas

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
<p>ADVERTENCIA: LA MANIPULACIÓN DE FLUIDOS CORPORALES CONSTITUYE UN RIESGO SANITARIO CONSÚLTESE SIEMPRE EN CASO DE DUDA</p>			
<p>SANGRE</p>			
<p>A) Objetos manchados de sangre</p>	<p>Si se trata de un objeto que pueda retirarse con facilidad, por ejemplo, un cuchillo, un cenicero, una botella, etc. (véase "indumentaria" <i>infra</i>), déjese secar el objeto por completo y de manera natural antes de embalarlo.</p> <p>NO acelerar el secado.</p> <p>Indíquese en la ficha de recogida de la prueba si la mancha de sangre estaba húmeda cuando se obtuvo.</p>	<p>Colóquese cada objeto individual en un contenedor <u>distinto</u>, adecuado y bien precintado, por ejemplo, en bolsas o sacos de papel resistente precintados. Si no hay sacos, bastará con cajas de cartón. Las bolsas o sacos deberían plegarse dos veces y precintarse con cinta adhesiva (o similar); las cajas deberían precintarse también con cinta.</p> <p>Márquese con claridad con "RIESGO BIOLÓGICO" cualquier saco o contenedor que contenga sangre.</p>	<p>Las bolsas o sacos de papel no se habrán utilizado anteriormente. Si no se dispone de los sacos empleados por la policía, pueden emplearse los utilizados para la eliminación de desechos de papel. Si se utiliza una caja de cartón, ésta debería estar lo más limpia posible e ir forrada con un papel limpio. Escríbase la referencia de identificación de la prueba en el saco o la caja al precintarlos.</p> <p>Nota: No deberían utilizarse bolsas de plástico para los objetos manchados de sangre porque favorecen la aparición de humedad. Tampoco deberían utilizarse nunca grapas para precintar bolsas.</p> <p>Si es necesario, consúltese al médico o personal médico del buque y/o a las autoridades en tierra.</p>
<p>B) Manchas de sangre en objetos inamovibles</p>			<p>Si es posible, séllese el recinto.</p> <p>Márquese con "RIESGO BIOLÓGICO" cualquier saco o contenedor que contenga sangre.</p>

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
<p>1) Charcos de sangre fresca</p> <p>ADVERTENCIA: las jeringas y agujas representan un riesgo sanitario grave y deben manipularse con extremo cuidado</p> <p>En la medida de lo posible, solicítase asesoramiento médico antes de la manipulación</p>	<p>Pueden recogerse utilizando una jeringa.</p> <p>Se pueden tomar muestras de sangre con hisopos; deben tomarse muestras separadas de cada charco.</p>	<p>Introdúzcase la sangre (no la jeringa) en una botella o jarra con tapón de rosca que esté limpia y seca. La jeringa se echará en la caja correspondiente de objetos punzantes.</p> <p>En las notas se debe indicar el lugar de donde se tomó la muestra; escríbase la referencia de identificación de prueba en la parte exterior del hisopo y colóquese en una bolsa de pruebas.</p> <p>Hágase una nota de si la mancha está húmeda o seca.</p>	<p>Como se indica <i>supra</i>.</p>
<p>2) Sangre parcialmente coagulada</p>	<p>Retírese con un cuchillo o bisturí limpio.</p>	<p>Como se indica <i>supra</i>.</p>	<p>Como se indica <i>supra</i>.</p> <p>Consérvense todas las muestras de sangre FRESCA o SEMISÓLIDA en un lugar fresco. Si es probable que se retrase su entrega a las autoridades, considérese la posibilidad de congelar las muestras (separadamente de los productos alimenticios). Consúltese antes de tomar esta medida.</p>
<p>3) Sangre seca</p>	<p>En la medida de lo posible, retírese la superficie que contiene la mancha. También debería tomarse como muestra de control una parte no manchada del objeto.</p> <p>O</p> <p>Ráspese la sangre seca sobre una hoja de papel limpia.</p>	<p>Colóquese cada objeto individual (incluida la muestra de control) en un contenedor distinto adecuado, por ejemplo, un saco de papel o una caja de cartón, y precíntense bien éstos con cinta adhesiva.</p> <p>Pliéguese el papel con cuidado y precíntese en un sobre etiquetado.</p>	<p>Consúltese al doctor o personal médico del buque y a las autoridades en tierra.</p> <p>No utilizar nunca grapas.</p>

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
4) Objetos manchados de semen	<p>Obtégase la totalidad del objeto manchado de semen. Si la mancha aún está húmeda, DÉJESE SECAR DE MANERA NATURAL en un lugar aislado antes de guardar.</p> <p>Evítese hablar sobre el objeto, porque podría contaminarse.</p> <p>Si fuera posible, congélense los objetos pequeños que se encuentren, como tampones, toallitas femeninas o prendas interiores.</p> <p>Preservativos: séllense con una abrazadera o átense por su extremo abierto.</p>	<p>Colóquese cada objeto por separado en una bolsa de papel sellada o en una caja de cartón limpia.</p> <p>Tómense notas de todas las manchas que estaban húmedas en el momento de obtenerlas, tanto en las notas como en la prueba.</p>	<p>Como se indica <i>supra</i>.</p> <p>Es posible que sea difícil obtenerlos y almacenarlos. Sin embargo, de ser posible, podrían ser pruebas de gran importancia.</p>
FIBRAS Y PELOS			
<p>Artículos a los que pueden haber pasado fibras (por ejemplo, de la indumentaria de los presuntos delincuentes a otra indumentaria, ropa de cama, armas)</p>	<p>En la medida de lo posible, recupérese todo el objeto alterándolo lo menos posible. Si no puede embalsarse, recórtese un cuadrado de aproximadamente 20 cm de material O extráiganse los restos de fibras. En caso contrario, consúltese a las autoridades en tierra en lo relativo al muestreo de fibras.</p>	<p>Colóquese el objeto en un sobre precintando todas las costuras y aberturas. Los objetos grandes deberían colocarse en un saco de papel limpio o en una caja de cartón. Si hay varios objetos, envuélvase cada uno de ellos POR SEPARADO y precíntense bien con cinta adhesiva.</p>	<p>No utilizar grapas; precíntese con cinta adhesiva. Si el objeto está totalmente seco, podría utilizarse un saco de plástico.</p> <p>Pueden utilizarse bolsas de polietileno (que no favorezcan la aparición de humedad) o sacos de papel.</p>
<p>Cabo o cordel utilizado por el presunto delincuente</p>	<p>Recupérese el cabo en su totalidad, si es posible, O, como mínimo, un trozo de 30 cm de longitud. En el caso de muertes sospechosas o suicidios, recupérese el objeto íntegro.</p>	<p>Envuélvase cada objeto por separado en un saco de polietileno o papel y precíntese bien.</p>	<p>No utilizar grapas para precintar las bolsas. Utilícese siempre cinta adhesiva.</p>

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
Cuando es posible que los extremos rotos o cortados CORRESPONDAN	Si el cabo debe cortarse para su retirada, etiquétense antes claramente los extremos originales cortados o rotos. Déjense los nudos intactos siempre.	Protéjense los extremos cortados o rotos con bolsas de papel o polietileno de modo que no puedan sufrir daños, e introdúzcase cada trozo individual de cabo o cordel en un saco distinto de polietileno o papel.	Estos elementos pueden servir de prueba en caso de delito y pueden tener también un valor considerable en la investigación de un accidente o de un suicidio.
Objetos recuperados en los que puede haber pelos	Recupérese el objeto íntegro si es posible.	Envuélvase cada objeto por separado en un saco de polietileno o papel y compruébese que la bolsa está bien precintada.	No utilizar grapas para cerrar la bolsa, sólo cinta adhesiva.
INDUMENTARIA, ROPA DE CAMA Y CALZADO			
Indumentaria (utilizada o abandonada)	Recupérese la prenda entera.	Como se indica <i>supra</i> .	Como se indica <i>supra</i> .
Objetos mojados o húmedos ADVERTENCIA: Véase la primera página (manipulación de materiales que contienen fluidos corporales)	Permítase que el objeto se seque de forma natural lo antes posible en una superficie cubierta con papel.	Cuando el objeto esté completamente seco, embálese como se indica <i>supra</i> . Si no se puede secar, colóquese en una bolsa de plástico y congélese (si está muy húmedo).	Evítense los riesgos de contaminación secando los objetos en lugares distintos, si es posible.
Calzado	Embálese el calzado utilizado por los presuntos delincuentes.	Utilícense sacos de papel o cajas de cartón distintos para cada objeto y precíntense bien.	Las cajas de papel para fotocopadoras podrían ser adecuadas. No se debe colocar en plástico o se formará condensación.
Ropa de cama	Cuando sea posible y práctico, recupérese el objeto íntegro. Márquense los lados del derecho y del revés, de la cabeza y los pies, para establecer la orientación de las sábanas, mantas, edredones, etc.	Envuélvase cada objeto por separado en el lugar en el que se recuperó, si es posible. Introdúzcase en un saco de papel resistente y precíntese con cinta adhesiva.	Compruébese que todos los objetos recuperados están separados para evitar que se contaminen entre sí. Si hay varios camarotes afectados, compruébese que distintos miembros del personal recuperan la ropa de cama e introducen los objetos en bolsas y los precintan en lugares distintos antes de almacenarlos.

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
HUELLAS DE CALZADO			
Marcas en la superficie	Si es posible, recupérese el objeto íntegro (por ejemplo, en su soporte de papel, cartón, vidrio, ropa de cama, etc.)	Colóquese cada objeto por separado en un contenedor adecuado y limpio (por ejemplo, una caja de cartón) para protegerlo.	Como se indica <i>supra</i> .
	Si la recuperación no es posible, considérese la posibilidad de hacer fotografías colocando dos reglas en ángulo recto para indicar el tamaño de la marca.	Si se sacan fotografías digitales, no se hará ningún retoque. Déjese este trabajo a los expertos.	Si se utiliza fotografía de película, embálese todo el carrete.
OBJETOS DE VIDRIO Y CERÁMICA			
Vasos, tazas, jarras, etc., utilizados por los presuntos delincuentes	Recupérense los objetos íntegros o rotos utilizados por el presunto delincuente.	Colóquense los trozos rotos en una bolsa de polietileno o un sobre de papel e introdúzcanse en una caja de cartón resistente. Los objetos íntegros deberían embalsarse por separado. Precíntese bien la caja con cinta adhesiva.	Si una caja o un saco contiene objetos rotos que puedan causar cortes o heridas, colóquese la etiqueta: "ATENCIÓN, RIESGO DE LESIONES".
EXPLOSIVOS, ARMAS DE FUEGO Y OTRAS ARMAS			
IMPORTANTE: La seguridad tiene prioridad sobre la recopilación de pruebas. DEBE consultarse a especialistas antes de tomar CUALQUIER medida			Consúltese urgentemente a las autoridades en tierra antes de adoptar medidas, a menos que éstas sean críticas para la seguridad de la vida humana.
Armas blancas y de otro tipo (por ejemplo, cuchillos, martillos, hachuelas)	NO fijar ningún material adhesivo a las hojas ni empuñaduras (esto podría borrar las huellas digitales u otras pruebas de valor).	Colóquense en una caja de cartón u otro recipiente seguro y precíntense con cinta adhesiva.	Si hay objetos que puedan causar cortes o heridas, colóquese la etiqueta: "ATENCIÓN, PELIGRO DE LESIONES".

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
RECUPERACIÓN Y PROTECCIÓN DE PROYECTILES			
ADVERTENCIA: Véanse los textos sobre sangre y armas de fuego <i>supra</i>	Deberían fotografiarse todas las heridas resultantes de lesiones por arma de fuego (a reserva de la autorización médica) antes de recibir tratamiento quirúrgico. Si es posible, en la fotografía debería aparecer una regla o una escala al lado de la herida.	<p>Consúltese a las autoridades en tierra sobre la cuestión del embalaje.</p> <p>Las fotografías de las lesiones deberían ser en color, dado que así se diferenciará entre las manchas de sangre y el ennegrecimiento. Las películas no deberían revelarse salvo que sea esencial hacerlo, y deberían conservarse para las autoridades pertinentes.</p>	Como se indica <i>supra</i> .
	Salvo que sea absolutamente necesario, nunca se tratará de sacar las balas o los perdigones de aire incrustados en paredes, puertas, etc. Este trabajo debería reservarse a los expertos forenses. Fotografiense los proyectiles <i>in situ</i> .		<p>Si es posible, consúltese a las autoridades en tierra antes de retirar lo que rodea al proyectil.</p> <p>Márquese la zona claramente sin tocar ni alterar el lugar.</p>
MODELOS, RÉPLICAS Y ARMAS DE FOGUEO			
IMPORTANTE: La seguridad tiene prioridad sobre la recopilación de pruebas. DEBE consultarse a especialistas antes de tomar CUALQUIER medida			Consúltese urgentemente a las autoridades en tierra antes de adoptar medidas, a menos que éstas sean críticas para la seguridad de la vida humana.

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
INDUMENTARIA DE PERSONAS SOSPECHOSAS DE DESCARGAR UN ARMA DE FUEGO Y DE CUALQUIER VÍCTIMA			
ADVERTENCIA: Véase la primera página sobre las precauciones que deben tomarse cuando se manipulan fluidos corporales	La indumentaria debería manipularse con cuidado para conservar cualquier residuo de la descarga del arma de fuego que se haya adherido a ella. Como se indica <i>supra</i> . SIN EMBARGO, se dejará que la indumentaria manchada de sangre se seque de manera natural antes de embalarla.	Las prendas deben embalsarse por separado en sacos de papel, precintarse con cinta adhesiva y etiquetarse.	Pueden utilizarse sacos de plástico cuando la indumentaria esté seca. Distintas personas deberán manipular las prendas del sospechoso y de la víctima en lugares alejados a fin de evitar la contaminación entre ambos.
Indumentaria de la víctima (tripulación)	Como se indica <i>supra</i> .	Como se indica <i>supra</i> .	Como se indica <i>supra</i> .
DOCUMENTOS (por ejemplo, EXIGENCIAS/NOTAS DE RESCATE)			
Documentos escritos a mano	Obténgase el documento ORIGINAL, colóquese en una funda de plástico y, si es posible, fotocópiese para utilizarlo como documento de trabajo (por ejemplo, para enviarlo por facsímil a las autoridades o a la oficina principal).	Colóquense en una funda de plástico o una bolsa de polietileno limpia. EN EL DOCUMENTO NO SE ESCRIBIRÁ NADA NI SE HARÁN MARCAS.	

ANEXO 3

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO EN CURSO (2012-2013)

Comité jurídico (LEG)								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)	Tarea continuada	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC/Secretaría			
1.1.2.6	Cooperación con la OIT y otros: aprobación de recomendaciones basadas en la labor, de haberla, del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros acerca de la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar	2013	LEG			De plazo indefinido	Alcanzado	El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto 6.3.1.1. El LEG 99 recibió un informe de la aprobación de la resolución A.1058(27) por la OIT

Comité jurídico (LEG)								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.8	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales	Tarea continuada	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	FSI/Secretaría	Secretaría			
1.1.2.40	Aportación de política y estrategia al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo y a cualquiera de sus 30 entidades para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo	Tarea continuada	MSC/FAL/LEG/TC					
1.1.2.41	Evaluación de la necesidad de abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, teniendo presentes los avances en las enmiendas al CTM, 2006, de la OIT	2013	LEG			En curso	Aplazado	El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto duplicado 6.3.1.2. Informe sobre los avances recibido de la OIT con respecto al CTM, 2006

Comité jurídico (LEG)								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.3.1.1	Prestación de asesoramiento y orientaciones cuando otros órganos de la OMI y los Estados Miembros remitan cuestiones	Anual	LEG			De plazo indefinido	De plazo indefinido	Ninguna cuestión remitida al LEG 99 por otros órganos de la OMI ni por Estados Miembros
2.0.1.14	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar ratificaciones y la interpretación armonizada	2013	LEG			En curso	Alcanzado	El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto duplicado 1.2.1.4. El LEG 99 recibió un informe sobre la marcha de la labor de los FIDAC sobre el sistema de cálculo y la base de datos SNP
2.0.1.15	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007	2013	LEG			Alcanzado		

Comité jurídico (LEG)								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
2.0.1.16	Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI	Anual	LEG			De plazo indefinido	De plazo indefinido	Se pide al LEG 100 que asesore sobre la implantación del Protocolo de 1992 del Convenio de responsabilidad civil
2.0.1.17	Examen de una propuesta para enmendar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, de conformidad con el artículo 8 de dicho Protocolo	2012	LEG			Alcanzado		El LEG 99 adoptó una resolución para aumentar los límites en el artículo 3 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de limitación de la responsabilidad 1976
2.0.1.22	Módulo del GISIS sobre las prescripciones obligatorias y no obligatorias	Anual	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Secretaría	FSI			
2.0.2.2	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías	Tarea continuada	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC/Secretaría			
3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los países en desarrollo, en particular en los PEID y PMA	Tarea continuada	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC					

Comité jurídico (LEG)								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
3.5.1.4	Aportación al PICT en materia de legislación marítima	Anual	LEG			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
4.0.1.7 (RNP)	Propuestas para garantizar una Organización con visión de futuro, eficiente y consciente de los costos, con una autoridad reforzada y basada en el conocimiento para el establecimiento de normas mundiales, a través del mecanismo de examen y reforma del Secretario General	2013	Secretaría	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC			
4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la Red, etc.) como parte del GISIS	Tarea continuada	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Secretaría	FSI			
4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos	Tarea continuada	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	FSI	Secretaría			

Comité jurídico (LEG)								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.1.36 (RNP)	Examen inicial de las orientaciones para la preservación de pruebas de delitos cometidos a bordo de un buque o de la desaparición de personas, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas, que adoptará el LEG 101	2013	LEG				Alcanzado	
5.2.4.5	Orientaciones sobre la interpretación de las disposiciones de la CONVEMAR en relación con los instrumentos de la OMI	Anual	LEG			De plazo indefinido	De plazo indefinido	
6.1.2.1	Asesoramiento y orientaciones que se puedan solicitar sobre cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005 en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo y la proliferación de las armas de destrucción masiva y materiales conexos	Anual	LEG	MSC		De plazo indefinido	De plazo indefinido	El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto duplicado 1.1.2.42. No se remitió ninguna cuestión al LEG 99 sobre los instrumentos SUA
6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta	Anual	MSC/LEG			De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Comité jurídico (LEG)								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
6.2.2.3	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada; para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores (piratería); y para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial	2013	LEG			En curso	Aplazado	El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto duplicado 6.2.1.3. El LEG examinó la necesidad de disponer de información sobre los enjuiciamientos
8.0.3.2	Acceso electrónico o versiones electrónicas de los certificados y documentos que se han de llevar a bordo de los buques	2013	FAL	MSC/MEPC/LEG	LEG/FSI	En curso		Ninguna cuestión remitida al LEG 99 por otros órganos de la OMI ni por Estados Miembros
8.0.4.3	Ultimada la primera parte de la consulta a las partes interesadas, segunda parte en curso; en curso el análisis de todas las respuestas (esto es, identificación y evaluación de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios de la OMI que se perciben como una carga)	2013	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	BLG/COMSAR/DE/DSC/FP/FSI/NAV/SLF/STW/Secretaría			

Comité jurídico (LEG)								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	Tarea continuada	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC/Secretaría			
13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos	Tarea continuada	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Secretaría				

ANEXO 4

PROYECTO DE INFORME SOBRE EL ORDEN DEL DÍA BIENAL

Comité jurídico (LEG)					
RESULTADOS PREVISTOS 2012-2013					
Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órgano conexos	Año de ultimación previsto
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC/Secretaría	Tarea continuada
1.1.2.6	Cooperación con la OIT y otros: aprobación de recomendaciones basadas en la labor, de haberla, del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros acerca de la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar	LEG			2013
Notas: LEG 100: se incluirá en el bienio 2014-2015. Cámbiese la frase "aprobación de ... sobre" por "examen de los informes sobre". Cámbiese el año de ultimación previsto por "Anual".					
1.1.2.8	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	FSI/Secretaría	Secretaría	Tarea continuada
1.1.2.40	Aportación de política y estrategia al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo y a cualquiera de sus 30 entidades para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo	MSC/FAL/ LEG/TC			Tarea continuada

Comité jurídico (LEG)					
RESULTADOS PREVISTOS 2012-2013					
Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órgano conexos	Año de ultimación previsto
1.1.2.41	Evaluación de la necesidad de abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, teniendo presentes los avances en las enmiendas al CTM, 2006, de la OIT	LEG			2013
Notas: LEG 100: se incluirá en el bienio 2016-2017. Cámbiese la frase "Evaluación de la necesidad de abordar" por "Examinar los informes sobre". Cámbiese el año de ultimación previsto por "Anual".					
1.3.1.1	Prestación de asesoramiento y orientaciones cuando otros órganos de la OMI y los Estados Miembros remitan cuestiones	LEG			Tarea continuada
Notas: LEG 100: se incluirá en el bienio 2014-2015. Cámbiese la descripción por "Examinar las solicitudes de asesoramiento y de orientaciones sobre las cuestiones relacionadas con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de interés para el papel que desempeña la Organización". Cámbiese el año de ultimación previsto por "Anual".					
2.0.1.14	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar ratificaciones y la interpretación armonizada	LEG			2013
Notas: LEG 100: se incluirá en el bienio 2014-2015. Sustitúyase "Directrices revisadas sobre la implantación del" por "Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del". Suprimanse las palabras "para facilitar ratificaciones". Cámbiese el año de ultimación previsto por "Anual".					
2.0.1.15	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007	LEG			2013
Notas: LEG 100: el LEG 99 convino en que se había alcanzado.					
2.0.1.16	Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI	LEG			Tarea continuada
Notas: LEG 100: se incluirá en el bienio 2014-2015. Añádase "Proporcionar" antes de "asesoramiento". Cámbiese el año de ultimación previsto por "Anual".					

Comité jurídico (LEG)					
RESULTADOS PREVISTOS 2012-2013					
Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órgano conexos	Año de ultimación previsto
2.0.1.17	Examen de una propuesta para enmendar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, de conformidad con el artículo 8 de dicho Protocolo	LEG			2012
Notas: LEG 100: el LEG 99 convino en que se había alcanzado.					
2.0.1.22	Módulo del GISIS sobre las prescripciones obligatorias y no obligatorias	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Secretaría	FSI	Anual
2.0.2.2	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC/Secretaría	Tarea continuada
3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los países en desarrollo, en particular en los PEID y PMA	MSC/MEPC/FAL/ LEG/TC			Tarea continuada
3.5.1.4	Aportación al PICT en materia de legislación marítima	LEG			Tarea continuada
Notas: LEG 100: se incluirá en el bienio 2014-2015. Cámbiese el año de ultimación previsto por "Anual".					
4.0.1.7 (RNP)	Propuestas para garantizar una Organización con visión de futuro, eficiente y consciente de los costos, con una autoridad reforzada y basada en el conocimiento para el establecimiento de normas mundiales, a través del mecanismo de examen y reforma del Secretario General	Secretaría	Consejo	MSC/MEPC/FAL/ LEG/TC	2013
4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la Red, etc.) como parte del GISIS	MSC/MEPC/FAL/ LEG/TC	Secretaría	FSI	Tarea continuada
4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos	MSC/MEPC/FAL/ LEG/TC	FSI	Secretaría	Tarea continuada

Comité jurídico (LEG)					
RESULTADOS PREVISTOS 2012-2013					
Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órgano conexos	Año de ultimación previsto
5.2.1.36 (RNP)	Examen inicial de las orientaciones para la preservación de pruebas de delitos cometidos a bordo de un buque o de la desaparición de personas, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas, que adoptará el LEG 101	LEG			2013
Notas: LEG 100: alcanzado en el LEG 100.					
5.2.4.5	Orientaciones sobre la interpretación de las disposiciones de la CONVEMAR en relación con los instrumentos de la OMI	LEG			Tarea continuada
Notas: LEG 100: duplicación del resultado previsto 1.3.1.1 propuesto.					
6.1.2.1	Asesoramiento y orientaciones que se puedan solicitar sobre cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005 en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo y la proliferación de las armas de destrucción masiva y materiales conexos	LEG	MSC		Tarea continuada
Notas: LEG 100: se incluirá en el bienio 2014-2015. Cámbiese la descripción por "Proporcionar asesoramiento y orientaciones en relación con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005". Cámbiese el año de ultimación previsto por "Anual".					
6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta	MSC/LEG			Tarea continuada
Notas: LEG 100: se incluirá en el bienio 2014-2015. Cámbiese el año de ultimación previsto por "Anual".					
6.2.1.3	[Suprimido]	LEG			
6.2.2.3	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada; para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores (piratería); y para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial	LEG			2013
Notas: LEG 100: se incluirá en el bienio 2014-2015. Añádase "Proporcionar" antes de "asesoramiento". Suprimido "para apoyar ... robos a mano armada". Cámbiese el año de ultimación previsto por "Anual".					

Comité jurídico (LEG)					
RESULTADOS PREVISTOS 2012-2013					
Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órgano conexos	Año de ultimación previsto
6.3.1.1	[Suprimido]	LEG			
6.3.1.2	[Suprimido]	LEG			
8.0.3.2	Acceso electrónico o versiones electrónicas de los certificados y documentos que se han de llevar a bordo de los buques	FAL	MSC/MEPC/LEG	LEG/FSI	2013
8.0.4.3	Ultimada la primera parte de la consulta a las partes interesadas, segunda parte en curso; en curso el análisis de todas las respuestas (esto es, identificación y evaluación de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios de la OMI que se perciben como una carga)	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	BLG/COMSAR/DE/DSC/FP/FSI/NAV/SLF/STW/Secretaría	2013
11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC/Secretaría	Tarea continuada
13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	Secretaría		Tarea continuada

ANEXO 5

PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 101

- Facilitación de la entrada en vigor e interpretación armonizada del Protocolo SNP de 2010
- Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
- Piratería
- Cuestiones surgidas de los periodos de sesiones ordinarios 110^o y 111^o y del 27^o periodo de sesiones extraordinario del Consejo y del vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea
- Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
- Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité jurídico:
 - Programa de trabajo
 - Elección de la mesa
- Otros asuntos:
 - [Cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro]
 - Examen del informe del Comité correspondiente a su 101^o periodo de sesiones

ANEXO 6

DECLARACIÓN DE CHILE EN RELACIÓN A LA OPERACIÓN DE SALVAMENTO DE UN BUQUE PESQUERO EN EL OCÉANO ATLÁNTICO

La Administración Marítima de Chile desea informar que resultaron ilesos 97 tripulantes de un pesquero chino denominado *Kai Xin* que se vio afectado por un incendio en la zona antártica, 55 kilómetros al noroeste de la base chilena O'Higgins.

Según informó la Armada de Chile, todos ellos fueron rescatados por otras embarcaciones que se encontraban en las cercanías al momento de desencadenarse la emergencia, una de ellas el *Sky Frost*, un buque de la flota pesquera china de apoyo logístico, y que cuenta con la infraestructura necesaria para prestar este apoyo.

Transcurridas seis horas de activada la emergencia, luego del incendio a bordo del pesquero chino *Kai Xin*, el buque *Sky Frost* apoyó al buque mercante noruego *Juvel* recibiendo a bordo a los 97 tripulantes de nacionalidad china que se encuentran sin problemas de salud.

Simultáneamente, la Armada de Chile activó su MRCC y el plan de contingencia para el combate de la contaminación, a la espera que la compañía propietaria de la nave coordine un plan de salvataje.

El *Kai Xin*, que tiene 104 metros de eslora y una manga de 16 metros, había zarpado el pasado 17 de febrero desde el puerto de Montevideo con destino al continente helado.

ANEXO 7

DECLARACIÓN DE LA REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN CON RESPECTO A RESTRICCIONES TÉCNICAS Y COMERCIALES DISCRIMINATORIAS E INJUSTAS IMPUESTAS AL TRANSPORTE MARÍTIMO MERCANTE EN IRÁN Y A LA GENTE DE MAR EMPLEADA A BORDO DE BUQUES IRANÍ

La delegación de la República Islámica del Irán quiere señalar a la atención del Comité jurídico en su 100º periodo de sesiones que en años y meses recientes se han impuesto al transporte marítimo mercante de Irán restricciones comerciales y técnicas indebidas e injustas contrarias al derecho internacional, que pueden acarrear efectos y consecuencias no deseadas por lo que respecta a la seguridad del transporte marítimo, la del medio marino y la del transporte marítimo mercante internacional.

Es conveniente mencionar que el ámbito de estas restricciones se ha ampliado también a las sociedades internacionales de clasificación, de modo tal que en meses recientes se ha impedido que estas sociedades faciliten servicios técnicos a los buques iraníes, e incluso a buques extranjeros dentro de aguas territoriales iraníes.

Esta delegación es de la firme opinión de que las antedichas restricciones no solamente van en contra de los objetivos dispuestos en el artículo 1 del Convenio constitutivo de la OMI, sino también claramente en contra de los objetivos y naturaleza de convenios marítimos internacionales tales como el Convenio SOLAS y el Convenio MARPOL, cuya finalidad es garantizar la seguridad del transporte marítimo, la protección del medio marino y además que se cuide la salud y se respete la dignidad de los pasajeros de los buques mercantes y se mantenga su seguridad; también se quiere hacer referencia a la resolución de la Asamblea de la OMI A 27/Res.1037 sobre el Plan estratégico de la Organización, en especial al párrafo 1 relativo a la declaración de misión.

Las distinguidas delegaciones son plenamente conscientes de que muchos países reconocen que es necesario hacer uso de los servicios de sociedades de clasificación cualificadas internacionalmente, incluido Irán, y de la función práctica que desarrollan por lo que respecta a garantizar el cumplimiento por parte de los buques mercantes de las normas técnicas estipuladas en el Convenio SOLAS y el Convenio MARPOL, lo cual es una realidad cierta que no se puede negar por lo que respecta a un transporte marítimo seguro a nivel internacional. Esta es la razón por la que la Asamblea de la OMI ha establecido perfiles técnicos y normas organizativas en relación a las sociedades de clasificación, para garantizar la aprobación y supervisión de las características técnicas de los buques por las antedichas sociedades de clasificación y la delegación de autoridad a tales instituciones por parte de los Gobiernos por lo que respecta a llevar a cabo las antedichas funciones.

Por tanto la OMI, partiendo de su misión y funciones, debe reaccionar de forma adecuada para prevenir tales restricciones a fin de garantizar una implantación cabal y pormenorizada de los convenios e instrumentos marítimos internacionales. Con esta finalidad se constituyó el Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (Subcomité FSI); y uno de los puntos continuos más importantes en su orden del día es la determinación de las medidas necesarias para garantizar la implantación eficaz y organizada de los instrumentos marítimos internacionales, incluida la investigación de los problemas en los países en desarrollo.

Habiendo dicho lo anterior, es necesario que la OMI, en particular el Comité de seguridad marítima y el Subcomité FSI, examinen la cuestión de acabar con estas restricciones técnicas injustas.

Merece la pena señalar que el Gobierno de la República Islámica del Irán ha hecho todo lo posible dentro de sus capacidades y está explorando toda avenida para preservar y mejorar la seguridad de los buques que enarbolan su pabellón. No obstante, la preocupación es que la ampliación de esta estrategia inaceptable de hacer un uso indebido de los medios técnicos para conseguir fines políticos, y de no mediar reacciones internacionales adecuadas en contra de esto, sin duda alguna podría llevar a impedir y restringir el que se lleve a la práctica el principio, y el derecho, de libertad de navegación en aguas internacionales y garantizar la seguridad de la navegación por parte de otros Estados.

Se debe tener presente que garantizar la seguridad del transporte marítimo internacional es uno de los objetivos más importantes de la OMI, que por supuesto se basa en la cooperación internacional entre sus Estados Miembros. La consecución de esto precisa la atención de todos los Estados Miembros de la OMI a fin de acabar con tales restricciones. No ha de olvidarse que todos somos pasajeros en un mismo buque y que toda medida adoptada en contra puede poner a todos en peligro.
