

COMITÉ JURÍDICO
101º periodo de sesiones
Punto 12 del orden del día

LEG 101/12
13 mayo 2014
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 101º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafos	Página
1 INTRODUCCIÓN	1.1 – 1.12	3
2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE EL PODER DE LAS DELEGACIONES	2.1	4
3 FACILITACIÓN DE LA ENTRADA EN VIGOR E INTERPRETACIÓN ARMONIZADA DEL PROTOCOLO SNP DE 2010	3.1 – 3.14	4
4 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	4.1 – 4.7	7
5 PIRATERÍA	5.1 – 5.6	8
6 CUESTIONES SURGIDAS DE LOS PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS 110º Y 111º DEL CONSEJO, DEL 27º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO Y DEL VIGÉSIMO OCTAVO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA	6.1 – 6.4	9
7 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	7.1 – 7.9	10
8 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES RESULTANTES DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	8.1 – 8.32	12
9 PROGRAMA DE TRABAJO	9.1 – 9.9	15
10 ELECCIÓN DE LA MESA	10.1 – 10.2	17
11 OTROS ASUNTOS	11.1 – 11.35	17

ANEXOS

- ANEXO 1 ORDEN DEL DÍA DEL 101º PERIODO DE SESIONES
- ANEXO 2 GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SNP – MANDATO
- ANEXO 3 INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL (2014-2015)
- ANEXO 4 PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 102
- ANEXO 5 DECLARACIONES*

* En inglés solamente.

INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA EN SU 101º PERIODO DE SESIONES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité jurídico celebró su 101º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 28 de abril al 1 de mayo de 2014 bajo la presidencia del Sr. Kofi Mbiah (Ghana).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los Estados Miembros y Miembros Asociados; representantes de organizaciones de las Naciones Unidas y organismos especializados; observadores de organizaciones intergubernamentales con acuerdos de cooperación y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo, tal como figuran en el documento LEG 101/INF.1*.

Discurso de apertura del Secretario General

1.3 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-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/LEG-101-opening.aspx>.

1.4 El Secretario General manifestó su pésame por la considerable pérdida de vidas provocada por el trágico accidente del transbordador *Sewol*, que se hundió frente a la costa de la República de Corea el 16 de abril de 2014. En nombre de todos los Miembros de la OMI y de la Secretaría, el Secretario General reiteró sus más sentidas condolencias a la delegación de la República de Corea y a las familias de los fallecidos. En la apertura del periodo de sesiones del Comité jurídico se observó un minuto de silencio en recuerdo de las víctimas.

1.5 La delegación de la República de Corea manifestó su profundo agradecimiento a todos los Estados Miembros, al Secretario General y a la Secretaría de la OMI por su pésame. El texto completo de esta declaración figura en el anexo 5 de este informe

Observaciones del Presidente

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

Adopción del orden del día

1.7 El Comité consideró si en el punto "Otros asuntos" del orden del día debería hacerse referencia 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", como había sido el caso en los periodos de sesiones 99º y 100º del Comité.

1.8 El Comité observó que en este punto del orden del día no se hacía referencia específicamente a las otras tres cuestiones y que en los órdenes del día de otros comités este punto no contenía subpuntos.

* En inglés solamente.

1.9 Una delegación se refirió a los párrafos 2.1.2 y 2.1.4 de las "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización" y opinó que esta cuestión no debería figurar como un subpunto del punto "Otros asuntos" puesto que los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades mar adentro relacionadas con los hidrocarburos no constituían un resultado previsto. Otras delegaciones respaldaron esta opinión.

1.10 El Comité decidió no hacer referencia específica a ningún subpunto, incluido este subpunto, bajo "Otros asuntos", en consonancia con los órdenes del día de los demás comités.

1.11 El orden del día del periodo de sesiones, adoptado por el Comité, figura en el anexo 1 de este informe

1.12 A continuación figura 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 FACILITACIÓN DE LA ENTRADA EN VIGOR E INTERPRETACIÓN ARMONIZADA DEL PROTOCOLO SNP DE 2010

3.1 El Comité recordó que, en su anterior periodo de sesiones, había refrendado las "Directrices para la notificación de la carga SNP sujeta a contribución", incluidos sus anexos y apéndices, que dan cuenta de los resultados del cursillo sobre la notificación de SNP, celebrado en noviembre de 2012, en preparación para la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010. En ese contexto, el Comité consideró que el Convenio SNP de 2010 debería aplicarse de manera uniforme y que las Directrices podrían servir de ayuda en dicho proceso.

3.2 El Comité también recordó que, una vez refrendadas las Directrices, no veía ningún otro obstáculo para la implantación y ratificación del Convenio SNP de 2010 y, por tanto, instó a los Estados Miembros a que trabajaran activamente para ratificar el Convenio lo antes posible. Asimismo, observó que, dado el carácter contributivo del Convenio, los Estados deberían seguir vigilando y coordinando, en la medida de lo posible, los plazos de ratificación o adhesión. El Consejo, en su 110º periodo de sesiones ordinario, había refrendado la decisión del Comité de que la cuestión de la facilitación de la entrada en vigor e interpretación armonizada del Convenio SNP de 2010 se incluyera en el orden del día bienal correspondiente a 2014-2015, de lo cual tomó nota la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones.

3.3 La delegación del Canadá, en representación de los coautores, presentó el documento LEG 101/3. A este respecto, declaró que su objetivo era: 1) informar de las novedades ocurridas desde la última reunión del Comité en relación con los esfuerzos para que el Convenio SNP de 2010 entrara en vigor, incluida la celebración de una reunión oficiosa de los representantes de 26 Estados, en Londres, en octubre de 2013; la constitución de un grupo oficioso de trabajo por correspondencia y la creación por la Secretaría de los FIDAC del Blog del Protocolo SNP, y 2) proponer que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el Convenio SNP vuelva a constituirse oficialmente.

3.4 La delegación consideró que un grupo de trabajo por correspondencia facilitaría el diálogo entre los Estados y ayudaría a los FIDAC en su labor de facilitación de la entrada en vigor del Convenio. Asimismo, indicó que, dado que el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 entraría en vigor en abril de 2015, el Convenio SNP de 2010 representaría la última laguna en el marco mundial de los convenios de responsabilidad e indemnización. Se invitó al Comité a que adoptase el mandato propuesto y considerase la elección del coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia SNP.

3.5 El Comité expresó su agradecimiento al Canadá y a los coautores de este documento. A continuación figuran algunas de las opiniones manifestadas:

- algunas delegaciones consideraron importante que se volviera a constituir el grupo de trabajo por correspondencia SNP, y su proyecto de mandato facilitaría la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010. No obstante, algunas delegaciones opinaron que era necesario seguir elaborando el mandato, y que los grupos de trabajo por correspondencia no deberían tener carácter indefinido, sino que tendrían que volver a constituirse, si ello fuera necesario, en cada periodo de sesiones;
- el intercambio de información facilitaría la coordinación para que los esfuerzos dirigidos a la ratificación fueran más concertados;
- a falta de ratificaciones del Convenio de 2010, era más apropiado constituir un grupo de trabajo que un grupo de trabajo por correspondencia;
- no estaba claro cuáles eran los 26 Estados que habían participado en la reunión oficiosa; y
- la preparación de la ratificación del Convenio SNP de 2010 por un grupo de trabajo por correspondencia era una solución pragmática y sencilla para promover la entrada en vigor del Convenio.

3.6 Tras las deliberaciones, el Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia SNP y que el Sr. François Marier, Canadá (francois.marier@tc.gc.ca), fuera el coordinador de dicho grupo de trabajo por correspondencia, el cual estaría abierto a todos los Estados Miembros o delegaciones observadoras. El Blog del Protocolo SNP, como medio de comunicación, recibió un apoyo generalizado.

3.7 El Comité acordó que el Grupo de trabajo por correspondencia debería presentarle un informe en su próximo periodo de sesiones. Dicho informe será valorado por el Comité jurídico, el cual facilitará instrucciones indicando si la creación de un grupo de trabajo es o no pertinente. El mandato del Grupo de trabajo por correspondencia SNP se aprobó según se enmendó y figura en el anexo 2 del presente informe.

3.8 La delegación del Canadá presentó a continuación el documento LEG 101/3/1, en el cual se informa al Comité de los esfuerzos realizados por el Canadá para implantar el Convenio SNP de 2010. En ese contexto, la delegación explicó que se estaban tramitando, a través del pertinente proceso parlamentario, las enmiendas legislativas necesarias para incorporar el Convenio en la legislación canadiense; y que el Canadá ya contaba con un fondo nacional de indemnización para la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques que pagaría las contribuciones al Fondo SNP, al igual que hace con las contribuciones a los FIDAC, pero solamente por hidrocarburos. Tras la adopción de las reglas, el Canadá completaría su primer año civil de recepción de los informes sobre las

cargas sujetas a contribución. La delegación del Canadá explicó que las disposiciones que otorgan carácter de ley en el Canadá al Convenio solamente entrarían en vigor una vez que el Canadá ratifique el Convenio y que éste entre en vigor internacionalmente, lo cual requerirá un enfoque coordinado para garantizar que el Fondo SNP pueda colmar esta laguna crítica en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización.

3.9 El Comité tomó nota de la información facilitada y expresó su agradecimiento a la delegación del Canadá. El Comité reconoció la necesidad de un esfuerzo concertado para implantar el Convenio SNP de 2010 y coordinar su entrada en vigor.

3.10 La delegación de Alemania presentó el documento LEG 101/3/2, el cual facilita información sobre su propuesta de implantación del Convenio SNP de 2010. En particular, la delegación informó al Comité de las consultas que estaban realizándose acerca de si los Estados Parte en el Convenio SNP de 2010 pueden disponer en su derecho nacional que los propietarios de buques de Estados que no sean Parte en el Convenio tienen responsabilidad ilimitada. La delegación señaló que solamente se había planteado esta cuestión al Comité para que la aclarase y que no tenía por objeto constituir una propuesta.

3.11 El Comité expresó su agradecimiento a Alemania por la información facilitada. A continuación figuran algunas de las opiniones manifestadas:

- el enfoque propuesto en el documento era incompatible con el Convenio SNP de 2010. El objetivo principal del Convenio es garantizar que todos los buques que entren en las aguas territoriales de los Estados Partes se beneficien de la limitación de responsabilidad y estén asegurados. En particular, se hizo referencia a los artículos 9 y 12 del Convenio de 2010;
- una reserva para excluir a los buques matriculados en Estados que no sean Parte en el Convenio SNP de 2010 no estaría en consonancia con el objetivo principal del Convenio;
- los artículos 2, 3 y 4 del Convenio no excluyen la posibilidad de que los propietarios de buques limiten su responsabilidad en caso de que los buques estén matriculados en un Estado que no sea Parte en el Convenio;
- la aplicación práctica de los Convenios del Fondo y de Responsabilidad Civil demuestra que no puede privarse de su derecho a limitar la responsabilidad al propietario de un buque matriculado en un Estado que no sea Parte en el Convenio SNP de 2010;
- el seguro de responsabilidad solamente puede contratarse si la responsabilidad es limitada. A falta de dicha limitación, los buques matriculados en Estados que no sean Parte en el Convenio de 2010 no podrían asegurarse y, por tanto, no podrían entrar o salir de los puertos de los Estados Parte; y
- en el documento se indica que los propietarios de buques de Estados que no sean Parte en el Convenio de 2010 podrían tener responsabilidad ilimitada en virtud de la reserva formulada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 b) del artículo 18 del Convenio de limitación de la responsabilidad. Si bien cada Estado tiene facultades discrecionales para promulgar su legislación nacional, la cláusula de reserva tiene por objeto evitar conflictos de leyes en relación con reclamaciones por daños, entre el Convenio de limitación de la responsabilidad y el Convenio de 2010. Dicha

reserva permitiría a los Estados fijar, en su legislación nacional, los límites de responsabilidad respecto de un suceso SNP, de conformidad con el Convenio SNP de 2010, una vez ratificado. Por consiguiente, no debería considerarse que la reserva perjudica a los propietarios de buques de Estados que no son Parte en el Convenio.

3.12 El Comité acordó que los Estados Parte en el Convenio SNP de 2010 no pueden distinguir, en su derecho nacional, entre los propietarios de buques de Estados que sean Parte y los de Estados que no sean Parte en el Convenio. Por consiguiente, los propietarios de buques de Estados que no sean Parte en el Convenio pueden limitar su responsabilidad en los Estados que sean Parte en el mismo.

3.13 La delegación de Alemania aclaró que no era su intención formular una reserva a este respecto.

3.14 El Comité instó a los Estados Miembros a que ratificaran e implantaran el Convenio SNP de 2010 lo antes posible.

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

4.1 La Secretaría presentó el documento LEG 101/4, que contiene información respecto del trato justo de la gente de mar, actualizada desde el último periodo de sesiones del Comité. El Comité tomó nota de la información presentada por la Secretaría.

4.2 Un representante de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) introdujo el documento LEG 101/4/1, presentado por la antedicha federación, la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA) y el Comité Maritime International (CMI), que contiene información sobre el resultado de una encuesta encargada por la ITF y la IFSMA, y coordinada por el Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar (SRI), en relación con la implantación de las Directrices de 2006 sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo

4.3 Respondieron al cuestionario 39 Estados Miembros (es decir, el 22,5 % de los Miembros de la OMI) y se llegó a, entre otras, las siguientes conclusiones:

- ningún Estado manifestó la opinión de que las Directrices ofrecieran una protección inadecuada o indebida de los derechos de la gente de mar o que fueran injustas para otras partes;
- algunos Estados ya han transpuesto todos o algunos de los principios de las Directrices a las legislaciones de sus países;
- algunos Estados respondieron que sus legislaciones existentes ya protegen de manera adecuada los derechos de la gente de mar;
- algunos Estados indicaron que disponer de legislación modelo de la OMI los ayudaría a transponer las Directrices a sus legislaciones nacionales; y
- algunos Estados Miembros pidieron específicamente que la OMI facilitara información sobre el significado de las Directrices.

4.4 El Comité expresó las siguientes opiniones:

- sería conveniente que los Estados que todavía no habían facilitado datos para la encuesta lo hicieran o que proporcionaran información de la manera que les sea conveniente, y que los patrocinadores de la encuesta continuaran analizando las respuestas y que presentaran el análisis en el próximo periodo de sesiones del Comité para que las examine;
- diferentes elementos de las Directrices afectan a diferentes departamentos gubernamentales, y el Programa integrado de cooperación técnica de la OMI (PICT) quizá pueda ayudar a resolver problemas a este respecto; y
- la disponibilidad de más publicaciones ayudaría con la implantación de las Directrices.

4.5 El representante de la República Islámica del Irán señaló que la resolución A.1090(28) de la Asamblea, presentada por su Gobierno, sobre el trato justo de los tripulantes por lo que respecta al permiso de tierra y el acceso a las instalaciones en tierra, fue un logro importante, y que dicho permiso se reconoce, no como un privilegio, sino como un derecho de la gente de mar. Se esperaba que los principios de la resolución se incorporarían al Convenio de facilitación.

4.6 El Comité tomó nota de una declaración de la delegación de Libia de que las autoridades libias habían tratado de manera justa a la gente de mar afectada por el suceso del buque tanque *Morning Glory* y que la investigación se había desarrollado en presencia de un abogado y un intérprete, sin coacción ni intimidación. Posteriormente todos los marinos fueron liberados, se les devolvieron sus pertenencias y fueron entregados a sus respectivas embajadas.

4.7 El Comité dio las gracias a los patrocinadores de la encuesta por los documentos presentados y por la financiación del trabajo y, sugirió que sería necesario continuar analizando las respuestas. El Comité también recalcó el potencial que se tiene en el marco del PICT para ayudar a los Estados a implantar las Directrices.

5 PIRATERÍA

5.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 101/5 y LEG 101/INF.2, que tratan de los resultados del Grupo de trabajo 2 (GT 2), que se reunió en Djibouti en el marco de la 15ª sesión plenaria del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia (CGPCS), del 10 al 14 de noviembre de 2013.

5.2 El Comité tomó nota de los resultados de las deliberaciones del GT 2 y, en particular, de la información facilitada a los miembros del Grupo de trabajo 2 por los miembros del Grupo Somalí de Contacto sobre las Actividades contra la Piratería, también denominado el "Proceso de Kampala".

5.3 En relación con los resultados del Grupo de trabajo 2, el Comité tomó nota, en particular, de:

- la información facilitada por los miembros del Proceso de Kampala al Grupo de trabajo 2 y, en particular, respecto de la elaboración de un plan de formación de tres años para propiciar la creación de capacidad jurídica en Somalia en relación con los delitos marítimos, y la elaboración de un proyecto de ley para constituir un servicio de guardacostas/policía marítima, los cuales figuran como anexos del documento LEG 101/INF.2;

- los aspectos jurídicos del empleo de personal privado de protección armada (PCASP) y las Directrices para las compañías privadas de protección marítima que proporcionan personal de protección armada a bordo de los buques;
- la labor de la UNODC en prisiones y centros de rehabilitación en Somalia, la cual sigue centrándose en la infraestructura, formación y tutela;
- la enajenación del equipo confiscado a los piratas y las cuestiones relacionadas con la indemnización; y
- los aspectos relacionados con la detención y los derechos humanos en el contexto de la lucha contra la piratería.

5.4 El Comité tomó nota de que en la reunión sobre estrategia del CGPCS celebrada en París en enero de 2014, se decidió que el Grupo de trabajo 2 había logrado satisfactoriamente todas sus metas y que, por tanto, en el futuro solamente se reuniría en ocasiones especiales, según fuere necesario. El Comité también tomó nota de que el Grupo pasaría a llamarse "Foro jurídico del CGPCS" y que se mantendría como un foro virtual de expertos jurídicos que proporciona apoyo jurídico a otros grupos de trabajo, según se solicitase.

5.5 El Comité expresó las siguientes opiniones:

- la piratería continúa siendo un problema internacional importante y debería apoyarse la adopción de medidas por la OMI al respecto;
- la OMI debería participar en la labor que se lleva a cabo en el marco del Foro jurídico;
- en vista del aumento de la incidencia de actos de piratería frente a las costas de Somalia, continúa estando justificada la presencia militar en la región; y
- la OMI es el foro adecuado para tratar las necesidades del sector del transporte marítimo respecto de orientaciones y recomendaciones en relación con los guardias armados a bordo de los buques.

5.6 El Comité tomó nota de la información presentada por la Secretaría.

6 CUESTIONES SURGIDAS DE LOS PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS 110º Y 111º DEL CONSEJO, DEL 27º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO Y DEL VIGÉSIMO OCTAVO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA

6.1 La Secretaría presentó el documento LEG 101/6, que trata de las decisiones y conclusiones de los periodos de sesiones ordinarios 110º y 111º del Consejo, el 27º periodo de sesiones extraordinario del Consejo y el vigésimo octavo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea.

6.2 Una delegación señaló que el Consejo, en su 27º periodo de sesiones extraordinario, reiteró la necesidad de mantener una disciplina estricta respecto de los resultados no previstos a todos los niveles y recordó a los comités, incluido el Comité jurídico que, antes de que se dé inicio a cualquier labor durante un bienio, se debería formular un resultado apropiado e incluirlo en el Plan de acción de alto nivel.

6.3 La delegación también señaló que en la resolución A.1062(28) se solicita a todos los comités que examinen y revisen las Directrices sobre organización y método de trabajo teniendo en cuenta el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, en los que se indica que en el orden del día deben constar los resultados previstos que se van a examinar en cada reunión dada, y que la aplicación de las Directrices es una prescripción estricta que deben cumplir todos los órganos de la OMI.

6.4 El Comité tomó nota de la información presentada por la Secretaría y de la intervención recogida en los párrafos 6.2 y 6.3.

7 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

7.1 El representante de la División de cooperación técnica presentó el documento LEG 101/7, en el cual se examinan las actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima llevadas a cabo de enero a diciembre de 2013.

7.2 En este contexto, informó al Comité de que:

- la Secretaría estaba ejecutando el PICT correspondiente a 2014-2015. A petición de numerosos países en desarrollo, la División de cooperación técnica ha incrementado el número de 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 todos los instrumentos de la OMI;
- en consonancia con el lema del Día Marítimo Mundial de 2014, están previstas varias actividades de cooperación técnica en el marco del PICT, en beneficio de los países en desarrollo, a través de las cuales se les asesorará sobre las repercusiones jurídicas (a escala nacional e internacional) de la aceptación de los convenios de la OMI y de la promulgación de los códigos y directrices de la OMI. Los resultados previstos son el aumento del número de aceptaciones de los instrumentos de la OMI y la implantación sistemática y uniforme de lo dispuesto en los mismos;
- a fin de ejecutar las actividades anteriormente mencionadas, la División de cooperación técnica considera 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 examinando con el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) diversas modalidades para que los graduados del IMLI participen todo lo posible en las actividades de asistencia técnica de la OMI;
- se invitó a los expertos en cuestiones jurídicas que asistían a este periodo de sesiones 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;
- en el TC 63 hubo un apoyo abrumador a que se diese continuidad a la elaboración de los perfiles marítimos nacionales, que tienen por objeto proporcionar la base para el desarrollo del PICT durante los bienios futuros. En la actualidad, 59 Estados Miembros de la OMI han completado, total o parcialmente, sus perfiles marítimos nacionales, los cuales se han recogido en un módulo del GISIS, en el sitio de acceso seguro de la OMI en la Red;

- la Secretaría elaboró el módulo del GISIS para permitir a los países (solamente usuarios autorizados) incluir directamente los datos pertinentes y almacenarlos, sirviendo además de mecanismo para recuperar y analizar los datos almacenados. Los Estados Miembros solamente tienen acceso a sus propios perfiles marítimos;
- la Secretaría insta a los Estados Miembros que todavía no hayan adoptado las medidas necesarias para proporcionar los datos exigidos a que lo hagan lo antes posible con miras a mantener sus perfiles marítimos nacionales actualizados; y
- a fin de facilitar la elaboración de políticas marítimas nacionales, la Secretaría ha elaborado una breve guía en la que se han incluido elementos clave y cuestiones comunes de las políticas marítimas nacionales. Se espera que en el contexto de futuros PICT bienales se despachen más misiones de consultoría técnica para asesorar a países en desarrollo que necesiten asistencia en la formulación de sus políticas marítimas nacionales.

7.3 Algunas delegaciones recordaron que varios Estados habían solicitado y recibido asistencia técnica. Se reconoció y se hizo hincapié en que la OMI debería poder prestar dicha asistencia a todos los Estados miembros que la requiriesen y no sólo a los Estados en desarrollo, PEID y PMA.

7.4 La Sra. Gabriele Goettsche-Wanli, Directora de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, efectuó una declaración sobre las actividades de cooperación técnica de su División relacionadas con la legislación marítima y la importancia de la cooperación internacional e interorganismos con respecto a dichas actividades. El texto completo de esta declaración figura en el anexo 5 de este informe

Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI

7.5 El Director del IMLI presentó el documento LEG 101/7/1, el cual contiene el informe preliminar sobre las actividades del Instituto correspondientes a 2013, así como información sobre la próxima publicación del Manual del IMLI sobre derecho marítimo internacional; y el documento LEG 101/INF.3, el cual contiene una lista de las tesis y los proyectos de redacción de legislación marítima realizados por los estudiantes en el año académico 2012-2013, y una lista provisional de las tesis y los proyectos de legislación marítima de los estudiantes para la Maestría en Derecho correspondiente al año académico 2013-2014.

7.6 El Director del IMLI informó al Comité de que:

- en abril de 2013, 34 estudiantes recibieron el título de Maestría en Derecho, en la especialidad de derecho marítimo internacional, y al final del curso académico 2013-2014 un total de 683 estudiantes procedentes de 130 Estados y territorios de todo el mundo habían concluido con éxito estudios correspondientes a todos los programas y cursos del IMLI;
- en el año académico 2013-2014, 33 estudiantes cursan los estudios de la Maestría en Derecho; y

- el IMLI, con la ayuda general de la Nippon Foundation, está preparando el Manual del IMLI sobre derecho marítimo internacional. El Manual, que publicará Oxford University Press, ofrecerá una visión global del derecho marítimo internacional, que incluirá el derecho del mar, el derecho del transporte marítimo, el derecho ambiental marítimo y el derecho marítimo sobre protección.

7.7 El Comité manifestó su agradecimiento al Instituto y a su Director por esta presentación y por su contribución al desarrollo del derecho marítimo internacional.

7.8 El Comité tomó nota de las actividades del IMLI correspondientes a 2013 y de la lista de tesis y proyectos de redacción de legislación marítima que se publicó en un documento informativo a fin de ahorrar recursos, tal como se había acordado en su 100º periodo de sesiones.

7.9 El Comité transmitió su más sincera enhorabuena al IMLI por su 25º aniversario.

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

8.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 101/8 y LEG 101/WP.2, que contienen información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité jurídico.

8.2 El Comité tomó nota de que en el anexo del documento LEG 101/8 se ofrecía información actualizada, al 21 de febrero de 2014, sobre las novedades registradas desde el último examen realizado por el Comité, en febrero de 2013, y de que esa información se había actualizado de nuevo, al 25 de abril de 2014, en el documento LEG 101/WP.2.

8.3 La Secretaría presentó a continuación el documento LEG 101/8/1, en el cual se invitaba al Comité a examinar varios convenios de la OMI que aún no han entrado en vigor y a que, teniendo presente el lema del Día Marítimo Mundial de este año ("Convenios de la OMI: implantación efectiva"), determinase cuáles son los obstáculos que pueden dificultar los avances en pos de una implantación amplia y eficaz de las medidas ya acordadas o en vigor, y a eliminarlos.

8.4 El Comité tomó nota de la entrada en vigor, el 23 de abril de 2014, del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974. El Comité también tomó nota de que se habían reunido los criterios para la entrada en vigor del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, tras la ratificación de Dinamarca el 14 de abril de 2014 y que, por tanto, el Convenio entrará en vigor el 14 de abril de 2015.

8.5 La Secretaría señaló a la atención varios instrumentos convencionales y los procedimientos con respecto a la ratificación de los mismos. Recordó a los Gobiernos que tuviesen previsto ratificar el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas la conveniencia de formular la reserva adoptada en el 92º periodo de sesiones del Comité, celebrado en 2006, y que, al ratificar este instrumento, deberán denunciar el Convenio de Atenas de 1974, el Protocolo de Atenas 1976 y el Protocolo de Atenas 1990, si son Parte en los mismos.

8.6 La Secretaría invitó al Comité a que examinara varias cuestiones relacionadas con la implantación eficaz de los instrumentos convencionales, en particular, los impedimentos, a nivel nacional, en los casos en los que es necesaria la adopción de legislación para la

implantación, el significado de la uniformidad de la implantación y los mecanismos de la Organización, tanto en su conjunto y/o en el marco del PICT, para asistir y dar apoyo a los Gobiernos en el proceso de implantación.

8.7 Varias delegaciones proporcionaron información actualizada con respecto a sus avances en la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI.

8.8 La delegación de Grecia informó al Comité de que en 2013 Grecia había concluido el proceso de ratificación de los Protocolos SUA de 2005 y el Protocolo de Atenas de 2002, y de que los pertinentes instrumentos han sido depositados ante la Secretaría.

8.9 La delegación de Dinamarca informó al Comité de que había depositado, el 14 de abril de 2014, un instrumento de ratificación del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, con lo cual este Convenio entraría en vigor el 14 de abril de 2015. El Gobierno de Dinamarca también estaba trabajando con miras a ratificar los Protocolos SUA de 2005 y el Convenio SNP de 2010.

8.10 La delegación de Francia informó al Comité de los avances de su Gobierno en cuanto a la ratificación del Protocolo de Atenas de 2002, el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, y el Convenio de Hong Kong de 2009.

8.11 La delegación de Suecia informó al Comité de que su Gobierno esperaba encontrarse en situación de ratificar los Protocolos de SUA 2005 en el verano de 2014. Se presentará al Parlamento un proyecto de ley sobre el Convenio SNP de 2010 a finales de 2014 o principios del 2015. Se prevé que en 2015 se habrá ultimado un proyecto de ley que se presentará al Parlamento acerca del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

8.12 La delegación de los Países Bajos informó al Comité de que, con respecto al Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, su Parlamento estaba tramitando la pertinente legislación, y se preveía la ratificación a finales de 2014. Con respecto al Convenio de Hong Kong de 2009, los Países Bajos estaban implantando sus disposiciones, y la ratificación tardaría al menos un año más. Con respecto al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, ya se había incorporado en la legislación nacional, y se preveía depositar en breve el pertinente instrumento de ratificación ante la Secretaría.

8.13 La delegación de Argentina informó al Comité de que la Cámara de Senadores había aprobado el Convenio sobre la gestión del agua de lastre, 2004, y que éste se encontraba en las etapas finales de ratificación.

8.14 La delegación de Finlandia informó al Comité de que se habían realizado avances en la ratificación del Convenio sobre la gestión del agua de lastre, 2004, el Convenio SNP de 2010 y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

8.15 La delegación de Bélgica informó al Comité de los avances realizados en la ratificación e implantación del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, el Convenio sobre la gestión del agua de lastre, 2004, el Convenio de Hong Kong sobre el reciclaje de buques, 2009, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995. Con respecto al Convenio SNP de 2010, se habían experimentado algunas dificultades durante el proceso de implantación, de modo que Bélgica estaba esperando a conocer los resultados de la labor del SNP Grupo de trabajo por correspondencia a fin de avanzar en la ratificación del Convenio.

8.16 La delegación de Sudáfrica informó al Comité de que había solicitado la aprobación parlamentaria del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio de 2007 y el Convenio SNP de 2010.

8.17 La delegación de las Filipinas informó al Comité de que su Gobierno estaba recibiendo asistencia técnica para la implantación y ratificación inmediatas del Convenio sobre la gestión del agua de lastre, 2004. Asimismo, se había dado prioridad a la ratificación del Convenio de Hong Kong de 2009, el Convenio sobre los sistemas antiincrustantes de 2001 y el Protocolo de 1997 relativo al Convenio MARPOL 73/78.

8.18 La delegación de Indonesia informó al Comité de que su Gobierno estaba dando prioridad a la ratificación del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y del Convenio sobre los sistemas antiincrustantes de 2001. Asimismo, Indonesia había empezado a considerar la ratificación del Convenio sobre la gestión del agua de lastre, 2004.

8.19 La delegación de Nueva Zelandia informó de que recientemente habían depositado los instrumentos de ratificación del Protocolo de intervención 1973, el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 y el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001.

8.20 El representante de la UNODC presentó los documentos LEG 101/8/2 y LEG 101/INF.4, en los cuales se facilita información y se presenta un proyecto del programa de estudios para la capacitación jurídica sobre la lucha contra el terrorismo, Módulo 5, elaborado por la UNODC, en colaboración con la OACI y la OMI, y destinado a la implantación eficaz de los tratados SUA.

8.21 El Comité tomó nota de la información facilitada, en particular de que el principal objetivo del módulo es ayudar a los Gobiernos y a los encargados de formular las políticas, así como a los profesionales, a identificar, entender e implantar de manera eficaz los instrumentos jurídicos internacionales en la legislación nacional.

8.22 El representante del Grupo internacional de Clubes P e I presentó el documento LEG 101/8/3, en el cual se invita al Comité a que considere las implicaciones en materia de seguros para los buques matriculados en Estados que han ratificado o que van a ratificar el Protocolo de 2002, pero que no han depositado la reserva de 2006.

8.23 Una delegación declaró que el Convenio de Atenas de 1974 y su Protocolo de 2002 se han incorporado en el derecho de la UE y que todos los Estados Miembros de la UE apoyan completamente y han implantado con eficacia el Protocolo de 2002 y expiden certificados de conformidad con lo prescrito en el artículo 4*bis*. Los certificados expedidos por un Estado Miembro de la UE que acreditan la existencia de seguros o de otras formas de garantía financiera cumplen plenamente lo prescrito en el artículo 4*bis*, y se insta firmemente a todos los Estados Parte en este Protocolo a que los acepten. Con respecto a la reserva de 2006 y las Directrices refrendadas mediante la resolución A.988(24) de la OMI, la delegación observó que la reserva es vinculante en la UE. La delegación respaldó la propuesta de los Clubes P e I, ICS y CLIA, en la cual se insta a los Estados a que formulen esta reserva al depositar sus instrumentos de ratificación del Protocolo de Atenas de 2002. Otras delegaciones compartieron las opiniones manifestadas.

8.24 El Comité tomó nota de que la reserva se había elaborado y acordado con la intención manifiesta de facilitar la entrada en vigor del Protocolo de Atenas de 2002 e instó a los Estados a que incluyan la reserva de 2006 al depositar sus instrumentos de ratificación, a fin de asegurar su aplicación uniforme y permitir que los armadores de buques de pasaje obtengan la cobertura de seguro necesaria así como los certificados para operar los mismos.

8.25 El representante del Grupo internacional de Clubes P e I presentó el documento LEG 101/8/4, en el cual se invita al Comité a que presente observaciones en relación con el ámbito de aplicación del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, y se recuerda a los Estados Contratantes que, si no amplían la aplicación del Convenio a su territorio, incluido el mar territorial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.2, no podrán basarse en los certificados de seguro por lo que respecta a sucesos que ocurran fuera de la zona de aplicación del Convenio, tal como se define en el artículo 1.1 del mismo, y el Estado afectado no podrá promover directamente una reclamación contra el asegurador, de conformidad con el artículo 12 del Convenio.

8.26 Una delegación recordó que en la Conferencia se había opuesto a la disposición opcional de inclusión y opinó que son significativas las diferencias entre la ZEE, sobre la cual el Estado ribereño ejerce jurisdicción, y el mar territorial, sobre el cual el Estado ribereño tiene soberanía. En caso de un accidente, distintos organismos tomarían parte, dependiendo de si el accidente se hubiera producido en la ZEE o en el mar territorial. La delegación hizo hincapié en que la disposición opcional de inclusión tiene carácter voluntario.

8.27 El Comité tomó nota de las repercusiones de no ampliar el ámbito de aplicación del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, al territorio, incluido el mar territorial, por lo que respecta a los certificados de seguro, e instó a los Estados a que aplicaran el Convenio en su territorio, incluido su mar territorial.

8.28 El Comité también instó a los Estados Miembros que se hubiesen adherido al Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, pero que no hubiesen notificado a la OMI su intención de aplicarlo en su territorio y mar territorial, a que lo hicieran antes de que el Convenio entre en vigor.

8.29 El representante del CMI presentó el documento LEG 101/8/5 sobre la iniciativa conjunta del CMI y la ICS de instar a los Gobiernos a que ratifiquen los convenios marítimos y los implanten de forma efectiva.

8.30 El Comité tomó nota con satisfacción de esta iniciativa conjunta y de la contribución que podría realizar a este proyecto a largo plazo.

8.31 El Comité, al mismo tiempo que manifestó su apoyo a todos los esfuerzos dirigidos a la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI, observó que todos los Estados tienen el derecho soberano de decidir si ratifican o no un instrumento convencional.

8.32 El Comité instó a las delegaciones a que colaboren con sus Gobiernos respectivos para lograr la implantación eficaz y uniforme de los pertinentes convenios de la OMI y a que informen al Comité jurídico de todo obstáculo para la implantación a fin de que el Comité les preste el asesoramiento y orientaciones necesarios. El Comité también propuso que las delegaciones, en consonancia con el lema del Día Marítimo Mundial de 2014, instaran a sus Gobiernos respectivos a que hicieran todo lo posible para ratificar todos los convenios pertinentes y, en particular, el Convenio SNP de 2010.

9 PROGRAMA DE TRABAJO

a) Informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio en curso (2014-2015)

9.1 El Comité recordó que el Consejo, en su 110º periodo de sesiones, había refrendado las decisiones del Comité sobre las propuestas de resultados previstos para el bienio 2014-2015 y que también había refrendado la decisión del Comité de que, para el bienio 2014-2015, deberían asignársele dos semanas de reunión.

9.2 El Comité también recordó que el Consejo, en su 27º periodo de sesiones extraordinario, había examinado el documento C/ES.27/3, que contiene el informe de la 13ª reunión del Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización (CWGSP 13), y que había solicitado al Comité que observara una disciplina estricta respecto de los resultados no previstos a todos los niveles. Asimismo, antes de dar inicio a cualquier labor durante un bienio, se debería formular un resultado adecuado e incluirlo en el Plan de acción de alto nivel de la Organización, de conformidad con los procedimientos pertinentes. Quedaba entendido que los comités podían continuar examinando correcciones o cuestiones de menor importancia bajo el punto del orden del día "Otros asuntos".

9.3 La Secretaría presentó el documento LEG 101/9 y recordó al Comité que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.1 de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1062(28)) se deberían elaborar y anexar al informe de cada periodo de sesiones de los subcomités y comités y al informe bienal del Consejo a la Asamblea los informes sobre la situación de los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel. En dichos informes se deberían identificar individualmente los resultados no previstos aceptados para su inclusión en los órdenes del día bienales.

9.4 También se recordó al Comité que, de conformidad con lo dispuesto en el Plan de acción de alto nivel, la Asamblea había solicitado al Comité jurídico que adoptara medidas concretas al informar a la Asamblea en sus futuros periodos de sesiones a fin de asegurarse de que el Comité notifica todos los avances logrados respecto del cumplimiento de las metas y objetivos de la Organización utilizando el marco de principios estratégicos, medidas de alto nivel y resultados previstos bienales en el Plan de acción de alto nivel aprobado, en particular en el cuadro 2, en el que figuran las medidas de alto nivel y los resultados previstos conexos, en pleno cumplimiento de las Directrices de la resolución A.1062(28).

9.5 La Secretaría había elaborado un proyecto de informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio actual (2014-2015), presentado en el anexo del documento LEG 101/9. El Consejo, en su 109º periodo de sesiones ordinario, refrendó la fase de pruebas para utilizar formatos de notificación modificados, por lo cual en el anexo se presentaron todos los resultados previstos relacionados con el Comité jurídico. También se incluyeron los resultados previstos respecto de los cuales el Comité no es el órgano coordinador. En particular, se invitó al Comité a que examinara la posibilidad de suprimir del bienio actual los corchetes de la columna "Situación del resultado para el año 1".

9.6 Una delegación expresó su opinión de que el proyecto de informe sobre la situación de los resultados previstos elaborado por la Secretaría era una buena iniciativa que también podría introducirse en los demás comités y subcomités. La delegación también propuso suprimir el resultado previsto 6.1.2.1, ya que este asunto estaba abarcado por el resultado previsto 2.0.1.4.

9.7 El Comité se mostró conforme con la propuesta de suprimir el resultado previsto 6.1.2.1, ya que éste también podría abordarse dentro del resultado previsto 2.0.1.4. El Comité también acordó señalar el resultado previsto 2.0.1.4 como "en curso", y cambiar el año de ultimación a 2015.

9.8 El Comité dio su conformidad al informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio en curso, el cual se presenta en el anexo 3 de este informe, a fin de remitirlo al Consejo.

b) Cuestiones que procede incluir en el orden del día del LEG 102

9.9 El Comité aprobó la lista de puntos sustantivos que procede incluir en el orden del día de su 102º periodo de sesiones, tal como figura en el documento LEG 101/WP.3 y que está incluida en anexo 4 del presente informe. A la vista del volumen de trabajo, el Comité acordó que el próximo periodo de sesiones debería tener tres días de duración y desarrollarse conjuntamente con otra reunión. Una delegación hizo hincapié en que el Comité jurídico debería examinar asuntos jurídicos surgidos en otros comités.

10 ELECCIÓN DE LA MESA

a) Elección del Presidente

10.1 El Comité reeligió Presidente para 2015, por aclamación, al Sr. Kofi Mbiah (Ghana).

b) Elección del Vicepresidente

10.2 El Comité reeligió Vicepresidente para 2015, por aclamación, al Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil).

11 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

11.1 El Comité recordó la decisión que adoptó en su 99º periodo de sesiones de seguir 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, con el fin de elaborar orientaciones para ayudar a los Estados que están interesados en suscribir acuerdos bilaterales o regionales, sin tener que revisar no obstante el principio estratégico 7.2. El Consejo tomó nota debidamente de esta decisión en su 108º periodo de sesiones.

11.2 El Comité, en su 100º periodo de sesiones, expresó un apoyo generalizado a una mayor cooperación entre Estados a este respecto y a que el Comité prosiguiese esta labor. Se sugirió que Indonesia prosiguiera la labor en el lapso interperiodos y que más Estados participasen en esas labores. Concretamente, se invitó a los Estados Miembros a que enviasen a la Secretaría ejemplos de acuerdos bilaterales y regionales existentes.

11.3 La Secretaría presentó el documento LEG 101/11, referido a algunas novedades pertinentes sobre las cuestiones de responsabilidad e indemnización respecto de daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, tras las deliberaciones sobre esta materia que tuvieron lugar en el anterior periodo de sesiones del Comité. Para facilitar la consulta, en el anexo de dicho documento se adjuntó una lista resumida de los instrumentos sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de las actividades mar adentro, que figuraba como anexo del documento LEG 98/13. Hasta la fecha, la Secretaría no ha recibido más ejemplos de acuerdos bilaterales o regionales.

11.4 La delegación de Indonesia informó al Comité de que había retirado su documento LEG 101/11/1 y, en su lugar, deseaba formular la declaración que figurará en el anexo 5 del presente informe. Se informó al Comité de que Indonesia mantenía su compromiso con esta cuestión y su disposición a participar en la labor que se siga realizando. La delegación pidió que el Comité se siguiese ocupando de esta cuestión.

11.5 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra compartieron las inquietudes planteadas por la delegación de Indonesia en el sentido de que los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro siguen constituyendo una amenaza para el medio marino y los ecosistemas, y que era necesario abordar la cuestión. El Comité tomó nota de que, desde el último periodo de sesiones, no se había presentado a la Secretaría ningún ejemplo de acuerdos bilaterales o multilaterales existentes.

11.6 Entre las opiniones manifestadas figuran las siguientes:

- de conformidad con las decisiones adoptadas en el periodo de sesiones anterior del Comité, se debería solicitar una vez más a los Estados Miembros que proporcionen a la Secretaría ejemplos de otros acuerdos bilaterales y multilaterales existentes; y
- el intercambio eficaz y efectivo de información podría servir para ofrecer ejemplos de mejores prácticas y para plantear cuestiones nuevas relacionadas con las consecuencias de la contaminación transfronteriza por hidrocarburos para permitir a las comunidades costeras anticipar posibles dificultades y estudiar regímenes sobre responsabilidad e indemnización alternativos ajustados a sus necesidades específicas.

11.7 Una delegación declaró que apoyaba la creación de capacidad para la cooperación regional y se ofreció a presentar a la delegación de Indonesia y a la Secretaría un ejemplo de un arreglo nacional existente sobre responsabilidad.

11.8 La delegación observadora del CMI informó al Comité de que había enviado a todas sus asociaciones nacionales de derecho marítimo afiliadas un cuestionario para saber qué Estados son parte en acuerdos internacionales, regionales o bilaterales sobre contaminación transfronteriza. En el cuestionario se solicitaba también información acerca de la legislación nacional sobre responsabilidad e indemnización por actividades de exploración y explotación de hidrocarburos y de gas mar adentro. Hasta la fecha, se habían recibido respuestas de 20 Estados. Dicha delegación observadora informó de que en la conferencia del CMI que se celebrará en Hamburgo en junio de 2014 se tratará esta cuestión. Esta delegación observadora también señaló a la atención del Comité el estudio publicado por el Instituto de Desarrollo Sostenible y Relaciones Internacionales (IDDRI) en febrero de 2014 titulado "Seeing beyond the horizon for deepwater oil and gas: strengthening the international regulation of offshore exploration and exploitation".

11.9 Tras las deliberaciones correspondientes, el Comité expresó su agradecimiento a Indonesia y a la Secretaría por sus aportaciones y recomendó que los Estados Miembros, con la asistencia de la Secretaría, ofreciesen orientaciones, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por el Comité. El Comité recordó a los Estados Miembros que enviaran a la Secretaría ejemplos de acuerdos bilaterales y regionales vigentes, y alentó a los Estados Miembros y a las delegaciones observadoras a que cooperasen en el lapso interperiodos y brindasen sus conocimientos especializados.

11.10 El Comité, además expresó su agradecimiento a Indonesia y a Dinamarca por estar dispuestas a copresidir el grupo consultivo interperiodos para elaborar directrices sobre acuerdos o disposiciones bilaterales y/o regionales

ii) Asesoramiento y orientaciones sobre cuestiones señaladas a la atención del Comité jurídico en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI; examen de una propuesta para ampliar el alcance de las Directrices para la aceptación de 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, a los certificados previstos en el Convenio de responsabilidad civil, el Convenio SNP y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio

11.11 El Comité recordó que, en su periodo de sesiones anterior, dos delegaciones habían anunciado 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 previstos en el Convenio de responsabilidad civil y en el Convenio SNP.

11.12 En nombre de los coautores, la delegación de Dinamarca presentó el documento LEG 101/11/2, en el que se incluía una propuesta para ampliar el alcance de las Directrices vigentes a los certificados previstos en el Convenio de responsabilidad civil, el Convenio SNP y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio. El Comité tomó nota de que esta cuestión se refería al procedimiento de aceptación de los certificados de los Clubes P e I y a los certificados de los clubes que no están integrados en el Grupo internacional de Asociaciones P e I y las compañías de seguros. Durante el proceso de implantación del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, se puso de manifiesto que los Estados Parte en el Convenio tienen criterios diferentes para la aceptación de la documentación pertinente necesaria para dar cumplimiento a las prescripciones del Convenio sobre el combustible de los buques. En general, las tarjetas azules que expiden los Clubes P e I eran aceptadas por los Estados sin ningún requisito adicional.

11.13 El Comité tomó nota de que las Directrices vigentes ofrecían a los Estados Parte criterios comunes para examinar la situación financiera de las compañías de seguros, otros proveedores financieros y los Clubes P e I que no están integrados en el Grupo internacional. Esto podría aplicarse igualmente a los certificados previstos en el Convenio de responsabilidad civil, el Convenio SNPP y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio.

11.14 Una delegación, si bien refrendó que se ampliase el alcance de las Directrices a todos los convenios, recomendó que se deberían volver a examinar teniendo en cuenta su aplicación práctica. En las Directrices no se abordaban todas las cuestiones, por ejemplo, la debida diligencia y solvencia. Las Directrices deberían aclarar los criterios necesarios para expedir un certificado específico en virtud de un convenio específico. Asimismo, la delegación no tenía seguridad sobre la forma que podían tomar las garantías a las que se hacía referencia en el párrafo 2 iv) de las Directrices. La aprobación por parte de un asegurador debería consistir en verificar que se reconocen todos los compromisos adquiridos al emitir una Tarjeta Azul en relación con un convenio, y que se entiende que no se deberían hacer excepciones ni imponer restricciones en una póliza de seguros con respecto a terceros.

11.15 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones P e I informó al Comité de que los miembros de su Grupo apoyaban plenamente que se ampliasen las Directrices a los demás regímenes de responsabilidad e indemnización. La delegación observadora declaró también que, al informar a las Administraciones sobre otros regímenes distintos al que establece el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, ya había hecho referencia a las Directrices vigentes. Sería una buena idea mantener las Directrices sometidas a examen.

11.16 Tras las deliberaciones correspondientes, el Comité dio su visto bueno a la propuesta recogida en el documento LEG 101/11/2 y en su anexo. El Comité aprobó el proyecto de directrices que figura en el anexo del documento. El Comité decidió también que las Directrices se divulgarán mediante una circular y se incluirán en el sitio de la OMI en la Red.

iii) Información sobre la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM 2006) y actualización de las propuestas de enmienda al CTM 2006 para implantar 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

11.17 La representante de la OIT, la Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, presentó el documento LEG 101/11/3, en el que se informa sobre las novedades relacionadas con la entrada en vigor del CTM 2006 el 20 de agosto de 2013. En particular, se informó al Comité de que el CTM 2006 ya está en vigor en 39 países y que se adoptaron muchos elementos extraídos de las prácticas de la OMI, tal como la "aceptación tácita". La OIT espera recibir los 30 primeros informes sobre la implantación nacional a partir del 20 de agosto de 2014. La Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones examinará los informes en su reunión anual de noviembre-diciembre de este año y, posteriormente, la Conferencia Internacional del Trabajo examinará, en junio de 2015, el informe de la Comisión de expertos. Estos informes constituirán una oportunidad valiosa de identificar áreas específicas de dificultad o diferencias de implantación así como asesoramiento o demás asistencia a países que la necesiten.

11.18 La representante de la OIT también informó al Comité de que en la primera reunión del Comité Tripartito Especial, que tuvo lugar en Ginebra del 7 al 11 de abril de 2014, se adoptaron prácticamente por unanimidad, propuestas de enmienda al Código incluido en el Convenio, a fin de abordar la cuestión de la garantía financiera para los tripulantes/gente de mar y sus personas a cargo, con respecto a la indemnización en casos de lesiones corporales, muerte o abandono. Éstas se basaban en las recomendaciones del Grupo mixto 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. La Sra. Doumbia-Henry señaló que la adopción de las enmiendas era una buena noticia para el sector marítimo internacional, lo cual vino a demostrar la unidad y la singularidad de este sector. Las enmiendas adoptadas se transmitirán para su aprobación a la Conferencia Internacional del Trabajo en junio de 2014 y, de ser aprobadas, serán notificadas a los Miembros de la OIT que hayan ratificado el Convenio, para que las examinen.

11.19 También se informó al Comité de que la OIT sigue realizando diversas actividades para fomentar la ratificación amplia y la implantación eficaz del Convenio. El Centro Internacional de Formación, en Turín, va a celebrar un cursillo de una semana, del 16 al 20 de junio de 2014, sobre implantación jurídica para consejeros jurídicos u otras personas que participan en la implantación nacional del Convenio, incluida la elaboración del informe de los países, así como un cursillo de dos semanas, del 23 de junio al 4 de julio, para el

personal que participa en los sistemas de inspección en los Estados de abanderamiento y rectores del puerto, por lo que respecta al CTM 2006. La OIT, con el respaldo del Gobierno de Suecia, quizá pueda proporcionar algunas becas para ayudar a personas a participar en estos cursillos, en particular en el cursillo jurídico.

11.20 La delegación de Túnez informó al Comité de que el Ministerio de Transportes había presentado al Parlamento un proyecto de ley para la adhesión al CTM 2006. Un grupo de trabajo tripartito, compuesto por representantes del Gobierno, de los propietarios de buques y de la gente del mar, estaba trabajando en la armonización de la legislación nacional con las disposiciones del CTM 2006.

11.21 La delegación de Argentina informó al Comité de que en noviembre de 2013 su Gobierno aprobó la ley para la adhesión al CTM 2006 y que estaba en proceso de depositar los instrumentos de ratificación.

11.22 La delegación de la República Islámica de Irán, al manifestar su agradecimiento a la OIT por haber presentado el documento LEG 101/11/3, indicó que su gente de mar seguía teniendo que hacer frente a un trato injusto en algunos puertos y que, por lo tanto, siempre había respaldado todos los esfuerzos e iniciativas adoptadas por las organizaciones internacionales, en particular, la OIT y la OMI. Además, la delegación informó que su Parlamento había dado su visto bueno a la adhesión al CTM 2006, que las autoridades pertinentes estaban trabajando en la habilitación de los procedimientos para la implantación del Convenio y que se estaba progresando para depositar el instrumento de adhesión ante la OIT

11.23 El Comité tomó nota con satisfacción de la entrada en vigor, el 20 de agosto de 2013, del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT, y de la adopción de enmiendas relacionadas con la provisión de garantía financiera para los casos de abandono, lesión corporal y muerte de gente de mar, e instó a los Estados Miembros que aún no lo habían hecho a que consideraran la ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, lo antes posible.

iv) Otros asuntos – Asesoramiento y orientaciones sobre cuestiones señaladas a la atención del Comité jurídico en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI; lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia

11.24 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional introdujo el documento LEG 101/11/4, presentado por la Cámara Naviera Internacional, el Grupo Internacional de Clubes P e I, la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos y la Unión Internacional de Salvadores. Se informó al Comité de que los buques solicitan un lugar de refugio sólo cuando están en peligro o necesitan asistencia y toda intervención firme y a tiempo reduce a un mínimo el riesgo de daño estructural y mitiga el peligro de contaminación proveniente de la carga y del combustible del buque. En el anexo 5 del presente informe figura la declaración de la delegación observadora.

11.25 Para apoyar la importancia de la cuestión de los lugares de refugio, una delegación recordó lo sucedido en relación con la explosión y el incendio del *MS Flaminia* en 2012. Después de dos meses, el buque encontró finalmente un lugar de refugio en Wilhelmshaven (Alemania). Posteriormente, se llegó a la conclusión de que había que aplicar plenamente las Directrices relativas al servicio de asistencia marítima (MAS) vigentes.

11.26 Otra delegación convino en subrayar la importancia del asunto de los lugares de refugio y sugirió que las Directrices deberían merecer la debida consideración cuando se solicita a los Estados ribereños que ofrezcan un lugar de refugio a un buque en peligro o necesitado de asistencia. En relación con el párrafo 3.12 de las Directrices, la delegación informó al Comité de que los Estados ribereños no tienen ninguna obligación de conceder un lugar de refugio cuando se le solicita. El Estado ribereño puede tomar una decisión definitiva después de haber sopesado todos los factores y riesgos de forma equilibrada según cada caso. Para promover el acceso a los lugares de refugio, esta delegación consideró que era necesario que todos los interesados cooperasen estrechamente. El que se mejorase la implantación de todos los convenios existentes sobre responsabilidad e indemnización facilitaría que los Estados ribereños asignasen lugares de refugio.

11.27 Se recordó también al Comité que un lugar de refugio para un buque que necesita ayuda no es ningún derecho absoluto establecido en el derecho internacional consuetudinario y que era distinto que un buque entre en un puerto en caso de fuerza mayor a que tenga garantizado un lugar de refugio en el caso de que necesite ayuda.

11.28 Durante las deliberaciones correspondientes, el Comité tomó nota de la declaración de la delegación observadora de la IUMI de que el retraso para conseguir acceso a lugares de refugio seguros provocaba un gran aumento de la suma monetaria de la remuneración asignada por el salvamento.

11.29 La delegación observadora del BIMCO dio su apoyo al documento LEG 101/11/4 y resaltó que era necesario hallar una solución eficaz para salvaguardar la vida humana y se refirió a los acontecimientos recientes relacionados con el *Maritime Maisie* y a que las Directrices aplicables a los lugares de refugio habían de recibir la debida consideración. La delegación observadora subrayó también la importancia del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, a este respecto.

11.30 La delegación observadora de la Unión Internacional de Salvadores (ISU) declaró que los Estados deberían establecer un punto de contacto único para gestionar las solicitudes y evaluar cada caso según sus propias circunstancias y libres de interferencias políticas. Se debería asumir que el lugar de refugio será concedido y que no debería producirse ningún rechazo sin inspección. La delegación observadora recomendó que los Estados ribereños adopten un modelo de control y orden sencillo, firme y de "punto único de contacto", de forma similar al Reino Unido, acorde con las prescripciones de las directrices y la legislación vigentes.

11.31 La delegación observadora del CMI declaró que era obvio que las Directrices sobre los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia no estaban sirviendo para los propietarios de buques y sus aseguradores como se había previsto. La delegación observadora recordó al Comité que, en el LEG 91, había presentado un proyecto de convenio sobre lugares de refugio. En dicho proyecto se había buscado un equilibrio entre las expectativas razonables de los propietarios de buques de obtener acceso y los derechos de los Estados ribereños de rechazar el acceso cuando estiman que los riesgos son demasiado elevados. Dados los sucesos del *Prestige*, *Castor* y el *Maritime Maisie*, es posible que el Comité tenga que volver a examinar la necesidad de imponer la obligación, con sus reservas, de conceder acceso.

11.32 El Comité concluyó que la cuestión de los lugares de refugio era pertinente dentro del marco vigente de convenios internacionales, incluidos el Convenio de responsabilidad civil, 1992; el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001; el Convenio SNP, 2010; y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007. La ratificación e implantación eficaz de estos convenios, junto con el Convenio de fondo de 1992 y el

Protocolo de 2003 relativo al Fondo complementario, en lo que respecta a los daños causados por contaminación por hidrocarburos, servirán para dar efecto a las disposiciones relativas a la responsabilidad e indemnización por las medidas de prevención de la contaminación, las operaciones de limpieza y la remoción de restos de naufragio, incluidos los casos en los que ha habido daños o pérdidas tras la decisión de un Estado de conceder a un buque un lugar de refugio.

11.33 La delegación de Hong Kong (China) agradeció a la República de Corea el conceder un lugar de refugio para el buque de bandera de Hong Kong (China) *Maritime Maisie*.

MANIFESTACIONES DE PÉSAME

11.34 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra manifestaron su más sincero pésame al Gobierno de la República de Corea y a las familias de las víctimas mortales del trágico accidente que tuvo lugar el 16 de abril de 2014, cuando el transbordador *Sewol* se hundió frente a la costa de la República de Corea. El Comité, en general, expresó su más profundo pésame a todos los afectados por el accidente.

EVENTO ESPECIAL PARA CONMEMORAR EL 25º ANIVERSARIO DE LA FUNDACIÓN DEL INSTITUTO DE DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL (IMLI)

11.35 Las celebraciones para conmemorar el 25º aniversario de la fundación del IMLI tuvieron lugar el 28 de abril de 2014 por la tarde en la sede de la OMI. Durante el evento hicieron uso de la palabra oradores eminentes, incluido el Profesor David Attard, Director del IMLI; el Honorable Parlamentario Joe Mizzi, Ministro de Transporte e Infraestructura de Malta; el Sr. Mitsuyuki Unno, Director Ejecutivo de la Nippon Foundation; el Sr. Jim Harrison, Director Jurídico del Lloyd's Register Group; el Sr. Kofi Mbiah, Gerente General de *Ghana Shippers' Authority* y actual Presidente del Comité jurídico; el Profesor Dr. Frank Wiswall, de la Junta de Gobierno del IMLI y Vicepresidente *Honoris Causa* del Comité Maritime International; y la Sra. Gabriele Goettsche-Wanli, Directora de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. Las presentaciones ofrecieron una visión de las diversas dimensiones del IMLI, que se ha convertido en una institución académica mundialmente reconocida, así como de sus logros pasados, sus desafíos actuales y su creciente influencia en los países en desarrollo. El Sr. Koji Sekimizu, Secretario General de la OMI y Presidente de la Junta de Gobierno del IMLI, fue el anfitrión de este evento y pronunció la alocución de apertura y el discurso de clausura.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 101º 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 Facilitación de la entrada en vigor e interpretación armonizada del Protocolo SNP de 2010
 - 4 Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
 - 5 Piratería
 - 6 Cuestiones surgidas de los periodos de sesiones ordinarios 110º y 111º del Consejo, del 27º periodo de sesiones extraordinario del Consejo y del vigésimo octavo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea
 - 7 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
 - 8 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité jurídico
 - 9 Programa de trabajo
 - 10 Elección de la Mesa
 - 11 Otros asuntos
 - 12 Examen del informe del Comité sobre su 101º periodo de sesiones

ANEXO 2

GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE EL CONVENIO SNP

MANDATO

El mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el Convenio SNP es el siguiente:

- .1 proporcionar un foro para el intercambio de opiniones acerca de cuestiones relativas a la implantación del Convenio SNP y supervisar y documentar el proceso de implantación en los Estados;
- .2 a fin de fomentar la rápida entrada en vigor del Convenio SNP de 2010 en todo el mundo y para beneficio de los posibles Estados Parte y de los sectores afectados que prefieren que se adopte un planteamiento coordinado en cuanto a la ratificación, adhesión o aceptación, prestar asesoramiento y asistencia sobre cuestiones relacionadas con la implantación y aplicación del Convenio tales como, entre otras:
 - a) la recopilación de información sobre las cargas sujetas a contribución, la elaboración de los pertinentes sistemas de notificación y verificación y el sistema de contribución de conformidad con las Directrices para la notificación de la carga SNP sujeta a contribución;
 - b) la aceptabilidad del seguro u otra garantía financiera a efectos del artículo 12 del Convenio SNP de 2010;
 - c) la asistencia al FIDAC de 1992 para la elaboración de los distintos documentos y la adopción de decisiones necesarios para los primeros periodos de sesiones de la Asamblea del Fondo SNP, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 1 sobre la constitución del Fondo SNP acordada en la Conferencia internacional que adoptó el Protocolo SNP de 2010; y
- .3 presentar un informe al Comité jurídico en su próximo periodo de sesiones.

ANEXO 3

INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL (2014-2015)

COMITÉ JURÍDICO								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.1.1	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	Anual	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	Aplazado		
1.1.1.2	Examen de informes sobre 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	Anual	LEG			Aplazado		
1.1.2.1	Cooperar con otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	Anual	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	Aplazado		
1.3.1.1	Asesorar y orientar 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	Anual	LEG			Aplazado		
2.0.1.4	Estrategias elaboradas para facilitar la entrada en vigor del Protocolo SNP y la interpretación armonizada	2015	LEG			En curso		
2.0.1.5	Proporcionar 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			Aplazado		

Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
2.0.2.1	Análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría	2015	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/LEG/III	El órgano superior no ha solicitado ninguna labor		
3.4.1.1	Aportaciones sobre la determinación de las necesidades que surjan en los países en desarrollo, en particular que los PEID y PMA se incluyan en el PICT	Tarea continuada	TC		MSC/MEPC/FAL/LEG	El órgano superior no ha solicitado ninguna labor		
3.5.1.1	Determinar prioridades temáticas en los ámbitos de la seguridad y protección marítimas, la protección del medio marino, la facilitación del tráfico marítimo y la legislación marítima	Anual	TC		MSC/MEPC/FAL/LEG	El órgano superior no ha solicitado ninguna labor		
3.5.1.2	Aportación al PICT sobre cuestiones emergentes relacionadas con el desarrollo sostenible y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	2015	TC		MSC/MEPC/FAL/LEG	El órgano superior no ha solicitado ninguna labor		
4.0.1.3	Refrendo de las propuestas de resultados no previstos para el bienio 2014-2015, aceptadas por los Comités	Anual	Consejo		MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	El órgano superior no ha solicitado ninguna labor		
4.0.2.1	Refrendo de propuestas para el desarrollo, el mantenimiento y la mejora de los sistemas de información y las especificaciones conexas (GISIS, sitios en la Red, etc.)	Tarea continuada	Consejo		MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	El órgano superior no ha solicitado ninguna labor		

Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
4.0.5.1	Revisión de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización y de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité, según proceda	2015	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Aplazado		
6.1.2.1	Proporcionar asesoramiento y orientaciones en relación con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005	Anual	LEG			Alcanzado		
6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias incipientes y los patrones de conducta	Anual	MSC		LEG	El órgano superior no ha solicitado ninguna labor		
6.2.2.1	Proporcionar asesoramiento y orientaciones para apoyar los esfuerzos internacionales encaminados a garantizar el enjuiciamiento exitoso de los inculpados (piratería) y apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad en el ámbito judicial	Anual	LEG			Aplazado		
8.0.3.1	Prescripciones para el acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, o versiones electrónicas de éstos	2015	FAL	MSC/MEPC/ LEG	III	El órgano superior no ha solicitado ninguna labor		

ANEXO 4

PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 102

- 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 112º y 113º del Consejo
- 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
- Examen del informe del Comité sobre su 102º periodo de sesiones

ANNEX 5

STATEMENTS BY DELEGATIONS, REPRESENTATIVES FROM UNITED NATIONS AND SPECIALIZED AGENCIES AND OBSERVERS FROM NON-GOVERNMENTAL ORGANIZATIONS IN CONSULTATIVE STATUS¹

AGENDA ITEM 1

STATEMENT BY THE REPUBLIC OF KOREA

"Distinguished delegates, friends and colleagues at the IMO,

On behalf of the Korean Government and our people, this delegation would like to extend its deep appreciation to all Member States, the Secretary-General and IMO Secretariat for the thoughtful, kind words, sincere condolences and sympathy expressed to the families of the victims and the Korean people with regard to the recent domestic tragic accident, when the ferry **Sewol** sank off the south-west corner of the Korean peninsula.

As a nation we are heartbroken and our people are filled with deep sadness.

While faced with this tragedy, the kind words and support of IMO and international communities have been of some comfort to the Government and the people of Korea.

Our thoughts are with the victims, their families, friends, colleagues and fellow students and we are continuing to do search and rescue activities.

Moreover, this delegation would like to draw attention that this ferry operated only on domestic voyages under domestic rules and, under these difficult circumstances, is not in the opinion, at this stage, to make any reference to the cause of the accident.

Once again, this delegation would like to say "Thank you" for the kind concern shown."

AGENDA ITEM 7

Statement by Ms. Gabriele Goettsche-Wanli Director, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea United Nations Office of Legal Affairs

"Distinguished delegates,

It gives me great pleasure to address the IMO Legal Committee on behalf of the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS), United Nations Office of Legal Affairs, under this agenda item on technical cooperation activities related to maritime legislation.

Effective national legislation in the maritime field is critical not only for the implementation of IMO instruments but also for the implementation of the international legal regime for the oceans, as set out in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and other related instruments. In this context, the work done by the International Maritime

¹ Statements have been included in this annex in the order in which they were given, sorted by agenda items, and in the language of submission (including translation into any other language if such translation was provided). Statements are available in all the official languages on audio file: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>

Organization, the International Maritime Law Institute and others (as set out in the documents currently before the Committee) in providing technical cooperation related to maritime legislation is of vital importance.

In this context, I would like to take this opportunity to briefly inform delegations regarding the technical cooperation activities of DOALOS related to maritime legislation, as well as to highlight the importance of international and inter-agency cooperation in relation to such technical assistance activities.

The Division, as the Secretariat of UNCLOS, has been mandated by the General Assembly to provide information and advice to States in the uniform and consistent application of the provisions of the Convention, which sets out the legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out. In this context, the Division provides technical assistance to States, at their request. It also maintains a substantial online database of national legislation on maritime issues on its website, which can serve as an important resource to States. It furthermore manages two fellowship programmes which are aimed at providing multidisciplinary human resource development customized for individuals from developing countries.

In the performance of its functions, the Division cooperates closely with other parts of the United Nations Secretariat, United Nations specialized agencies and international organizations. Such cooperation allows States to benefit from the expertise of various international entities in the areas of their respective competences, and therefore can substantially strengthen the output of technical cooperation activities. The General Assembly, in December 2013, recognized the importance of such cooperation in its resolution 68/70 on oceans and the law of the sea. In paragraph 101 of that resolution, the General Assembly:

"Notes the ongoing cooperation between the International Maritime Organization, the United Nations Office on Drugs and Crime and the Division with respect to the compilation of national legislation on piracy, also notes that copies of national legislation received by the Secretariat have been placed on the website of the Division, and encourages the aforementioned bodies to further cooperate with the view to assisting Member States, upon request, in developing their national laws on piracy."

There have been numerous examples of effective cooperation, including, recently, the collection of national legislation on piracy and the development of guidance on elements of national legislation on piracy which was presented before this Committee. Another example is the participation of DOALOS in the expert group which reviewed the Counter-Terrorism Legal Training Curriculum, Module 5, prepared by the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), in cooperation with IMO and ICAO on transport-related (civil aviation and maritime) terrorist offences, which will be presented to the Committee later this week.

However, there are possibilities to further enhance cooperation, including with regard to the repression of piracy and maritime security more generally. In this regard, I would like to take this opportunity to emphasize that the Division stands ready to provide its expertise on the uniform and consistent application of provisions of UNCLOS to technical assistance activities which touch upon the interpretation and application of such provisions."

AGENDA ITEM 11

Statement by Indonesia

"Mr. Chairman, Mr. Secretary-General, Excellencies, distinguished delegates, ladies and gentlemen,

My delegation would like to recall that Indonesia, at the ninety-seventh session of the Legal Committee, submitted a proposal for the establishment of the international regime regarding the liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage resulting from offshore oil exploration and exploitation activities. However, my delegation also noted that there was no common view and consensus from the members of the Committee to further discuss this issue in this particular direction. At the ninety-ninth session, the Committee agreed to analyse these issues further, with the aim of developing guidance to assist States interested in pursuing bilateral or regional arrangements, without revising Strategic Direction 7.2. It is increasingly clear that there is wide support for the Committee to develop guidance or a model agreement to assist States to enter into bilateral or regional agreements, and that the Committee has special expertise in the area of liability and compensation issues. This agreement was further elaborated during the 100th session, as contained in its report which the Committee agreed, as follows:

Firstly, the keyword in providing guidance was collaboration by States and assistance to those States which are in need of guidance for bilateral and multilateral agreements.

Secondly, Member States were invited to send examples of existing bilateral and regional agreements to the Secretariat.

Thirdly, at the same time, the delegation was encouraged to continue its work intersessionally to facilitate further progress within the Committee.

Nevertheless, despite this decision, my delegation witnessed and regretted that there was no progress resulting from, nor follow up by, the members in providing examples of existing bilateral and regional agreements to the Secretariat. We also observed to our great disappointment that there was no wide support from the international community for sharing the common views with us.

In the same vein, my delegation would like to draw the attention of the Committee that the Montara oil spill, which occurred in Australian and Indonesian waters in August 2009, not only severely damaged the marine environment and ecosystem in the area but also created social and economic problems for the people living in the coastal areas in the southern part of the islands of Nusa Tenggara in Indonesia. It is very unfortunate that until present, after almost five years since the incident occurred, Indonesia's claim for liability and compensation has not yet been properly considered by the responsible party. The case is still pending, albeit going nowhere. Bilateral approaches and measures could not reach a success, and to my delegation, it is due to the absence of legal instruments stipulating the rights and duties of the parties on liability and compensation issues.

Mr. Chairman, distinguished delegates, ladies and gentlemen,

We certainly realize that to develop an international liability and compensation regime for environmental damage resulting from offshore exploration and exploitation activities requires high commitments and support from the international community. Indonesia has shown its commitment by convening two international conferences on this very important issue,

attended by relevant stakeholders: States, legal experts and practitioners, academics, as well as national and international oil companies. We were even prepared to work with the Committee to develop guidance on a model agreement to assist States to enter into a bilateral or regional agreement or arrangement in dealing with the issue, as reflected by our submissions last year. Presently, we welcome the increasing support by the international community in addressing liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. We note a number of events, such as: (i) Symposium held by Comité Maritime International in cooperation with the Irish Maritime Law Association in Dublin, 29 September to 1 October 2013; (ii) Workshop on the Regional Capacity and Coordination to Major Oil Spill in the Mediterranean Sea in Athens, 10 to 12 December 2013; (iii) International Conference on "Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy" in Singapore, 27 to 28 February 2014; (iv) ASEAN Regional Forum – Maritime Security Workshop on Marine Environmental Protection in Hawaii, 4 to 5 March 2014; and (v) ASEAN Regional Forum – Seminar on the Regional Cooperation on Offshore Oil Spill in Qingdao, 27 to 28 March 2014. These events have proved and convinced us about the compelling needs for immediate response to this transboundary threat.

Mr. Chairman, distinguished delegates, ladies and gentlemen,

Let me conclude by reiterating that, while realizing the existence of divergent views among the members of the Committee, Indonesia therefore will no longer insist on the establishment of the international regime as time is not yet ripe for such undertaking, but would welcome a compromise during this last session of the Committee which has been mentioned earlier, in particular, the idea to provide guidance for bilateral and multilateral agreements. In this regard, it is timely for the Committee to take further steps necessary for achieving this objective. My delegation would leave it entirely to the Committee how to proceed with the provision of the guidance and stands ready to contribute to this undertaking.

Indonesia is looking forward to having this guidance as an embryonic effort toward a more clarified legal regime governing this issue. In addition, my delegation would like to also appeal to all IMO Member States to provide examples of existing bilateral and regional agreements as referred to at the last session of the Committee. In this regard, my delegation extends its gratitude to the work of the Secretariat in providing information on international and regional instruments, as well as other developments relating to liability and compensation issues connected with pollution damage from offshore activities, as contained in the annex of document LEG 101/11.

Indonesia remains committed to this very important issue and, as such, Indonesia will pursue its endeavours in other fora, especially those bilateral/regional in nature in order to develop further the elements and the legal principles to be incorporated in the bilateral/regional agreements or arrangements. We do believe that such instruments would positively contribute to other States that have similar experiences. It is our sincere hope that our previous submissions to IMO will contribute to the efforts in addressing this issue of common concern. In this regard, the existing consultative group could simultaneously be utilized as a discussion forum.

Last but not least, my delegation requests that the Committee remains seized of this issue. We also request the Secretariat to reflect and include this statement in the report of the 101st session of the Legal Committee.

Thank you."

Statement by the International Chamber of Shipping (ICS)

"Mr. Chairman,

This submission (document LEG 101/11/4) has been prompted by a number of recent incidents where ships in need of assistance have reportedly been denied prompt access to a place of refuge.

This is of great concern to the industry because experience has taught us that the best way of protecting a ship in distress and preventing pollution is to transfer its cargo and bunkers and undertake repair in a place of refuge.

After the **Erika**, **Castor**, and **Prestige** incidents, IMO developed guidelines to provide a common framework to assist coastal States to respond effectively to a request for a place of refuge.

These guidelines:

- Stress the importance of having emergency plans in place to be prepared to deal with a request for assistance.
- Recognise that granting access to a place of refuge should rely on an objective technical analysis that assesses risks to navigation, human health and the marine environment.
- Provide a non-exhaustive list of factors which the coastal State should consider 'in a balanced manner and give shelter whenever reasonably possible' (paragraph 3.12 of the guidelines)].
- Stress the importance of establishing an objective decision-making process assisted by independent expert advice, and the establishment of an authority tasked with coordinating information and resources. In this connection, complementary guidelines have been adopted recommending that all coastal States should establish a Maritime Assistance Service [*Guidelines on the control of ships in an emergency*, approved by the IMO Maritime Safety Committee in 2007 (document MSC.1/Circ.1251)].

The document notes the importance of ratification and effective implementation of the IMO liability and compensation conventions developed by this Committee; for example, the CLC 1992, the HNS, Bunkers Convention and the Wreck Removal Convention. This would ensure that provisions are in place concerning liability and compensation for pollution prevention measures, clean-up operations, and wreck removal, including where damage or losses occur following a State's decision to provide a place of refuge. These include the all-important provision of strict liability of the shipowner and compulsory insurance of these liabilities and would apply in situations where damage or losses occur following a State's decision to provide a place of refuge.

If States do not ratify these Conventions, they will not obtain the benefits of shipowners' strict liability, the high limits of liability and guaranteed rights to compensation that they provide.

Mr Chairman, the industry recognizes that it might not be appropriate for coastal States to follow the guidelines' recommended procedures in every single case. However, recent incidents would seem to indicate a need for States to be reminded of the importance of being prepared to deal with a request for assistance. And that the guidelines are there to provide a common framework to assist coastal States in providing an effective response."