

COMITÉ JURÍDICO
98º periodo de sesiones
Punto 14 del orden del día

LEG 98/14
18 abril 2011
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 98º PERIODO DE SESIONES**

ÍNDICE

Sección	Párrafos	Página
1 INTRODUCCIÓN	1.1-1.8	4
2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	2.1	6
3 ELECCIÓN DE LA MESA	3.1-3.2	6
4 DIRECTRICES SOBRE LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO SNP DE 2010	4.1-4.23	6
i) Proyecto de texto refundido del Convenio SNP 1996 y el Protocolo SNP de 2010	4.1-4.6	6
ii) Revisión de la Reseña del Convenio SNP 1996, enmendado por el Protocolo SNP de 2010	4.7-4.14	7
iii) Propuesta de formulario de notificación de las cargas sujetas a contribución	4.15-4.23	8
5 PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA EN CASOS DE ABANDONO, LESIONES CORPORALES O MUERTE DE LA GENTE DE MAR A LA LUZ DEL PROGRESO HACIA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006, DE LA OIT Y DE LAS ENMIENDAS RELATIVAS AL MISMO	5.1-5.5	9
6 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	6.1-6.18	11
7 EXAMEN DE UNA PROPUESTA PARA ENMENDAR LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL PROTOCOLO DE 1996 QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976, DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 8 DE DICHO PROTOCOLO	7.1-7.14	15

8	PIRATERÍA	8.1-8.17	19
9	CUESTIONES SURGIDAS DEL 105º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DEL CONSEJO	9.1-9.3	24
10	ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	10.1-10.4	24
11	EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES RESULTANTES DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	11.1-11.11	25
12	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	12.1-12.12	27
13	OTROS ASUNTOS	13.1-13.27	29
	i) Informe sobre las consultas oficiosas relativas a la responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos ocasionada por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro	13.1-13.9	29
	ii) Implantación del Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007, en los casos de buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo – Expedición de certificados	13.10-13.18	34
	iii) Notificación de delitos en buques de pasaje	13.19-13.24	36
	Muerte de más de 250 personas en el mar Mediterráneo el 6 de abril de 2011	13.25-13.27	37

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 ORDEN DEL DÍA DEL 98º PERIODO DE SESIONES
- ANEXO 2 PROYECTO DE RESOLUCIÓN ACERCA DE LAS DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
- ANEXO 3 DECLARACIÓN DE CHIPRE ACERCA DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA DE LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL PROTOCOLO DE 1996 QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976 (CONVENIO DE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD 1996), DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 8 DE DICHO CONVENIO
- ANEXO 4 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011
- ANEXO 5 RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2012-2013
- ANEXO 6 PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 99
- ANEXO 7 DECLARACIÓN DE BRASIL ACERCA DEL INFORME SOBRE LAS CONSULTAS OFICIOSAS RELATIVAS A LA RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS OCASIONADA POR LAS ACTIVIDADES DE EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE HIDROCARBUROS MAR ADENTRO
- ANEXO 8 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO A LOS BUQUES INSCRITOS EN UN REGISTRO COMO ARRENDAMIENTOS A CASCO DESNUDO
- ANEXO 9 DECLARACIÓN DE ITALIA ACERCA DE LA OPERACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN EL CANAL DE SICILIA EL 6 DE ABRIL DE 2011

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité Jurídico celebró su 98º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 4 al 8 de abril de 2011 bajo la presidencia del Sr. Kofi Mbiah (Ghana).

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

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

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
ISLAS FEROE

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

NACIONES UNIDAS
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

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

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR
SATÉLITE (IMSO)

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

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

Discurso de apertura del Secretario General

1.5 El texto íntegro del discurso de apertura del Secretario General se reproduce en el documento LEG 98/INF.2.

Observaciones del Presidente

1.6 El Presidente dio las gracias al Secretario General por sus palabras. El texto íntegro de su discurso de apertura se reproduce en el documento LEG 98/INF.4.

Adopción del orden del día

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

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

2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES

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

3 ELECCIÓN DE LA MESA

i) Elección del Presidente

3.1 El Comité volvió a elegir por aclamación al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) como Presidente para 2012.

ii) Elección de los dos Vicepresidentes

3.2 El Comité también volvió a elegir por aclamación al Sr. Jan de Boer (Países Bajos) y al Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil) como Vicepresidentes primero y segundo del Comité, respectivamente, para 2012.

4 DIRECTRICES SOBRE LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO SNP DE 2010

i) Proyecto de texto refundido del Convenio SNP 1996 y el Protocolo SNP de 2010

4.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 98/4 y LEG 98/4/Corr.1, que contienen, en el anexo, un proyecto de texto refundido del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, y el Protocolo de 2010 relativo al Convenio, preparado por la Secretaría en consulta con la Secretaría de los FIDAC.

4.2 El Comité tomó nota de que el texto refundido no era, como tal, un instrumento convencional ni un texto auténtico, y de que se había preparado para ayudar a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a implantar el Convenio SNP de 2010. A este respecto, el artículo 18.1 del Protocolo estipula que, al entrar en vigor el Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un único instrumento.

4.3 El Comité observó que el texto refundido era un documento útil que ayudaría a los Estados que desearan ratificar e implantar el Protocolo.

4.4 Se señaló que, en vista del hecho de que el texto refundido no era un texto auténtico, correspondía a cada Estado que deseara ratificar el Protocolo decidir si, de conformidad con su práctica constitucional, el texto refundido, junto con una explicación del carácter del documento y el texto del Protocolo, debía presentarse a su asamblea legislativa.

4.5 El Comité acordó que el artículo 44 del Protocolo, que se había adoptado originalmente como artículo 44*bis*, se había vuelto a numerar correctamente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18.2 del Protocolo, el cual estipula que los artículos de las cláusulas finales se volverán a numerar en consecuencia.

4.6 El Comité aprobó el texto refundido del Convenio SNP 1996 y el Protocolo de 2010 relativo al mismo, que figura en el anexo del documento LEG 98/4, y pidió a la Secretaría de la OMI que lo incluyera en el sitio de la OMI en la Red.

ii) Revisión de la Reseña del Convenio SNP 1996, enmendado por el Protocolo SNP de 2010

4.7 La Secretaría presentó los documentos LEG 98/4/1 y LEG 98/4/1/Add.1, que contienen una revisión de la Reseña del Convenio SNP 1996, enmendado por el Protocolo SNP de 2010, preparada en consulta con la Secretaría de los FIDAC.

4.8 El Comité recordó que, en su 84^o periodo de sesiones, celebrado en abril de 2002, había aprobado la Reseña original, tal como aparecía en el sitio de la OMI en la Red. El Comité también recordó que la Reseña estaba en consonancia con la resolución A.932(22) de la Asamblea de la OMI, adoptada el 29 de noviembre de 2001 y titulada "Implantación del Convenio SNP", la cual otorgaba una alta prioridad a la implantación del Convenio y, entre otras cosas, a la resolución de toda dificultad de índole práctica que planteara el establecimiento del nuevo régimen. El Comité tomó nota de que la revisión, que se había solicitado en la resolución 4 de la Conferencia Internacional SNP de 2010, proporcionaba a los Estados una práctica guía sobre la implantación del Convenio SNP de 2010, ya que explicaba disposiciones complejas, como la presentación de informes sobre las cargas sujetas a contribución, la responsabilidad, el seguro, los límites de indemnización y las contribuciones a las cuentas del Fondo, y ayudaba a cumplirlas.

4.9 Se observó que era necesario seguir trabajando en la Reseña revisada a fin de contemplar los resultados de la reunión consultiva especial del Grupo de trabajo por correspondencia para supervisar la implantación del Convenio SNP, celebrada en Ottawa en junio de 2003. Las consultas de Ottawa fueron importantes, dado que representaban parte de la "historia colectiva" de la labor sobre el Convenio, y las conclusiones a las cuales se llegó en Ottawa podrían incorporarse en la Reseña como parte de la labor futura del Comité.

4.10 Se acordó realizar las siguientes enmiendas a la Reseña revisada:

- la última oración del párrafo 4 i) debería enmendarse de modo que diga lo siguiente: "A fin de mantener el sistema de dos estratos, en vista de la exclusión de las contribuciones al Fondo, también se incrementó la cuantía de limitación del propietario del buque por transportar mercancías en bultos";
- al final del párrafo 12, debería añadirse la oración siguiente: "A este respecto, se hace referencia a la Circular N° 3144 de la OMI, de 6 de enero de 2011, en la cual se enumeran las materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química mencionadas por nombre en el Código IMSBC y también en el Código IMDG aplicable en 1996, y las materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química mencionadas por nombre en el Código IMSBC, pero que no se mencionan por nombre en el Código IMDG aplicable en 1996";

- en el párrafo 13, la última oración debería enmendarse de modo que diga lo siguiente: "Algunos materiales sólidos a granel, tales como el carbón y el mineral de hierro, están excluidos"; y
- en el párrafo 15, en la segunda línea, las palabras "ya están" deberían suprimirse y sustituirse por "pueden estar".

4.11 No se aceptó una propuesta de incluir la oración siguiente como nueva oración segunda del párrafo 15: "No obstante, los contribuyentes al Fondo de 1992 también son responsables de contribuir al Fondo SNP".

4.12 Se sugirió que se comprobara la terminología de la Reseña para garantizar que hace referencia claramente al Convenio SNP 1996 o al Convenio SNP de 2010.

4.13 La delegación observadora de los FIDAC observó que la futura Asamblea del Fondo SNP podría tratar los problemas de interpretación y aplicación, una vez que hubiera entrado en vigor el Protocolo. Por el momento, la prioridad debería ser la ratificación del Protocolo SNP a fin de poder solucionar estas cuestiones.

4.14 El Comité aprobó la Reseña revisada, con las anteriores enmiendas acordadas por el Comité, y pidió a la Secretaría que la incluyera en el sitio de la OMI en la Red.

iii) Propuesta de formulario de notificación de las cargas sujetas a contribución

4.15 La delegación observadora de los FIDAC presentó el documento LEG 98/4/2, que contiene, en su anexo, un modelo de formulario para ayudar a los Estados a cumplir sus obligaciones de notificación al adherirse al Protocolo SNP de 2010 y anualmente, con posterioridad a la adhesión, hasta que el Protocolo entre en vigor.

4.16 Una vez que el Protocolo haya entrado en vigor, cada Estado Parte habrá de comunicar la información sobre las cargas sujetas a contribución al Director del Fondo SNP, de conformidad con el reglamento interno que la futura Asamblea del Fondo SNP elabore. En ese momento se elaborará y distribuirá oportunamente un modelo de formulario distinto que tenga en cuenta dicho reglamento interno.

4.17 La delegación también informó de las siguientes novedades resultantes de la reunión de la Asamblea del Fondo de 1992, celebrada del 28 de marzo al 1 de abril de 2011:

- tras las consultas entre la Secretaría de la OMI y la Secretaría de los FIDAC, se incluiría en los sitios de la OMI y los FIDAC en la Red el texto del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), incluida la Enmienda 27-94 aplicable en 1996, como una versión navegable con una opción de búsqueda;
- la Secretaría de la OMI aún estaba examinando las listas de sustancias mencionadas en el párrafo 5 del artículo 1 del texto refundido del Convenio; y
- había comenzado el examen del sistema de cálculo de la carga sujeta a contribución del Convenio SNP para incluir la información más reciente sobre la lista de sustancias. Con el tiempo, el diseño del sistema cambiaría totalmente a fin de contar con una plataforma informática más moderna.

4.18 El Comité Jurídico expresó su agradecimiento a la delegación observadora de los FIDAC por su cooperación para ayudar a facilitar la temprana entrada en vigor del Protocolo SNP de 2010.

4.19 El Comité tomó nota del hecho de que el texto completo del Código IMDG, incluida la Enmienda 27-94 aplicable en 1996, se había incorporado en el sitio de la OMI en la Red con un formato de documento portátil (PDF).

4.20 Dado que las mercancías en bultos no se considerarían como carga sujeta a contribución en virtud del Protocolo SNP de 2010, se sugirió que se hallara un término más apropiado para el sistema de cálculo de la carga sujeta a contribución.

4.21 El Comité acordó que, en el texto inglés, la referencia al término "oil", de la casilla 9 del modelo de formulario de notificación, debería sustituirse por el término "cargo". El texto inglés debería decir lo siguiente: "TOTAL QUANTITY OF CONTRIBUTING CARGO RECEIVED".

4.22 Se observó que la utilización del modelo de formulario no debería considerarse obligatoria, sino más bien como una orientación para ayudar a los Estados a cumplir sus obligaciones de notificación en virtud del Protocolo; sin embargo, los Estados podrán elaborar sus propios formularios, a condición de que contengan la información necesaria prescrita por el Protocolo.

4.23 A reserva de estas interpretaciones, el Comité aprobó el modelo de formulario sobre las cargas sujetas a contribución recibidas, conforme al artículo 20 del Protocolo, y pidió a la Secretaría que lo incluyera en el sitio de la OMI en la Red.

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

5.1 La delegación observadora de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), representada por la Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, agradeció al Secretario General de la OMI su apoyo al alentar a los Gobiernos a que ratifiquen el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM, 2006), y facilitó la información siguiente sobre los avances realizados para su entrada en vigor:

- el CTM, 2006, había sido ratificado por 12 Estados que representan aproximadamente el 48 % del tonelaje bruto de la flota mundial. Se necesitan 18 ratificaciones más a fin de alcanzar el número exigido para su entrada en vigor;
- la OIT había adoptado varias medidas para fomentar las ratificaciones: escribir a los Gobiernos, organizar seminarios de formación, cursos regionales para los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto y los inspectores de Estados de abanderamiento, y cursos de redacción de legislación. También están elaborándose orientaciones sobre seguridad y salud laboral y sobre seguridad social a fin de abarcar las disposiciones del Convenio que son más complejas o nuevas;
- varios Estados habían indicado que estaban adoptando medidas para ratificar el Convenio antes del fin de 2011, con objeto de que entrara en vigor en 2012 (el mismo año que las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), y al Código de Formación de 1995);

- un aspecto inusual de los avances para implantar el CTM, 2006, radica en el hecho de que los sistemas de inspección del sector y los Gobiernos, en el contexto de la supervisión por el Estado rector del puerto, habían superado a los mecanismos jurídicos relacionados con la ratificación, que eran más lentos; sin embargo, una vez que las enmiendas de 2010 al Convenio de Formación entren en vigor en 2012, varios aspectos del CTM, 2006, serán obligatorios para los Estados a los cuales se aplica el Convenio de Formación; y
- el Comité Tripartito Preparatorio del CTM, 2006, celebrará una segunda reunión del 12 al 14 de diciembre de 2011, en Ginebra, para examinar los procedimientos operativos del Comité Tripartito Especial que han de establecerse después de la entrada en vigor del CTM, 2006, a fin de adoptar las enmiendas al Convenio. En dicha reunión se tratarán las inquietudes relativas a la función del Comité Tripartito Especial en virtud del artículo VII, según el cual el Comité proporcionará orientaciones a los países que aún no tengan organizaciones de representación de la gente de mar y los propietarios de buques.

5.2 Con respecto a la base de datos sobre abandono, la cual se actualizó en febrero de 2011 y contiene los casos notificados hasta noviembre de 2010, el representante de la OIT invitó a los Estados y organizaciones a que se asegurasen de que se mantenía actualizada mediante la oportuna introducción de información sobre los casos de abandono y la adopción de medidas para resolver dichos casos.

5.3 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por la delegación observadora de la OIT e:

- instó a los Estados que todavía no habían ratificado el CTM, 2006, a que considerasen la posibilidad de hacerlo cuanto antes; e
- invitó a los Estados Miembros y organizaciones interesadas a que presentaran información sobre los casos de abandono para su oportuna inclusión en la base de datos, a fin de garantizar la exactitud de la información que contiene.

5.4 Con respecto a la sugerencia que el Comité había realizado en su último periodo de sesiones, de que el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) y la Universidad Marítima Mundial (UMM) incluyeran los derechos de la gente de mar en sus planes de estudios, el Comité tomó nota de la información siguiente sobre el IMLI:

- el actual plan de estudios del IMLI, como parte del curso sobre Derecho marítimo internacional del trabajo, incluía los distintos convenios sobre trabajo marítimo adoptados por la OIT, que tratan, entre otras cosas, de la situación, contratación, despido, bienestar y repatriación de la gente de mar;
- se hacía hincapié en el Convenio 147 refundido y en el CTM, 2006, que tratan principalmente de los derechos de la gente de mar;
- el plan de estudios también incluía la dotación y titulación en virtud del Convenio de Formación 1978, enmendado; y
- asimismo, se daban clases acerca de las Directrices OMI/OIT sobre la provisión de garantía financiera en casos de abandono, daños corporales o muerte de la gente de mar, y las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

5.5 El Comité también tomó nota de la información siguiente sobre la UMM:

- aunque no había ningún curso sobre "Derechos de la gente de mar" como tal, varias asignaturas impartidas incorporaban elementos de este tema. Solo podría introducirse gradualmente un curso específico sobre "Derechos de la gente de mar" cuando aumente el número de personal.

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

6.1 La Secretaría, con respecto al discurso de apertura del Secretario General, informó al Comité de que, en consulta con la Secretaría de la OIT, había preparado, para su examen por el Comité, un proyecto de resolución de la Asamblea, que figura en el documento LEG 98/WP.3, a fin de fomentar el cumplimiento de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

6.2 El Comité acordó distribuir el documento de trabajo LEG 98/WP.3.

6.3 La delegación de la República Islámica del Irán presentó el documento LEG 98/6, en el cual se facilita información y se formulan observaciones acerca del trato injusto de la gente de mar en razón de su nacionalidad o creencias religiosas, y se citan varios casos de denegación del permiso de tierra y del acceso a instalaciones médicas en tierra, en particular después de la entrada en vigor del Código PBIP. Al presentar el documento, hizo hincapié en que:

- este era un problema crónico, a pesar de que el Comité de Facilitación y el Comité de Seguridad Marítima (MSC) adoptaron directrices sobre el permiso de tierra (circulares FAL.3/Circ.201 y MSC/Circ.1342);
- procedía que, cuando se denegase el permiso de tierra por motivos de higiene, seguridad u orden públicos, las autoridades estuvieran obligadas a informar por escrito de los motivos a la gente de mar interesada, al capitán o al Estado de abanderamiento del buque;
- la gente de mar en cuestión debería poder presentar objeciones a todo tratamiento discriminatorio; y
- toda labor futura sobre la cuestión de los permisos de tierra debería considerarse como mandato de un grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre el factor humano.

6.4 La Secretaría informó al Comité de que:

- de conformidad con la petición formulada en su último periodo de sesiones, había puesto en conocimiento del MSC las preocupaciones relacionadas con los permisos de tierra, manifestadas por la República Islámica del Irán en ese periodo de sesiones, y que el MSC había tomado nota de la información facilitada (documento MSC 88/26, párrafo 4.14);
- también se informaría al Comité de Facilitación en su próxima reunión de septiembre de 2011; y
- tal como había pedido el Comité en su último periodo de sesiones, se habían mantenido consultas internas con los secretarios del MSC y del Comité de Facilitación y se había convenido en que las cuestiones planteadas por Irán solamente competían al Comité de Facilitación, en virtud de las disposiciones pertinentes del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (Convenio de Facilitación).

6.5 La mayoría de delegaciones que intervinieron observaron que las cuestiones planteadas eran muy importantes y que cabía continuar estudiándolas.

6.6 Durante las deliberaciones mantenidas a continuación se formularon, entre otras, las observaciones siguientes:

- se manifestó preocupación por la denegación injustificada de permisos de tierra y del acceso a las instalaciones médicas;
- de continuar experimentándose estos problemas, la comunidad marítima sufriría las consecuencias y se desalentaría a jóvenes prometedores que quizás desearan ingresar en profesiones marítimas;
- las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo no contemplan la cuestión de los permisos de tierra;
- el Comité Jurídico quizás no sea el foro apropiado en el cual deba continuar estudiándose la cuestión actualmente; sin embargo, no se descarta la posibilidad de que pueda serlo en el futuro;
- sería más adecuado, por el momento, remitir la cuestión al Comité de Facilitación, dado que esta cuestión ya figuraba en su orden del día;
- las delegaciones quizás deseen considerar la posibilidad de presentar al Comité de Facilitación propuestas de enmienda al Convenio de Facilitación para contemplar esta cuestión;
- dado que el Grupo de trabajo del MSC está trabajando en un manual sobre la implantación del Código PBIP, que también trata del permiso de tierra de la gente de mar, esta cuestión también podría remitirse al MSC; y
- se sugirió constituir un grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre el factor humano con el mandato de estudiar esta cuestión.

6.7 El Comité pidió a la Secretaría que remitiera el documento LEG 98/6 al Comité de Facilitación, así como las secciones pertinentes del informe correspondiente al 98º periodo de sesiones del Comité Jurídico, a fin de que el Comité de Facilitación pudiera examinarlas en relación con los puntos correspondientes de su orden del día y adoptar las medidas que estimase oportunas.

6.8 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) presentó el documento LEG 98/6/1, en el cual se pide al Comité Jurídico que examine la postura del sector con respecto al trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo y después de un suceso de contaminación, en particular lo expuesto en la carta de los patrocinadores al Secretario General de las Naciones Unidas, de fecha 13 de diciembre de 2010, la cual figura en el anexo del documento, y señaló lo siguiente:

- el sector apoyaba plenamente las normas de derecho internacional sobre la contaminación del mar ocasionada por los buques, las cuales tenían por objeto garantizar que los actos realizados intencionada o temerariamente se sometieran a la justicia con toda la fuerza de la ley, y se castigaran adecuadamente según las normas internacionales;

- conforme al Convenio MARPOL y a la CONVEMAR, la gente de mar involucrada en casos de contaminación accidental no deberá ser encarcelada, independientemente de si la contaminación tuvo lugar en alta mar o en aguas territoriales;
- el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros) fomenta una cultura de investigación de "no culpabilización", a fin de que las causas de los accidentes puedan investigarse exhaustivamente y puedan adoptarse las medidas oportunas para evitar que vuelvan a producirse;
- las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo se elaboraron para defender los principios acordados internacionalmente sobre el trato que debería dispensarse a la gente de mar y contienen disposiciones para evitar las detenciones prolongadas en espera de los resultados de las investigaciones; y
- la detención prolongada de la gente de mar tiene graves consecuencias para el sector marítimo y, si esta tendencia continúa, se disuadiría de permanecer en la profesión a marineros experimentados, los cuales generalmente son más vulnerables a verse en este tipo de situaciones.

6.9 El Comité tomó nota de la información siguiente facilitada por la Secretaría:

- se habían mantenido consultas con la Secretaría de la OIT a fin de tratar de determinar qué esfuerzos habían realizado ya los interlocutores sociales para llamar la atención sobre las Directrices y si tales esfuerzos habían resultado eficaces;
- se habían distribuido pósteres para informar a las tripulaciones acerca de la existencia de las Directrices, pero de momento se carecía de información sobre si esta campaña había tenido éxito; y
- no se había presentado ninguna propuesta por escrito en la que se pidiera al Comité que considerase la posibilidad de añadir a su programa de trabajo un punto sobre la preparación de materiales de promoción como resultado nuevo para el próximo bienio, tal como prescribían las Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas.

6.10 El Comité también tomó nota de las observaciones siguientes formuladas por la delegación observadora de la OIT:

- la cuestión del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo era grave;
- según los interlocutores sociales, era necesario promocionar las Directrices; y
- la Secretaría de la OIT había colaborado con la Secretaría de la OMI en la elaboración del proyecto de resolución, la apoyaba totalmente y haría todo lo necesario para presentarla al Consejo de Administración de la OIT con miras a su aprobación.

6.11 El Comité también tomó nota de las observaciones siguientes formuladas por la delegación observadora de la Oficina de Asuntos Jurídicos/División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas:

- las cuestiones relativas al trato justo de la gente de mar se incluían en los informes anuales del Secretario General de las Naciones Unidas para la Asamblea General;
- la Asamblea General también había tratado cuestiones relacionadas con el trato justo de la gente de mar en su resolución anual sobre los océanos y el derecho del mar; y
- en la resolución 65/37, de 7 de diciembre de 2010, la Asamblea General había puesto de relieve que "las medidas de seguridad se deben aplicar con un mínimo de efectos adversos para la gente de mar y los pescadores, especialmente en relación con sus condiciones de trabajo" (párrafo 75), y había exhortado a los Estados a que implantaran el Código de Investigación de Siniestros (párrafo 109).

6.12 El Comité tomó nota de las preocupaciones manifestadas por el sector, incluida la petición a los Gobiernos para que armonicen sus leyes con las normas internacionalmente acordadas.

6.13 También tomó nota del contenido de la carta de los patrocinadores al Secretario General de las Naciones Unidas, de fecha 13 de diciembre de 2010, la cual se reproduce en el anexo del documento LEG 98/6/1, en particular de la importancia de observar las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

6.14 La mayoría de delegaciones que intervinieron manifestaron su preocupación por la continuación de la tendencia a imputar delitos a la gente de mar, en particular si entraña la detención durante periodos prolongados de tiempo, y refrendaron el proyecto de resolución que figura en el documento LEG 98/WP.3.

6.15 Con respecto al sexto párrafo de la parte expositiva del proyecto de resolución, el Comité acordó suprimir los corchetes de la palabra "REFRENDANDO" y las palabras "[TOMANDO NOTA ADEMÁS DE]" en la primera línea. El Comité también acordó suprimir las palabras "la continuación del" en la segunda línea y la tercera pareja de corchetes. Como resultado, el párrafo enmendado dice lo siguiente:

"REFRENDANDO la opinión manifestada por el Comité Jurídico de la OMI, en su 98º periodo de sesiones, de que el trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo no debería aceptarse en ninguna circunstancia,"

6.16 Con respecto al noveno párrafo de la parte expositiva, el Comité acordó añadir una referencia al nuevo Código de Investigación de Siniestros, adoptado mediante la resolución MSC.257(84), en virtud de la cual las partes I y II del Código eran ahora obligatorias como resultado de las pertinentes enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS. Por consiguiente, este párrafo dice lo siguiente:

"RECONOCIENDO TAMBIÉN que las Directrices deberían implantarse junto con el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, de la OMI, adoptado mediante la resolución MSC.255(84), cuyas partes I y II son obligatorias como resultado de las pertinentes enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS, que entraron en vigor el 1 de enero de 2010, de conformidad con la resolución MSC.257(84),"

6.17 El Comité acordó suprimir los corchetes del párrafo dispositivo 7 del proyecto de resolución y volver a redactar su texto a fin de hacer hincapié en el hecho de que las Directrices principalmente deberían ponerse en conocimiento de los funcionarios gubernamentales; el texto dice lo siguiente:

"7. PIDEN ADEMÁS a los Gobiernos Miembros que, con carácter de urgencia, pongan esta resolución en conocimiento de los funcionarios gubernamentales, en particular en el de aquellos que participen en la administración de justicia o en la toma de decisiones o intervengan en los procedimientos que afecten al trato de la gente de mar en caso de accidente marítimo, así como en el de los propietarios de buques y de la gente de mar y sus respectivas organizaciones, e informen al Comité Jurídico de la OMI de los medios a través de los cuales se atiende a esta solicitud."

6.18 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea, enmendado, que figura en el anexo 2 del presente informe, y decidió presentarlo en el 106º periodo de sesiones ordinario del Consejo para su examen y posterior presentación en el vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea con miras a su adopción.

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

7.1 El Comité recordó que, en su 97º periodo de sesiones, se había mostrado de acuerdo con una propuesta de la delegación de Australia de añadir un nuevo punto al programa de trabajo y un resultado previsto para el bienio 2010-2011 para examinar la posibilidad de enmendar los límites de responsabilidad del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996, de conformidad con el procedimiento de enmienda tácita.

7.2 El Comité recordó asimismo que, mediante la Circular Nº 3136 del 6 de diciembre de 2010, el Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.1 del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996, había distribuido una propuesta presentada por 20 Estados Partes en dicho Convenio para aumentar los límites de responsabilidad establecidos en el artículo 6.1 a) y b), con miras a que la examine el Comité en su 99º periodo de sesiones de abril de 2012.

7.3 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de Australia al presentar el documento LEG 98/7, en el que se ofrece una comparación histórica con los incrementos anteriores de los límites para las reclamaciones, con referencia a los límites de responsabilidad del Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima, 1957, el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 y el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976.

7.4 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) al presentar el documento LEG 98/7/1, en el que se examina la relación entre las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales y otras reclamaciones (por cosas), de conformidad con las disposiciones de los incisos a) y b) del artículo 6 1) del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996; y en el que se examinan las repercusiones que tendría aumentar los límites para las reclamaciones relacionadas con muerte/lesiones corporales dispuestos en el artículo 7 (Pasajeros) del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 y en el artículo 7 del Convenio de Atenas sobre el transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

7.5 Hubo un acuerdo general sobre la necesidad de examinar los límites de responsabilidad del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 a fin de garantizar la disponibilidad de una indemnización suficiente para las víctimas, así como la aplicabilidad del procedimiento de enmienda tácita para poner en vigor cualquier enmienda a los límites.

7.6 Asimismo, se acordó que el Comité no adoptaría ninguna decisión sobre la cuantía de cualquier posible aumento de los límites de responsabilidad en el actual periodo de sesiones, habida cuenta de que la propuesta oficial de enmienda en virtud del artículo 8 no será examinada hasta el próximo periodo de sesiones del Comité, que se celebrará en abril de 2012.

7.7 Entre las observaciones formuladas y las opiniones expresadas durante las deliberaciones, cabe citar las siguientes:

- el artículo 8 del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 permitía seguir el procedimiento de aceptación tácita únicamente hasta determinados límites y bajo una serie de condiciones;
- el párrafo 5 del artículo 8 del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 exigía al Comité que tuviera en cuenta tres factores a la hora de considerar propuestas de enmienda, a saber: la experiencia en materia de siniestros, en particular la cuantía de los daños resultantes de estos; los cambios en los valores de las monedas (tasa de inflación); y el efecto de la propuesta de enmienda en el coste de los seguros;
- sería importante que el Comité dispusiera de información, incluidos datos estadísticos, siempre que sea posible, sobre cada uno de los tres factores señalados anteriormente para que adopte la propuesta de enmienda siguiendo el procedimiento de aceptación tácita;
- la información sobre el promedio mundial y el promedio de los Estados Partes en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 del índice de precios al consumo entre 1996 y 2010, basándose en la Base de datos de perspectivas de la economía mundial, del FMI, indicaba que la tendencia general de la tasa de aumento del índice había sido inferior al 6 % (el índice máximo de aumento permitido en virtud del procedimiento de enmienda tácita que figura en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996). Por consiguiente, si se incrementaran las cuantías de limitación previstas en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad hasta la cuantía máxima admisible en virtud de lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio, el aumento en conjunto sería considerablemente superior a la tasa de inflación real durante el periodo en cuestión;
- en el caso de que en su 99º periodo de sesiones, que se celebrará en abril de 2012, el Comité Jurídico decidiese aumentar los límites, habrán transcurrido 17 años desde que se adoptaran los límites establecidos en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 y, de conformidad con las disposiciones sobre la aceptación tácita del artículo 8 de dicho instrumento, no entrarían en vigor hasta que hubiesen transcurrido otros tres años, es decir, en 2015, por lo que el incremento máximo permitido podría no ser excesivo o poco realista;

- el incremento máximo admisible en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 constituye una mejora con respecto a incrementos anteriores, por lo que el incremento propuesto en el documento presentado por Australia era realista;
- las prescripciones incorporadas en el artículo 8 del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 garantizarían la viabilidad de todo incremento;
- han transcurrido muchos años desde que se adoptó el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 y ha llegado el momento de incrementar sus límites. No obstante, eran necesarias más estadísticas y más información para evaluar el incremento preciso;
- debería protegerse plenamente a las víctimas de la contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, al igual que al resto de las víctimas de la contaminación por hidrocarburos, y esto justificaría un incremento de los límites establecidos en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996. Si no pudiera lograrse este objetivo, el siguiente paso podría ser la enmienda del Convenio sobre el Combustible de los Buques;
- todo incremento de los límites de responsabilidad debería ser moderado y, según la información disponible actualmente, la opción del incremento máximo admisible no parecía estar justificada suficientemente;
- al adoptar una decisión sobre cualquier incremento de los límites, era importante evitar un efecto negativo en las primas de los seguros, en particular habida cuenta de la crisis financiera mundial;
- convenía disponer de más información sobre las repercusiones en lo que respecta a los seguros. No obstante, la delegación observadora del Grupo internacional de asociaciones de protección e indemnización (Clubes P e I) señaló que no sería posible cuantificar el efecto de un incremento de los límites establecidos en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 en el coste de los seguros, habida cuenta de que las primas de los seguros dependían de una gran variedad de factores, por ejemplo, la gravedad y la frecuencia de las reclamaciones en un año determinado, los tipos de reclamaciones, el coste y la capacidad de reaseguro del mercado, que a menudo dependen de factores externos al ámbito marítimo, tales como huracanes, inundaciones y terremotos. Asimismo, la prima que paga un miembro propietario de buques de un Club P e I por un seguro de responsabilidad cubre diversos riesgos distintos que guardan relación con la utilización y explotación de un buque, y no se asigna específicamente una prima a un riesgo cubierto en particular. No obstante, si bien no era posible cuantificar el incremento en el coste de los seguros, era prácticamente inevitable que no se produjera en caso de incrementarse los límites, a fin de reflejar el aumento del coste de las reclamaciones pagado por los clubes. Los datos sobre las reclamaciones facilitados hasta la fecha por los Clubes P e I parecen indicar que los límites actuales del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 eran adecuados;
- en caso de que no se incrementen los límites de responsabilidad en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996, tal vez los reclamantes tengan que absorber pérdidas que excedan los límites actuales;

- todavía no se ha demostrado la necesidad imperiosa de incrementar los límites de responsabilidad, habida cuenta de que muy pocas reclamaciones habían excedido los límites actuales;
- era necesario examinar las repercusiones para otros instrumentos, incluido el Convenio sobre el Combustible de los Buques, 2001 y el Convenio de Atenas 2002, al adoptar incrementos de los límites de responsabilidad en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996;
- se señaló que 13 de los 52 Estados Partes en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 no se habían constituido en Partes en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 y que esto podía deberse a que eran reacios a mostrarse de acuerdo con los límites de responsabilidad superiores del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 o con la utilización del procedimiento de aceptación tácita para incrementar los límites en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996. Esto podría indicar que un nuevo incremento de los límites disuadiría aún más a los Estados de ratificar el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996;
- un límite que fuera demasiado elevado podría anular completamente el concepto de limitación de la responsabilidad;
- unos incrementos excesivos de los límites actuales podrían dar lugar a que los propietarios de los buques se convirtiesen en compañías propietarias de un único buque para evitar límites elevados de responsabilidad; y
- los copatrocinadores de la propuesta de enmienda, que figura en la Circular Nº 3136, deberían examinar si puede ser necesario introducir una aclaración sobre el alcance de la propuesta, habida cuenta de que en la circular solo se recomendaba un incremento con respecto al artículo 6.1 y podrían ampliarse las modificaciones a lo dispuesto en los artículos 7.1 y 8.2.

7.8 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) tomó nota de que el sector del transporte marítimo era partidario de unos límites razonables y de que los límites actuales parecen ser razonables a la luz de los datos facilitados por los Clubes P e I, según los cuales se había indemnizado plenamente al 99 % de los reclamantes en el periodo comprendido entre 2000 y 2009 en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996.

7.9 La delegación tomó nota, asimismo, de que no era pertinente comparar los límites existentes con incrementos anteriores de los límites en lo que respecta a las reclamaciones por cosas para decidir si convenía aumentar los límites existentes en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996, habida cuenta de que dicha comparación no era una de las consideraciones que figura en el artículo 8.

7.10 En lo que respecta a la condición previa del artículo 8 sobre las fluctuaciones en el valor de las monedas, la delegación manifestó la opinión de que solo las fluctuaciones del valor de las monedas de los Estados que fuesen Partes en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 deberían influir en la decisión de enmendar los límites.

7.11 La delegación observadora de los Clubes P e I informó al Comité de su intención de facilitar información actualizada al Comité, en su próximo periodo de sesiones, sobre los datos relativos a las reclamaciones presentados previamente en los documentos LEG 96/6/2 (en relación con las reclamaciones por derrames de hidrocarburos para combustible de los

buques) y LEG 97/8/5 (en el que se facilita información adicional sobre las reclamaciones por derrames de hidrocarburos para combustible de los buques, así como por reclamaciones que no están relacionadas con daños por contaminación resultante de derrames de hidrocarburos para combustible). Los datos actuales abarcaban el periodo comprendido entre 2000 y 2009. El Comité acogió con satisfacción este ofrecimiento.

7.12 La delegación de Chipre realizó una declaración en lo que respecta a la propuesta de enmiendas y pidió que se incluyera en el informe del Comité. Dicha declaración figura en el anexo 3 del presente informe.

7.13 El Comité reconoció que era importante que hubiese un consenso amplio en su 99º periodo de sesiones, a fin de adoptar una enmienda a los límites de responsabilidad en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996.

7.14 Una delegación invitó al Comité a que examinase, en su debido momento, si podría resultar oportuno constituir un fondo independiente para las víctimas de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques a fin de evitar que los reclamantes por daños a las cosas tengan que competir con otras reclamaciones, tales como las reclamaciones por las averías por abordaje cubiertas por el fondo general de limitación de la responsabilidad en virtud del régimen de limitación de la responsabilidad.

8 PIRATERÍA

8.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Director de la División de Seguridad Marítima, Sr. K. Sekimizu, respecto de la implantación del Código de conducta de Djibouti en relación con la represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén (el Código de Djibouti), y de la labor del Comité de Seguridad Marítima (MSC) sobre la piratería. Estaba previsto que el MSC, en su 89º periodo de sesiones, que se celebrará próximamente (11 a 20 de mayo de 2011), tratase las siguientes cuestiones: la elaboración de orientaciones sobre la contratación de proveedores de servicios de protección armada de carácter privado a bordo; medidas para mejorar el cumplimiento de las mejores prácticas de gestión; una propuesta de directrices para prestar asistencia en las investigaciones para compilar pruebas después de un secuestro; y una propuesta de incrementar las competencias de la Organización a fin de garantizar la implantación eficaz de las orientaciones existentes por medio de la certificación del cumplimiento y la creación de un mecanismo de vigilancia, gestión y notificación.

8.2 El Comité tomó nota de la siguiente información facilitada por la Secretaría en relación con la séptima reunión del Grupo de trabajo 2 del Grupo de contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia (GT2) (Copenhague, 3 y 4 de marzo de 2011):

- el GT2 se había centrado en un informe elaborado por el Sr. Jack Lang, asesor especial del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la piratería, que especificó las opciones en el informe del Secretario General con respecto al enjuiciamiento y encarcelamiento de las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a la costa de Somalia. La propuesta 25 del informe Lang sugirió fortalecer el estado de derecho en Somalia y apoyó el concepto de la "somalización" de los enjuiciamientos estableciendo un sistema judicial integrado por dos tribunales especializados, en Puntlandia y Somalilandia, y por un tribunal especializado extraterritorial somalí;

- respecto de la propuesta de establecer un tribunal especializado extraterritorial somalí, el GT2 tomó nota de que esta correspondía a la opción 2 (establecimiento de un tribunal somalí en otro país de la región) y a la opción 3 (establecimiento de una cámara especial bajo la jurisdicción nacional de un Estado) del informe ya mencionado del Secretario General de las Naciones Unidas;
- antes de adoptar una decisión final, el GT2 había recomendado, como un paso inicial, que se efectuara un estudio de viabilidad de los aspectos jurídicos de los modelos en esta propuesta. El Grupo tomó nota de que estaban manteniéndose consultas en el seno del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas acerca del informe Lang;
- el GT2 también había tratado los aspectos jurídicos del traslado, tras el juicio, de los piratas declarados culpables, y había tomado nota del acuerdo de traslado posterior a los juicios entre las Seychelles y el Gobierno Federal de Transición de Somalia (GFT), firmado el 8 de febrero de 2011, y de los dos memorandos de intención entre Puntlandia y Somalilandia, que incluyen los traslados posteriores a los juicios entre Puntlandia y Somalilandia. El paso siguiente sería la firma de acuerdos de traslados posteriores a los juicios entre Puntlandia, Somalilandia y las Seychelles;
- el GT2 también había tomado nota de la presentación realizada por la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR), en la que se demostró la necesidad de seguir examinando la cuestión de la compilación de pruebas eficaz y adecuada, basándose en las prescripciones de los Estados que dan curso al enjuiciamiento. El Reino Unido también realizó una presentación ante el Grupo sobre el traslado por vía aérea; y
- el GT2 examinó, además, las cuestiones jurídicas respecto de la contratación de empresas de protección armada de carácter privado a bordo de buques comerciales y destacó la necesidad de que el Grupo examinara más a fondo varios aspectos jurídicos conexos, incluido el derecho del mar, las normas de intervención y las cuestiones de responsabilidad.

8.3 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Secretario General acerca de los esfuerzos que estaban realizándose, en relación con el lema de la Organización para el Día Marítimo Mundial de 2011, "Piratería: articular la respuesta", para coordinar las medidas entre los Estados y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales a fin de luchar contra la piratería.

8.4 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Sra. Cleopatra Doumbia-Henry de la delegación observadora de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) acerca de las medidas que está adoptando la OIT para abordar las causas fundamentales de la piratería, incluido el establecimiento del programa "Empleo para la paz, la estabilidad y el desarrollo: una estrategia regional para el Cuerno de África, 2011-2015". En el marco de este programa, la OIT reconoce la necesidad de hacer frente, conjuntamente con la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD), la Unión Africana, la comunidad internacional y las organizaciones locales, las causas fundamentales de las crisis de la región de manera integral, centrándose en las razones que provocan el éxodo y la migración, la vulnerabilidad de los medios de vida y la frágil gobernanza, y allanando el camino para alcanzar la estabilidad como condición clave para el desarrollo sostenible.

8.5 El Comité tomó nota de varias declaraciones de las delegaciones con respecto a actividades operacionales satisfactorias, llevadas a cabo recientemente, para luchar contra la piratería frente a la costa de Somalia, y de los informes sobre la situación actual de las legislaciones nacionales y enjuiciamientos con éxito relacionados con la piratería. Una delegación mencionó la reciente tragedia del velero **Quest** y observó el mayor uso de violencia por los piratas en el Cuerno de África y la tendencia a atacar de forma indiscriminada a todos aquellos que tratan de disfrutar de la libertad en el mar.

8.6 La delegación observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) solicitó al Comité Jurídico que formulara orientaciones sobre en qué casos la "intención" de cometer un acto de piratería constituye un acto de piratería y, de hecho, puede dar lugar a la adopción de medidas como tal y, por consiguiente, pasa a justificar la intervención naval inmediata y la captura y posterior enjuiciamiento de sospechosos.

8.7 La delegación observadora de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas presentó los documentos LEG 98/8/1 y LEG 98/8/3, cuyo objetivo es ayudar a los Estados a aplicar de manera uniforme y congruente las disposiciones de la CONVEMAR relacionadas con la piratería, señalando los elementos que podrían incluirse en las legislaciones nacionales sobre piratería que se elaboren con arreglo a lo dispuesto en la CONVEMAR. A este respecto, el Comité tomó nota de que estos dos documentos deben leerse juntos y que tratan de las siguientes categorías: i) jurisdicción universal; ii) definición del delito de piratería; iii) penalización; iv) medidas de cumplimiento; v) disposiciones de responsabilidad e indemnización; vi) retención o pérdida de nacionalidad de buques o aeronaves piratas; y vii) cooperación internacional.

8.8 La Secretaría presentó el documento LEG 98/8, en el que se resumen los elementos clave del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA 1988), que complementa las disposiciones de la CONVEMAR sobre piratería. El documento se centra en: i) delitos; ii) alcance geográfico de la aplicación; iii) penalización; iv) jurisdicción; v) custodia y cuestiones conexas; vi) entrega de los presuntos culpables; y vii) obligación de enjuiciar o extraditar.

8.9 Al estar ausente el representante de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), la Secretaría presentó el documento LEG 98/8/2, el cual contiene una reseña de los convenios que son competencia de la UNODC y que pueden contribuir a un marco jurídico eficaz para enjuiciar a presuntos piratas, a saber, la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, 2000 y la Convención internacional contra la toma de rehenes, 1979. El documento se centra en varios elementos clave para instituir un régimen legislativo eficaz para el enjuiciamiento de los piratas, a saber: i) penalización; ii) jurisdicción; iii) participación, conspiración y tentativas; iv) detención y arresto en el mar; v) juicios; vi) identificación, localización, embargo, incautación y decomiso de bienes procedentes de actos delictivos; y vii) cooperación internacional.

8.10 La delegación de Ucrania presentó el documento LEG 98/8/4, el cual contiene observaciones sobre el análisis efectuado por la UNODC en el documento LEG 98/8/2. La delegación tomó nota de que había sido difícil lograr uniformidad en las legislaciones nacionales, en parte porque los instrumentos internacionales pertinentes tienen distintos objetivos, aunque todos pueden aplicarse al delito de piratería. Sugirió que este problema podría rectificarse con una de las dos opciones siguientes: i) un instrumento multilateral para tratar la piratería en una región específica (como el Código de conducta de Djibouti), o ii) la elaboración de legislación modelo sobre la piratería.

8.11 A continuación se presentan algunas de las observaciones y opiniones manifestadas durante el debate sobre los documentos LEG 98/8, LEG 98/8/1, LEG 98/8/2, LEG 98/8/3 y LEG 98/8/4:

- los Estados deberían redoblar sus esfuerzos para enjuiciar a los piratas basándose en la CONVEMAR, el derecho consuetudinario internacional y otros convenios pertinentes;
- es prioritario que los Estados cuenten con legislación apropiada en vigor, basada en la CONVEMAR y en el derecho consuetudinario internacional;
- el llamamiento del Secretario General a adoptar medidas para responder a los actos de piratería es hoy más urgente que nunca; para lograrlo, se debe actuar de manera concertada en muchos frentes, no solamente en el aspecto jurídico;
- si bien el análisis facilitado en la documentación proporcionada por las tres secretarías fue muy útil, el Comité debería ser prudente al acordar cualquier interpretación jurídica particular de la CONVEMAR o de los otros instrumentos jurídicos a los que se hace referencia, ya que la interpretación es una cuestión que atañe a los Estados Partes y sus tribunales;
- es posible que el análisis del término "propósitos personales" que figura en el documento LEG 98/8 sea demasiado restrictivo, dado que hace hincapié en las ganancias financieras, aun cuando otros motivos también podrían clasificarse dentro de este término;
- si bien para algunos Estados el Convenio SUA 1988 contiene elementos que complementan las disposiciones sobre piratería de la CONVEMAR en ciertas circunstancias, otros Estados manifestaron ciertas dudas acerca de si el Convenio SUA 1988 era una base jurídica adecuada para la lucha contra la piratería;
- la cuestión de la aplicación del Convenio SUA a los actos de piratería es una cuestión que debería dejarse a la legislación nacional y los tribunales de los distintos países;
- es importante tener en cuenta la diferencia existente entre intención y motivación al analizar si un incidente responde al concepto de "propósitos personales" según la definición de piratería que figura en la CONVEMAR o según los actos ilícitos e intencionales que se definen en el Convenio SUA; si se considera que un delito constituye piratería, todos los Estados tendrían jurisdicción para incautar el buque y arrestar a los presuntos piratas, mientras que, si se considera que es un acto ilícito de conformidad con lo dispuesto en el Convenio SUA, la jurisdicción de los Estados Partes en dicho Convenio estaría sujeta a las limitaciones estipuladas en el Convenio SUA;
- si se tiene en cuenta la evolución del derecho internacional, es posible que el alcance geográfico de la aplicación que se presenta en el documento LEG 98/8/1 sea demasiado restrictivo;

- la CONVEMAR faculta a los Estados a que establezcan su jurisdicción y enjuicien a los presuntos piratas en virtud de su legislación nacional, pero la manera en la que se decida entablar una acción judicial y las sentencias que se impongan son cuestiones que deben dejarse a la legislación de cada país;
- se sugirió que quizá el Comité deseara expresar formalmente su posición respecto de si el Convenio SUA 1988 podría aplicarse a los casos de piratería;
- es importante que el Comité Jurídico coordine estrechamente toda su labor con el GT2 del Grupo de contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia a fin de evitar duplicaciones;
- un nuevo instrumento multilateral tendría la ventaja de ser vinculante; sin embargo, no satisfaría la necesidad de adoptar medidas urgentes, dado que llevaría cierto tiempo elaborarlo y sería vinculante solamente para los Estados Partes;
- a largo plazo podría elaborarse un nuevo instrumento internacional, posiblemente a nivel regional;
- quizá sea prematuro o innecesario elaborar un nuevo instrumento multilateral, dado que, en términos generales, se considera que el marco jurídico internacional existente sobre piratería es adecuado;
- se manifestó apoyo para la elaboración de medidas no vinculantes, incluida la posibilidad de elaborar directrices o una legislación modelo, teniendo en cuenta el análisis proporcionado en la documentación;
- si bien la elaboración de una legislación modelo sobre piratería podría ser útil, esta labor tomaría tiempo y sería poco probable que pudiera adaptarse a la gran diversidad de sistemas jurídicos de los Estados Miembros;
- por el momento, y dada la urgencia de tratar el problema de la piratería, es necesario centrarse en la creación de capacidad de apoyo a fin de ayudar a los Estados que solicitaron ayuda para elaborar e implantar una legislación nacional adecuada; y
- si bien, según una opinión, el artículo 105 de la CONVEMAR sirve de base para la jurisdicción universal, también se manifestó otra opinión según la cual la Convención simplemente recoge un principio del derecho consuetudinario internacional que niega a los buques piratas la protección de un Estado de abanderamiento.

8.12 El Comité convino en que los documentos LEG 98/8, LEG 98/8/1, LEG 98/8/2 y LEG 98/8/3 podrían ser útiles para los Estados que están elaborando una legislación nacional o revisando su legislación existente sobre piratería.

8.13 El Comité recalcó que estos documentos no representaban interpretaciones definitivas de los instrumentos a los que hacen referencia. En particular, no deberían considerarse como que limitan, de ninguna manera, las posibles interpretaciones por los Estados Partes de las disposiciones de dichos instrumentos.

8.14 La información contenida en los documentos también podría complementarse con referencias a otros materiales, incluidos los comentarios pertinentes de expertos jurídicos y las opiniones judiciales que puedan estar disponibles.

8.15 El Comité pidió a la Secretaría que distribuyera estos documentos en una circular, teniendo en cuenta los anteriores puntos de vista del Comité.

8.16 El Comité acordó que era importante coordinar sus esfuerzos de lucha contra la piratería con los del GT2 del Grupo de contacto y, con este fin, pidió a la Secretaría que: a) informara al GT2 de los resultados de este periodo de sesiones del Comité y b) mantuviera al Comité informado de la evolución de la labor del GT2.

8.17 La delegación observadora de la ITF tomó nota de que la Organización aún tenía pendiente el examen de varias cuestiones, entre ellas cómo y dónde tratar las deficiencias de los instrumentos actuales y qué era necesario para poder brindar claridad y certeza a los propietarios de buques, los capitanes y las tripulaciones en relación con los actos de piratería.

9 CUESTIONES SURGIDAS DEL 105º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DEL CONSEJO

9.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 98/9 sobre las cuestiones surgidas del 105º periodo de sesiones ordinario del Consejo.

9.2 En particular, se señaló a la atención del Comité el párrafo 2 del documento, relativo al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y a la decisión del Consejo de volver a constituir el Grupo mixto de trabajo sobre el Plan de auditorías de los Estados Miembros, integrado por miembros del Comité de Seguridad Marítima (MSC), el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), el Comité de Cooperación Técnica, el Comité de Facilitación y el Comité Jurídico. La cuarta reunión del Grupo, a la cual se invitó a todos los Estados Miembros de la OMI mediante una circular, se celebró del 28 de febrero al 2 de marzo de 2011. La información sobre la próxima reunión, que provisionalmente está previsto que tenga lugar en 2012, se distribuirá a todos los Estados Miembros de la OMI mediante una circular.

9.3 Con respecto a los párrafos 5 a 7 del documento, en los cuales se informa acerca del Día Marítimo Mundial, se señaló a la atención del Comité el plan de acción sobre el lema del Día, a saber "Piratería: articular la respuesta", que se implantará a lo largo de 2011.

10 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

10.1 El Director de la División de Cooperación Técnica, el Sr. J. Zhu, presentó el documento LEG 98/10/1, en el que se examinan las actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima llevadas a cabo entre julio y diciembre de 2010.

10.2 Informó al Comité de que:

- la ejecución de las actividades del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) había revelado que la falta de legislación marítima nacional en numerosos países en desarrollo era un obstáculo para la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI. Era necesario realizar más esfuerzos a este respecto;

- la División de Cooperación Técnica estaba elaborando el PICT para 2012-2013, que se someterá a la aprobación del Comité de Cooperación Técnica en su 61º periodo de sesiones, que se celebrará en junio de 2011. Se planificarán más actividades para ayudar a los Estados Miembros a redactar, actualizar y promulgar legislación marítima primaria y secundaria en cuestiones relacionadas con la implantación de instrumentos de la OMI. Asimismo, está previsto impartir, durante el bienio 2012-2013, cursos regionales y nacionales de formación en redacción de legislación marítima en países seleccionados, incluidos los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID); y
- en respuesta al punto aplazado del punto 4 del orden del día (Directrices sobre la implantación del Protocolo SNP de 2010), que trata de la resolución 2 titulada "Fomento de la cooperación y la asistencia técnica" adoptada por la Conferencia internacional de 2010 sobre la revisión del Convenio SNP, el Programa mundial de la OMI sobre creación de capacidad y formación para el bienio 2012-2013 incluía, como objetivo inmediato, el apoyo a las autoridades nacionales en la elaboración de la legislación adecuada para la ratificación del Protocolo SNP de 2010. El resultado previsto mejoraría la implantación del Protocolo en el ámbito nacional. La actividad abarcará la elaboración de materiales de formación para fomentar el Protocolo.

10.3 La Secretaría presentó el documento LEG 98/10, en el que se informa de las actividades del Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI (IMLI) correspondientes a 2010. En el anexo del documento se recoge una lista de las tesis y los proyectos de redacción realizados por los estudiantes del IMLI en el año académico 2009-2010 y los nombres de los estudiantes a quienes se otorgó el doctorado el 1 de mayo de 2010.

10.4 El Comité tomó nota de esta información.

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

11.1 La Secretaría presentó el documento LEG 98/11, que contiene información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico. También presentó el documento LEG 98/11/1, que contiene la información facilitada por nueve Estados en respuesta a la Circular Nº 3131 sobre el progreso realizado en cuanto a la ratificación del Protocolo de Atenas 2002, los Protocolos SUA de 2005 y el Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007.

11.2 El Comité tomó nota de que en el anexo del documento LEG 98/11 se informaba sobre las novedades referentes a dichos instrumentos al 28 de enero de 2011 y que esa información se había actualizado de nuevo al 1 de abril de 2011 en el documento LEG 98/WP.2.

11.3 Con respecto a lo anterior, se formularon las siguientes observaciones:

- el documento LEG 98/11 proporciona una guía sobre la labor futura del Comité, pero también advierte de los peligros para la reputación del Comité resultantes del hecho de que los tratados no entren en vigor o sean objeto de pocas ratificaciones después de su entrada en vigor; y

- las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité Jurídico estipulan que deberá demostrarse una "necesidad imperiosa" al identificar lagunas en el régimen convencional existente y decidir si deberían superarse mediante la adopción de tratados nuevos o la enmienda de los existentes. El hecho de que algunos de los convenios de los cuales el Comité era responsable aún no habían entrado en vigor parecía indicar una falta de "necesidad imperiosa". El Comité debería fijarse no solo en las lagunas, sino también en la "necesidad imperiosa" antes de presentar propuestas para superar dichas lagunas.

11.4 La delegación de Bélgica, con respecto al artículo 19 del Protocolo de Atenas 2002, acerca de la posibilidad de que organizaciones regionales de integración económica se adhieran al Protocolo, informó al Comité de lo siguiente:

- el 31 de marzo de 2011 el Consejo de la Unión Europea formuló su postura con respecto a la adhesión de la Unión Europea al Protocolo de Atenas 2002. Los ministros habían alcanzado un acuerdo sobre dos proyectos de decisiones relativas a la adhesión que adoptaría formalmente el Consejo una vez que el Parlamento Europeo hubiera dado su consentimiento;
- el proyecto de decisiones trataba de la adhesión de la Unión Europea al Protocolo de Atenas 2002 y establecía que los Estados Miembros de la Unión Europea, de ser posible, deberían adherirse al Protocolo antes del 31 de diciembre de 2011, al mismo tiempo que la Unión Europea; y
- la Administración nacional belga ya tenía bastante adelantados los preparativos de la ley de aprobación parlamentaria para ratificar el Protocolo y tenía previsto presentar la ley a su Parlamento tan pronto como la Unión Europea hubiera adoptado formalmente las decisiones del Consejo de la Unión Europea anteriormente mencionadas.

11.5 La delegación de la República Islámica del Irán informó al Comité de que había ratificado recientemente el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001, y el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, y había depositado los pertinentes instrumentos de adhesión ante la Secretaría de la OMI; y de que en breve depositaría un instrumento de adhesión al Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007.

11.6 La delegación de los Países Bajos informó al Comité de que los Países Bajos habían preparado, para su aprobación parlamentaria, la correspondiente legislación de adhesión al Protocolo de Atenas 2002, pero estaba esperando a la aprobación de la Unión Europea a fin de seguir adelante.

11.7 La delegación de Italia informó al Comité de que su país tenía bastante adelantados los preparativos para su adhesión al Protocolo de Atenas 2002, con una reserva acerca de la expedición y aceptación de los certificados de seguro con excepciones y limitaciones específicas, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.988(24) de la Asamblea y en la Circular N° 2758. También estaba en proceso de ratificar el Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007, y esperaba ratificar los dos tratados anteriores, así como los Protocolos SUA de 2005, a final del año próximo.

11.8 La delegación del Reino Unido informó al Comité de que se había presentado al Parlamento del Reino Unido un proyecto de ley sobre la ratificación del Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007.

11.9 La delegación de Dinamarca informó al Comité de que se había llevado a cabo la mayor parte de la labor necesaria para la ratificación por Dinamarca de los Protocolos SUA de 2005 antes del verano de 2011. Con respecto al Protocolo SNP de 2010, se habían completado los procesos consultivos necesarios para que Dinamarca pudiera firmar el Protocolo "a reserva de ratificación" mientras que permanezca abierto a la firma.

11.10 Con respecto al documento LEG 98/11/1, se informó al Comité de que, desde la publicación de la Circular N° 3131, otros seis Estados, a saber: Dinamarca, Japón, Panamá, Perú, Polonia y Uruguay, habían facilitado información a este respecto.

11.11 El Comité tomó nota de la información facilitada e instó a los Estados a que hicieran todo lo posible para ratificar lo antes posible el Protocolo de Atenas 2002, los Protocolos SUA de 2005 y el Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007.

12 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

Informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio en curso (2010-2011)

12.1 La Secretaría presentó el documento LEG 98/12, en el que se recuerda que la resolución A.1013(26) de la Asamblea, "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización" (26 de noviembre de 2009), dispone que los informes sobre la situación de los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel deberían seguir el formato de cuadros que figura en el anexo 3 de dicha resolución y deberían adjuntarse al informe de cada periodo de sesiones del Comité. El anexo del documento LEG 98/12, actualizado por el documento LEG 98/WP.6, contiene un proyecto de informe sobre la situación de los resultados previstos del Comité correspondientes al bienio 2010-2011 para su examen por el Comité.

12.2 El Comité aceptó el contenido del anexo revisado que figura en el documento LEG 98/WP.6 como informe sobre la situación de sus resultados previstos para el bienio 2010-2011. Se solicitó a la Secretaría que actualizara el cuadro a fin de reflejar la evolución de la situación durante el presente periodo de sesiones. El informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio en curso figura en el anexo 4 del presente informe.

Resultados previstos para el próximo bienio (2012-2013)

12.3 La Secretaría presentó el documento LEG 98/12/1 y recordó que, en virtud de la resolución A.1013(26) de la Asamblea anteriormente mencionada, el Comité debía aceptar sus resultados previstos para el bienio 2012-2013. En el anexo del documento LEG 98/12/1 figura un proyecto de cuadro de los resultados, el cual se basa en el supuesto de que los resultados del Comité para el próximo bienio estarían directamente relacionados con los resultados previstos para el bienio en curso, con los ajustes que puedan ser necesarios para tener en cuenta nuevos resultados previstos.

12.4 Se invita al Comité a que examine este anexo y lo acepte, según proceda, a fin de presentar sus resultados previstos a la Asamblea, a través del Consejo, con miras a su inclusión en el próximo Plan de acción de alto nivel. Se invitó al Comité a que recordara que, en su 97º periodo de sesiones, había recomendado una revisión del principio estratégico 7.2 con el fin de adaptarlo a la labor futura sobre cuestiones de responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro. Este resultado se insertó entre corchetes como último punto en el proyecto de cuadro.

12.5 El Comité aceptó el contenido del anexo del documento LEG 98/12/1 como los resultados previstos del Comité para el bienio 2012-2013, a reserva de la inclusión de un resultado para el examen de las enmiendas propuestas al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1996 (resultado número 2.0.1.23) y la eliminación de todos los corchetes, excepto los del nuevo resultado propuesto acerca del análisis de las cuestiones de responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro. El cuadro de los resultados previstos para el bienio 2012-2013 figura en el anexo 5 del presente informe.

Número de semanas de reunión para el bienio 2012-2013

12.6 El Comité tomó nota de que, en el párrafo 3 del documento LEG 98/12/1, se le invitaba a dar su opinión sobre el número de semanas de reunión que consideraba necesario para ultimar sus resultados previstos durante el bienio 2012-2013. A continuación se enumeran algunas de las observaciones formuladas durante el debate sobre esta cuestión:

- el volumen de trabajo previsto del Comité, como se refleja en los resultados propuestos para el próximo bienio, no justifica más de dos semanas de reunión;
- la labor en curso del Comité para apoyar la ratificación e implantación del Protocolo SNP de 2010 y su trabajo sobre la piratería sugieren que podrían ser necesarias tres semanas de reunión durante el bienio para satisfacer las demandas de la comunidad marítima internacional;
- actualmente no parecen ser necesarias tres semanas de reunión; sin embargo, no debe suponerse que esta situación no cambiará, y es posible que el Comité solicite una semana más de reunión si se incluye en el orden del día la elaboración de un nuevo instrumento u otra labor urgente; y
- dos semanas de reunión serían suficientes para el próximo bienio; sin embargo, en este momento el Comité no estaba en condiciones de juzgar si este sería el caso en un bienio futuro.

12.7 El Comité acordó que dos semanas de reunión deberían ser suficientes para el próximo bienio (2012-2013); sin embargo, en caso de circunstancias imprevistas, quizás debiera pedir al Consejo que autorizase una tercera semana de reunión. El Comité también acordó que volvería a evaluar su volumen de trabajo para el bienio 2014-2015, teniendo en cuenta la evolución de la situación, y que informaría al Consejo oportunamente.

Puntos que deben incluirse en el orden del día provisional del 99º periodo de sesiones del Comité

12.8 El Comité examinó el orden del día provisional de su 99º periodo de sesiones basándose en el documento LEG 98/WP.4, elaborado por la Secretaría. Si bien hubo una propuesta de suprimir el punto sobre el Protocolo SNP de 2010 para permitir al Comité centrarse en temas como el trato justo de la gente de mar y la piratería, la mayoría del Comité opinó que era importante mantener este punto del orden del día para poder tratar cualquier cuestión de política que fuera necesaria, en particular las que pudieran obstaculizar las ratificaciones. Por consiguiente, el Comité decidió mantener el punto sobre el Protocolo SNP en el orden del día de su 99º periodo de sesiones.

12.9 Se pidió a la Secretaría que examinara los órdenes del día de otros comités de la OMI para determinar dónde debería insertarse el punto "Elección de la Mesa".

12.10 Se invitó a la Secretaría a que considerase la posibilidad de proporcionar orientaciones útiles para ayudar al Comité a aplicar la resolución A.998(25) de la Asamblea (Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar los existentes).

12.11 El Comité aprobó los puntos que deben incluirse en el orden del día de su 99º periodo de sesiones basándose en el documento LEG 98/WP.4, a reserva de que se realizaran las siguientes modificaciones:

- eliminación de los paréntesis de la expresión "Supervisión de la" en el punto sobre el Protocolo SNP;
- eliminación de los corchetes de la expresión "a la luz del ... de las enmiendas relativas al mismo" en el punto sobre el abandono de la gente de mar;
- eliminación del punto que trata del Convenio sobre el Combustible de los Buques; y
- revisión del punto sobre daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades mar adentro de modo que diga lo siguiente: "Análisis de las cuestiones sobre responsabilidad e indemnización relacionadas con daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro", pero dejando los corchetes, porque este punto está sujeto a la aprobación por el Consejo y la Asamblea de la recomendación del Comité de someter a revisión el principio estratégico 7.2.

12.12 Los temas sustantivos que han de incluirse en el orden del día del 99º periodo de sesiones del Comité figuran en el anexo 6 del presente informe.

13 OTROS ASUNTOS

i) Informe sobre las consultas officiosas relativas a la responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos ocasionada por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro

13.1 La delegación de Indonesia, como coordinadora del grupo consultivo officioso interperiodos sobre la responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos ocasionada por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, presentó el informe del grupo (documento LEG 98/13/1). Al hacerlo, la delegación puso de relieve los siguientes puntos:

- hasta la fecha no habían entrado en vigor instrumentos especializados, en particular, el mecanismo para indemnizar a las víctimas de daños debidos a la contaminación transfronteriza;
- el intercambio de información sobre los regímenes normativos de los Estados o los acuerdos bilaterales o regionales puede ser un buen punto de partida para el examen de la cuestión, y el documento LEG 98/13 era útil a este respecto;

- la cuestión podría avanzar, junto con la iniciativa mundial para proteger el medio marino, propuesta por la Federación de Rusia en la Cumbre del G20 celebrada en Toronto en 2010;
- era necesario elaborar medidas eficaces para mitigar y combatir el impacto en el medio ambiente de los sucesos de contaminación, y las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a contaminación transfronteriza;
- era importante mantener abierto el debate, a fin de propiciar una comprensión más amplia y una percepción común de las cuestiones;
- el examen por el Comité Jurídico de la propuesta de elaborar un régimen de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación transfronteriza procedente de plataformas mar adentro sería útil para esta labor;
- la aprobación, por el Consejo y la Asamblea, de la propuesta de revisar el principio estratégico 7.2 beneficiaría a la causa común de unos océanos limpios; y
- Indonesia tenía previsto celebrar un cursillo internacional sobre la cuestión en Bali o en otro lugar de Indonesia, en 2011, para alcanzar los objetivos, y señaló que estaba abierta a nuevas sugerencias e ideas para evitar los daños transfronterizos o reducir el riesgo de que se produzcan.

13.2 La Secretaría presentó el documento LEG 98/13, en el cual se responde a una opinión manifestada en el 97º periodo de sesiones del Comité Jurídico acerca de la necesidad de que el Comité examine los instrumentos internacionales y regionales ya existentes, y en el que se señalan, en particular:

- las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), que, entre otras cosas, exigen a los Estados controlar la contaminación del medio marino resultante de las actividades relativas a los fondos marinos y ofrecer recursos que permitan la indemnización de los daños causados por dicha contaminación. No obstante, el Convenio en sí no imponía un régimen de responsabilidad e indemnización;
- el Convenio sobre responsabilidad civil por los daños de contaminación por hidrocarburos resultantes de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos, 1977, contiene el texto relativo a tal régimen, pero no ha entrado en vigor;
- un convenio regional de 1974 entre Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia sobre protección del medio ambiente, que contemplaba la indemnización por derrames de hidrocarburos procedentes de plataformas mar adentro y que podría servir de precedente para la adopción de medidas en el ámbito regional;
- el derecho internacional consuetudinario prevé la responsabilidad del Estado por medidas que infrinjan los derechos de los Estados vecinos, y las decisiones judiciales internacionales indican que esto podría ampliarse a los daños debidos a contaminación transfronteriza ocasionada por operaciones con hidrocarburos mar adentro;

- otros convenios internacionales y regionales e instrumentos y códigos de la OMI abordaban la lucha contra la contaminación resultante de las actividades mar adentro, pero no establecían regímenes de responsabilidad e indemnización;
- las Directrices de 2010 del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente contemplaban la elaboración de legislación nacional sobre responsabilidad e indemnización por daños causados por actividades peligrosas para el medio ambiente, pero no abarcaban las plataformas mar adentro;
- una Directiva de 2004 de la Unión Europea sobre responsabilidad medioambiental consideraba que los operadores que llevan a cabo actividades peligrosas son responsables de determinados daños, independientemente de que haya culpa, pero esto se aplica solamente en una medida limitada a los accidentes de las torres petroleras;
- el Acuerdo voluntario sobre responsabilidad nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos mar adentro (OPOL), 1974, consideraba a las principales compañías petrolíferas que operan en el mar del Norte y en sus alrededores responsables de la indemnización por daños ocasionados por derrames de hidrocarburos de instalaciones mar adentro; y
- la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente celebrada en 1992 y las resoluciones de la Asamblea General, que trataban de la elaboración de legislación nacional e internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños transfronterizos resultantes de contaminación y actividades peligrosas, teniendo en cuenta los principios y artículos redactados por la Comisión de Derecho Internacional.

13.3 La delegación de la Federación de Rusia agradeció a Indonesia el documento LEG 98/13/1 y a la Secretaría el documento LEG 98/13, y manifestó su apoyo a las propuestas y conclusiones de Indonesia, en particular a las relacionadas con que la OMI siga abordando las cuestiones de responsabilidad e indemnización por derrames transfronterizos de hidrocarburos. La delegación informó al Comité de la labor sobre esta cuestión, que se había llevado a cabo en el marco de la Cumbre del G20, tal como se indica a continuación:

- en la Cumbre del G20, celebrada en Toronto en julio de 2010, y tras la tragedia ocurrida en el golfo de México, el Presidente de la Federación de Rusia propuso una iniciativa mundial para proteger el medio marino de derrames de hidrocarburos, cuyo objetivo era fomentar la cooperación entre los países del G20 en el intercambio de mejores prácticas para prevenir y reducir al mínimo las consecuencias de los derrames de hidrocarburos resultantes de la explotación mar adentro y el transporte marítimo (véase también la 8ª viñeta del párrafo 14.8 del documento LEG 97/15);
- el G20 constituyó un grupo de trabajo, presidido por la Federación de Rusia, Brasil y Turquía. Para la Cumbre del G20 celebrada en Seúl en noviembre de 2010 el Grupo elaboró un "Examen de la reglamentación internacional sobre la explotación y exploración, y el transporte marítimo, de hidrocarburos y gas, desde la perspectiva de la protección del medio marino". En dicho examen se ofrecían orientaciones sólidas para la organización del intercambio de las mejores prácticas en este ámbito;

- en la Cumbre de Seúl se refrendó y reforzó el mandato del grupo de trabajo. La declaración de la Cumbre de Seúl incluía un párrafo en el que se propugnaba la continuación de esta labor con la participación de organizaciones, entre las que cabe mencionar a la OCDE, la OMI, la Asociación Internacional de Sondeadores, la Agencia Internacional de Energía y la OPEP, y se indicaba también que se presentaría un informe a la Cumbre del G20 en Francia en 2011; y
- la primera reunión del grupo de trabajo se celebró en febrero de 2011 en Moscú. Los parámetros de su labor futura, que se explicaron resumidamente, tendrían en cuenta los resultados de los informes sobre derrames recientes de hidrocarburos presentados por la Comisión Presidencial de los Estados Unidos y la Comisión de Australia.

13.4 Entre las opiniones manifestadas a favor de seguir manteniendo consultas sobre las cuestiones de responsabilidad e indemnización respecto de los daños causados por la contaminación transfronteriza resultante de actividades de exploración de hidrocarburos mar adentro, cabe mencionar las siguientes:

- la propuesta de Indonesia refleja las normas de la CONVEMAR, el derecho consuetudinario internacional y los convenios regionales sobre el control de la contaminación mar adentro;
- deben proseguir los esfuerzos y, a este respecto, sería útil establecer por qué no había entrado en vigor el Convenio sobre responsabilidad civil por los daños de contaminación por hidrocarburos resultantes de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos, 1977;
- antes de examinar si debe elaborarse un instrumento internacional, sería conveniente, en primer lugar, recabar las opiniones del sector;
- si bien era necesario proseguir la labor, así como armonizar las propuestas con los procedimientos y los convenios conexos de la OMI existentes, podría tenerse en cuenta la distinción entre instalaciones mar adentro fijas y móviles;
- la razón por la que el Convenio sobre responsabilidad por los daños de contaminación por hidrocarburos resultantes de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos, 1977, no había entrado en vigor podía explicarse en parte por las condiciones de aquel momento, que habían cambiado considerablemente desde entonces; sería conveniente examinar la labor realizada en el contexto de los convenios regionales existentes, en especial el Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo, 1976 y, más específicamente, su Protocolo de 1995 relativo a las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro (Convenio de Barcelona);
- si bien se reconocían las disposiciones globales de la CONVEMAR, los instrumentos regionales pueden ofrecer las mejores soluciones en el futuro, tanto para plataformas fijas como móviles;

- el Comité no debería esperar a que se produzca otro siniestro grave para actuar, y si la OMI no toma la iniciativa, no es seguro que ningún otro organismo sea competente para hacerlo. El Comité debería abordar esta cuestión a través de un grupo de trabajo o un grupo de trabajo por correspondencia oficial, asignándole un mandato claro sobre cuestiones tales como la cobertura de las estructuras fijas y móviles, y la relación con otros instrumentos, incluido el Convenio de Barcelona;
- debería ejercerse cautela al examinar la cuestión y adoptarse un enfoque analítico al abordarla, además de demostrar la necesidad imperiosa, determinar las lagunas que existen en los instrumentos pertinentes, establecer si las instalaciones mar adentro están sujetas o no a la jurisdicción nacional y determinar las razones por las que no han entrado en vigor los instrumentos existentes;
- era necesario disponer de un instrumento mundial que abarcara todos los daños, no solo aquellos debidos a la contaminación transfronteriza;
- la cuestión es importante y el hecho de que no se hubiese respondido todavía a las preguntas formuladas en el informe indicaba que era necesario proseguir la labor al respecto;
- el Grupo debería centrarse en recopilar y analizar legislación nacional sobre la cuestión; y
- la OMI debería ser proactiva en la elaboración de normas mínimas sobre esta cuestión.

13.5 En lo que respecta a esta cuestión, se formularon además las siguientes observaciones:

- debería establecerse una distinción entre plataformas fijas y plataformas móviles flotantes; las plataformas fijas estaban sujetas a la jurisdicción nacional, y la indemnización estaba prescrita por la ley; la responsabilidad por un derrame de hidrocarburos transfronterizo desde una plataforma en tierra, incluso si, de hecho, los hidrocarburos se extrajeran del fondo marino, se contemplaba legalmente;
- habida cuenta de la naturaleza geográfica distinta de los litorales, la contaminación transfronteriza debería estar regida por acuerdos bilaterales o regionales. En el anexo 7 del presente informe figura una declaración a este respecto realizada por la delegación del Brasil;
- se puso en tela de juicio el mandato de la OMI para abordar dichas cuestiones;
- no se había demostrado todavía la necesidad de elaborar disposiciones relativas a la responsabilidad y la indemnización; y
- era aconsejable incluir en las consultas a otros órganos internacionales, que podrían desempeñar un papel al respecto: la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas y la Comisión de Derecho Internacional.

13.6 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) señaló que el CMI lleva 30 años trabajando en la elaboración de un proyecto de convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro. En 1988 presentó un informe exhaustivo al Comité Jurídico (documento LEG 78/10) sobre las naves que no responden fácilmente a la definición, comúnmente aceptada, de buque, y la aplicación de determinados convenios de derecho marítimo existentes a dichas naves había resultado difícil. En el documento se informaba de la necesidad y las perspectivas de un nuevo convenio internacional que abordase estos problemas, y de la posibilidad de ampliar el alcance de dicho convenio de modo que se aplique, según proceda, no solo a las unidades móviles mar adentro, sino también a las estructuras fijas. El documento también contenía un posible marco para un instrumento convencional.

13.7 En lo que respecta al Convenio sobre responsabilidad civil por los daños de contaminación por hidrocarburos resultantes de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos, 1977, la delegación observadora informó al Comité de que el tratado mencionado no entró en vigor porque contenía límites superiores a los del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976. Asimismo, se había concluido el Acuerdo voluntario OPOL, que estaba dando resultados satisfactorios.

13.8 La delegación observadora señaló, además, que existe ahora una necesidad de armonización en el ámbito internacional, y el hecho de que, en el pasado, la OMI hubiese elaborado tratados y reglas relativos a las plataformas fijas, incluidos los Protocolos de 1988 y 2005 relativos a las plataformas fijas (Protocolos SUA), el Convenio de Cooperación, el Convenio MARPOL y el Código MODU, demostraban que la cuestión estaba comprendida en el ámbito de competencia de la OMI.

13.9 El Comité recomendó que, a la espera de la aprobación por el Consejo y la Asamblea de la enmienda al principio estratégico 7.2, el grupo oficioso de consultas de Estados y organizaciones interesados, coordinado por Indonesia, debería, en el lapso interperiodos, proseguir la labor de análisis de la cuestión, teniendo en cuenta, además, las observaciones formuladas durante el periodo de sesiones. El Grupo se comunica por correo electrónico a través de la siguiente dirección: ind_offshorediscussion_imoleg@yahoogroups.com.

Las personas de contacto para consultas son:

Sr. Rayyanul Sanqadji: rayyanul@yahoo.com
Sr. Hadi Supriyono: hadispri06@gmail.com
Sra. Ira Mamesah: ira.mamesah@indonesianembassy.org.uk

ii) Implantación del Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007, en los casos de buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo – Expedición de certificados

13.10 La delegación de Alemania presentó el documento LEG 98/13/2, en el que se propone un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la cuestión de determinar qué autoridad es responsable de expedir certificados de seguro para los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo en virtud del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007). La resolución interpreta el término "Estado de matrícula", que figura en el párrafo 2 del artículo 12 del Convenio, como "Estado de abanderamiento", es decir, el Estado responsable de expedir certificados para la remoción de restos de naufragio a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo.

13.11 Los objetivos del proyecto de resolución de la Asamblea son los siguientes:

- proporcionar certidumbre respecto de la aplicación futura del Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007;
- eliminar las ambigüedades en lo concerniente a la expedición de certificados de remoción de restos de naufragio a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo y evitar la coexistencia de certificados;
- ayudar a aplicar el Convenio de manera uniforme y proporcionar certidumbre; y
- ser congruente con la resolución A.1028(26) de la Asamblea, que trata de los certificados de combustible de los buques en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques.

13.12 La delegación de Alemania también sugirió enmendar la resolución propuesta del modo siguiente, a fin de armonizarla con el texto de la resolución A.1028(26) de la Asamblea:

- el párrafo 4 del preámbulo de la resolución propuesta debe decir lo siguiente:
"RECONOCIENDO que deben evitarse las interpretaciones divergentes sobre la cuestión de la expedición, por parte de los Estados, de certificados de remoción de restos de naufragio a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo,"; y
- el párrafo dispositivo 1.1 debe decir lo siguiente:
"Todos los Estados Partes en el Convenio deben reconocer que los certificados de remoción de restos de naufragio deben ser expedidos por el Estado de abanderamiento si dicho Estado de abanderamiento es Parte en el Convenio;".

13.13 En el seno del Comité se expresaron las siguientes opiniones acerca de la resolución de la Asamblea propuesta:

- una resolución no puede modificar el contenido jurídico de un convenio; sin embargo, es una manera pragmática de resolver la cuestión de la responsabilidad para la expedición de los certificados a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo;
- el párrafo 11 del artículo 1 del Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007, que contiene la definición de "Estado de matrícula del buque", no es una disposición independiente, sino que afecta directamente a otras disposiciones de dicho Convenio. Otros convenios sobre responsabilidad contienen definiciones similares, como el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP) y el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Protocolo de 1992 del Convenio de Responsabilidad Civil). Sin embargo, el único propósito de esta resolución es modificar la disposición sobre certificación;

- antes de adoptar la resolución propuesta, quizás sea apropiado disponer de información sobre la implantación de la resolución A.1028(26) a fin de poder extraer lecciones para la adopción de futuras resoluciones;
- basándose en el precedente de la resolución A.1028(26), que trata de la expedición de certificados de combustible de los buques, en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques, 2001, los certificados de remoción de restos de naufragio para los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo deberían ser expedidos por el Estado de abanderamiento si este es Parte en el Convenio; y
- se debería seguir el mismo enfoque para otros convenios sobre responsabilidad elaborados por la OMI, como el Convenio SNP y el Protocolo de 1992 del Convenio de Responsabilidad Civil, en los cuales surge la misma ambigüedad.

13.14 El Comité tomó nota de que la elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007, era uno de los resultados previstos del Comité para el bienio actual.

13.15 El Comité aprobó el proyecto de resolución sobre la expedición de certificados de remoción de restos de naufragio para los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo, el cual figura en el anexo del documento LEG 98/13/2, con las enmiendas propuestas por la delegación de Alemania, y que figuran en el anexo 8 del presente informe, y decidió presentarlo al 106º periodo de sesiones ordinario del Consejo a fin de que lo examine y, posteriormente, al vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea para su adopción.

13.16 Con respecto a otra cuestión, la delegación de Alemania planteó la obligación de los buques, en virtud del artículo 5 del Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007, de notificar al Estado afectado cualquier siniestro marítimo que dé como resultado un naufragio en la zona del Convenio. No obstante, en el Convenio no se identifica a qué autoridad debe dirigirse este informe. Asimismo, el Convenio no obliga a los Estados Partes a designar un punto de contacto para dicho propósito.

13.17 Para resolver esta cuestión, el Comité acordó que los Estados Partes deberían comunicar a la Secretaría los nombres y direcciones de los puntos de contacto de sus respectivas Administraciones.

13.18 La Secretaría informó al Comité de que adoptaría las medidas adecuadas para crear una base de datos apropiada en GISIS. A este respecto, distribuiría una carta circular a todos los Miembros solicitándoles que introduzcan en la base de datos de GISIS los datos de sus puntos de contacto nacionales para el Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007.

iii) Notificación de delitos en buques de pasaje

13.19 El Comité respondió a la solicitud de la delegación observadora de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) de presentar el documento LEG 98/INF.3, en el cual se invita al Comité a que tome nota de cierta información respecto de la notificación de delitos a bordo de buques de pasaje en travesías internacionales, teniendo en cuenta el marco legislativo elaborado en los Estados Unidos.

13.20 La delegación observadora de la CLIA presentó el documento y recalcó que no estaba solicitando al Comité que añadiera un punto nuevo al programa de trabajo ni que adoptara ninguna medida específica en este momento, sino que le estaba solicitando asesoramiento y observaciones sobre una serie de cuestiones que podría tener en cuenta al mantener consultas con los Gobiernos acerca de la posible presentación de dicha propuesta en un periodo de sesiones futuro como punto nuevo del programa de trabajo.

13.21 Se formuló la opinión de que esta era una cuestión que debería decidir cada Estado conforme a su legislación nacional; no se trataba de una cuestión internacional y, en consecuencia, no era apropiado adoptar las prescripciones de notificación que figuran en el anexo del documento LEG 98/INF.3.

13.22 Se informó al Comité de que se había presentado un documento al 89º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima en el que se proponía el establecimiento de un nuevo resultado para el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque y el Subcomité de Normas de Formación y Guardia consistente en la elaboración de directrices no obligatorias para incrementar la seguridad y el bienestar de los pasajeros y los tripulantes a bordo de los buques de pasaje.

13.23 Como algunos Estados Miembros mostraron interés en continuar avanzando en esta cuestión, el Presidente invitó a las delegaciones interesadas a que presentasen en un periodo de sesiones futuro una propuesta de resultado nuevo, en consonancia con las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité.

13.24 El Comité tomó nota de la información facilitada por CLIA.

Muerte de más de 250 personas en el mar Mediterráneo el 6 de abril de 2011

13.25 El Secretario General compartió con el Comité su profunda tristeza por la muerte, el 6 de abril de 2011, de más de 250 migrantes que huían de la costa septentrional de África en búsqueda de una vida mejor, como resultado de la zozobra del buque en que viajaban en la región central del mar Mediterráneo. Cincuenta y tres personas fueron salvadas, gracias a la rápida respuesta a la llamada de socorro del Servicio de Guardacostas italiano, pero murieron la abrumadora mayoría de los migrantes. El hecho de que esta trágica pérdida se produjera en el mar debería reforzar la determinación de la OMI para prevenir este tipo de sucesos en el futuro.

La OMI está investigando las circunstancias del hundimiento y se propone extraer todas las lecciones posibles. De hecho, supo de lo sucedido mientras mantenía consultas con España e Italia sobre cómo mejorar el sistema de salvamento de migrantes en la cuenca del Mediterráneo y de desembarco de los mismos en un lugar seguro de conformidad con lo dispuesto en los Convenios SAR y SOLAS.

Por solicitud del Subcomité COMSAR, está estableciéndose el siguiente sistema de tres etapas:

En primer lugar, se celebrará una reunión con España, Italia y Malta con el objetivo de reforzar el sistema SAR y garantizar, en coordinación con el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), que las personas rescatadas se desembarcan en un lugar seguro y se trasladan al destino que corresponda. Muchas personas están huyendo de sus hogares como resultado de la inestabilidad social y política existente en el norte de África y en Oriente Medio, y otros países también reciben a estos inmigrantes o resultan afectados de cualquier otro modo.

En segundo lugar, el sistema finalmente se ampliará para incluir a otros Estados mediterráneos.

En tercer lugar, también se invitará a participar a Estados que estén fuera de la región mediterránea, y está considerándose la posibilidad de celebrar una reunión con el ACNUR, la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y otros organismos de Naciones Unidas y organizaciones internacionales para reforzar el sistema.

El problema no es solo de la OMI, ya que los acontecimientos políticos han exacerbado la situación hasta un punto que va más allá de su ámbito de competencia. Tal como sucede con la piratería frente a la costa de Somalia, la situación de los migrantes que buscan refugio en la cuenca del Mediterráneo no puede mejorar significativamente, a menos que mejore el ámbito político en sus países de origen.

El Comité se sumó al Secretario General para expresar su profunda tristeza por la pérdida de tantas vidas inocentes.

13.26 En el anexo 9 del presente informe figura una declaración de la delegación de Italia acerca de esta tragedia.

13.27 Las delegaciones de España y Malta también realizaron declaraciones en las cuales expresaron su más sentido pésame a los Gobiernos y las familias de todos aquellos que habían perdido la vida. Muchas otras delegaciones respaldaron estas declaraciones.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 98º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
 - 3 Elección de la Mesa
 - 4 Directrices sobre la implantación del Protocolo SNP de 2010
 - 5 Provisión de garantía financiera en casos de abandono, lesiones corporales o muerte de la gente de mar a la luz del progreso hacia la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT y de las enmiendas relativas al mismo
 - 6 Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
 - 7 Examen de una propuesta para enmendar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, de conformidad con el artículo 8 de dicho Protocolo
 - 8 Piratería
 - 9 Cuestiones surgidas del 105º periodo de sesiones ordinario del Consejo
 - 10 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
 - 11 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité Jurídico
 - 12 Aplicación de las Directrices del Comité
 - 13 Otros asuntos
 - i) Informe sobre las consultas oficiosas relativas a la responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos ocasionada por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro
 - ii) Implantación del Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007, en los casos de buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo – Expedición de certificados
 - iii) Notificación de delitos en los buques de pasaje
 - 14 Informe del Comité

ANEXO 2

PROYECTO DE RESOLUCIÓN ACERCA DE LAS DIRECTRICES SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO,

RECORDANDO la resolución A.987(24), aprobada por la Asamblea de la OMI en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario y por el Consejo de Administración de la OIT en su 292ª reunión, por la cual la Asamblea de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT convinieron, entre otras cosas, en adoptar las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo como cuestión prioritaria; autorizaron al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a difundir dichas Directrices, una vez finalizadas, por los medios adecuados; y pidieron al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantuvieran sometido a examen el problema del trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo y que evaluaran periódicamente la escala de tal problema,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución LEG.3(91), mediante la cual el Comité Jurídico de la OMI adoptó posteriormente, el 27 de abril de 2006, las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo e instó a los Gobiernos Miembros a que implantaran las Directrices a partir del 1 de julio de 2006,

RECORDANDO TAMBIÉN que el Consejo de Administración de la OIT adoptó dichas Directrices en su 296ª reunión, el 12 de junio de 2006,

TOMANDO NOTA de que, de conformidad con la petición del párrafo dispositivo 6 de la resolución A.987(24), el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT, desde la adopción de las Directrices, han mantenido la cuestión del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo en sus órdenes del día respectivos, a fin de que el Comité y el Consejo de Administración de la OIT puedan seguir las novedades al respecto y convocar, cuando sea necesario, al Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo,

CONSCIENTES de una serie de sucesos que han tenido lugar desde la adopción de las Directrices y en los que se ha detenido durante largo tiempo a la gente de mar de buques que han sufrido accidentes marítimos, lo cual pone en tela de juicio si se les ha tratado justamente de plena conformidad con los principios establecidos en las Directrices,

REFRENDANDO la opinión manifestada por el Comité Jurídico de la OMI, en su 98º periodo de sesiones, de que el trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo no debería aceptarse en ninguna circunstancia,

RECONOCIENDO que la cuestión del trato justo de la gente de mar es responsabilidad directa de los Estados rectores de puertos o ribereños, los Estados de abanderamiento, el Estado del que la gente de mar sea nacional, los propietarios de buques y la gente de mar,

RECONOCIENDO ASIMISMO que los Estados deberían investigar los accidentes marítimos de conformidad con el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (Convenio N° 147) y, cuando entre en vigor, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM, 2006),

RECONOCIENDO TAMBIÉN que las Directrices deberían implantarse junto con el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, de la OMI, adoptado mediante la resolución MSC.257(84), cuyas partes I y II adquirieron carácter obligatorio en virtud de enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.257(84), que entraron en vigor el 1 de enero de 2010,

1. REITERAN LA IMPORTANCIA de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INSTAN a los Gobiernos Miembros a que implanten las presentes Directrices en la medida que sea posible;
3. INVITAN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI y la OIT a que den la máxima publicidad a las Directrices con objeto de garantizar que gozan de una amplia difusión e implantación;
4. INVITAN, según proceda, a los Gobiernos Miembros a que examinen la posibilidad de enmendar su legislación nacional a fin de dar plena y total efectividad a las Directrices;
5. INVITAN ADEMÁS a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de los principios recogidos en dichas Directrices cuando examinen el trato justo de la gente de mar en otras circunstancias en las que pueda detenerse a gente de mar;
6. PIDEN al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que continúen sometiendo a examen el problema del trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo y que evalúen periódicamente la escala de tal problema;
7. PIDEN ADEMÁS a los Gobiernos Miembros que, con carácter de urgencia, pongan esta resolución en conocimiento de todo funcionario gubernamental, en particular en el de aquellos que participen en la administración de justicia o que puedan tomar decisiones o intervenir en procedimientos que afecten al trato de la gente de mar en caso de accidente marítimo, así como a los propietarios de buques y la gente de mar y sus respectivas organizaciones, y que informen al Comité Jurídico de la OMI de los medios a través de los cuales se atienda a esta solicitud.

[Adjúntese como anexo:
Directrices de la Circular N° 2711]

ANEXO 3

**DECLARACIÓN DE CHIPRE ACERCA DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA
DE LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL PROTOCOLO DE 1996
QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE
LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES
DE DERECHO MARÍTIMO, 1976 (CONVENIO DE
LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD 1996),
DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 8
DE DICHO CONVENIO**

Gracias, Sr. Presidente.

Deseamos agradecer a Australia y al CMI el haber presentado sus documentos relativos a este punto del orden del día.

Los datos facilitados por Australia en el documento LEG 98/7, evidentemente, serán útiles para negociar el incremento de los límites de responsabilidad en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad en el próximo periodo de sesiones del Comité.

El exhaustivo análisis realizado por el CMI en el documento LEG 98/7/1 y sus conclusiones indican que no existen obstáculos jurídicos reales para incrementar los límites, habiendo confirmado la preferencia por las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales en lugar de las reclamaciones por cosas, y que el aumento no tendrá efectos negativos en los límites aplicables a las reclamaciones de los pasajeros.

Durante las deliberaciones previas acerca de esta cuestión expresamos serias reservas e indicamos que no estábamos convencidos de que se hubiera demostrado la necesidad imperiosa de enmendar los límites de responsabilidad en virtud del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, en particular porque se había propuesto en el contexto de la obtención de la financiación necesaria para cubrir todos los casos previsibles de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques.

La Circular Nº 3136, en sentido estricto, no se ha presentado al Comité. No obstante, en interés de los Estados Partes en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, los cuales, mediante la circular presentada, han iniciado un proceso formal de revisión de los límites de responsabilidad, nos sentimos obligados a señalar que, aunque la carta de remisión adjunta en el anexo 1 de la circular anteriormente mencionada no es específica, el documento que han presentado para su examen en el próximo periodo de sesiones, el cual se adjunta en el anexo 2 de la circular, se centra en el artículo 6 1) del Convenio de Limitación de la Responsabilidad, enmendado por el Protocolo, y en la necesidad de enmendar los límites de responsabilidad en virtud del Protocolo a efectos de indemnización por los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques. En consecuencia, habrán de aclarar, lo antes posible, si están proponiendo una revisión exhaustiva de todos los límites, incluidos los de los artículos 7 1) y 8 2), o solo los del artículo 6 1). No esperamos una respuesta ahora. Sin embargo, esto ha de aclararse antes del próximo periodo de sesiones.

Evidentemente, la Organización ha de determinar si, en vista del paso del tiempo, convendría enmendar los límites de responsabilidad en virtud del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976. Estamos dispuestos a participar en un debate constructivo, en el próximo periodo de sesiones, a fin de determinar si las enmiendas de los límites de responsabilidad se justifican y, de ser así, hasta qué punto.

El artículo 8 5) del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 establece que, al pronunciarse sobre una propuesta destinada a enmendar los límites, como la que figura en la Circular N^o 3136, el Comité tendrá en cuenta la experiencia que se tenga de los sucesos y, especialmente, la cuantía de los daños que de ellos se deriven, las fluctuaciones registradas en el valor de las monedas y el efecto de la enmienda propuesta en el coste del seguro.

No podemos entender cómo el Comité podría adoptar decisiones razonadas y justificadas sin tener presente, en su próximo periodo de sesiones, lo estipulado en el artículo 8 5), a saber, una serie completa y detallada de datos que se remontan a la fecha de la última revisión de los límites en 1996. Esta serie de datos habrá de incluir, además de los datos relativos a todas las reclamaciones abarcadas por el Convenio de Limitación de la Responsabilidad, enmendado por el Protocolo de 1996, los datos relativos a las reclamaciones abarcadas por el Convenio sobre el Combustible de los Buques desde su entrada en vigor. Aunque el Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio establece los mismos vínculos con el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 que el Convenio sobre el Combustible de los Buques, no es razonable esperar ningún dato ni examinar las repercusiones en el contexto del Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio.

El otro aspecto clave del artículo 8 5) es el efecto de las enmiendas propuestas en el coste del seguro. Por tanto, deberá considerarse cómo podría el Comité disponer de dicha información en el próximo periodo de sesiones.

ANEXO 4

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

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	Tarea continuada	Asamblea Consejo Comités			De plazo indefinido	De plazo indefinido	El Comité Jurídico no propuso la adopción de medidas respecto de ningún resultado específico durante este bienio
1.1.2.5 6.3.1.1	Cooperación con la OIT y otros: aprobación de recomendaciones basadas en la labor, de haberla, del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros acerca de la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar	2011	LEG			En curso	En curso	Aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea (documento LEG 98/14, anexo 2)

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.38	Política y estrategia para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo	Tarea continuada	MSC, LEG, TC, FAL			De plazo indefinido	De plazo indefinido	Resolución A/RES/60/288 de la Asamblea General de las Naciones Unidas; véase el documento LEG 93/13, párrafos 8.2 a 8.4 (2007). El Comité Jurídico no propuso la adopción de medidas respecto de ningún resultado específico durante este bienio
1.1.2.39 6.3.1.2	Seguir el progreso de las enmiendas al CTM 2006 de la OIT y abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, de ser necesario	2011	LEG			En curso	En curso	Resolución A.931(22): "Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar"; véase el documento LEG 96/13 (párrafos 4.1 a 4.22), en el que el Comité aprobó las recomendaciones del Grupo de trabajo mixto de expertos. El Comité continúa haciendo un seguimiento en relación con el CTM 2006 de la OIT
1.1.2.40 6.1.2.1	Asesoramiento y orientaciones que se puedan solicitar sobre cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005 en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo y la proliferación de las armas de destrucción masiva y materiales conexos	2011	LEG			Aplazado	Ninguna medida	El Comité Jurídico no propuso la adopción de medidas respecto de ningún resultado específico durante este bienio

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.2.1.1 2.0.1.19	Adopción del Protocolo relativo al Convenio SNP lo antes posible	2010	LEG			Alcanzado	–	Conferencia diplomática sobre la revisión del Convenio SNP, 1996; adopción del Protocolo SNP de 2010 por la Conferencia (abril de 2010)
1.2.1.5 2.0.1.20	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar las ratificaciones y la interpretación armonizada	2011	LEG			En curso	En curso	"Reseña del Convenio SNP, 1996" (documento LEG 84/9, anexo) revisada de conformidad con lo dispuesto en la resolución 4 de la Conferencia SNP, 2010 (documento LEG 98/14, párrafos 4.7 a 4.14); aprobación del modelo sobre los recibos de la carga sujeta a contribución (documento LEG 98/14, párrafo 4.23); aprobación del texto refundido del Convenio SNP 1996 y del Protocolo SNP 2010 (documento LEG 98/14, párrafo 4.6)
1.2.1.6 2.0.1.21	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007	2011	LEG			En curso	En curso	Circular N° 3131 – Solicitud de información sobre el progreso realizado en cuanto a la ratificación de determinados instrumentos de la OMI, incluido el Convenio de Atenas, 2002, el Convenio SUA 2005 y el CRRN (diciembre de 2010); acuerdo de un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el CRRN (documento LEG 98/14, anexo 8)
1.3.1.1	Prestación de asesoramiento y orientaciones cuando otros órganos de la OMI y los Estados Miembros remitan cuestiones	Tarea continuada	LEG				De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
2.0.1.22	Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI	Tarea continuada	LEG				De plazo indefinido	Aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la expedición de certificados de combustible del buque (documento LEG 97/15, anexo 2); aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la expedición de certificados del CRRN (documento LEG 98/14, párrafo 13.15); orientaciones acerca de la implantación del Convenio sobre el Combustible de los Buques (documento LEG 97/15, párrafos 7.1 a 7.21); directrices para la aceptación de la documentación de compañías de seguros, proveedores de garantía financiera y Clubes P e I (documento LEG 97/15, anexo 3); Circular N° 3145, 6 de enero de 2011
2.0.1.23	Examen de la propuesta de enmienda de los límites de responsabilidad que figuran en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976	2012	LEG			En curso	En curso	Circular N° 3136 con enmiendas propuestas para el examen durante el LEG 99 (diciembre de 2010)

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
3.5.1.4	Aportación al PICT en materia de legislación marítima	Tarea continuada	LEG				De plazo indefinido	Documento LEG 97/15, párrafos 11.1 a 11.11; documento LEG 98/14, párrafos 10.1 a 10.4
3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25)	Tarea continuada	Todos los comités				Alcanzado	Los procedimientos para la evaluación de las repercusiones que puedan tener las prescripciones de creación de capacidad al elaborar instrumentos nuevos o enmendar instrumentos obligatorios existentes se incorporan en las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité (LEG.1/Circ.6 (25 de noviembre de 2010))
4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda	Tarea continuada	Consejo y todos los comités			De plazo indefinido	Alcanzado, a reserva de las futuras revisiones que sea necesario efectuar	LEG.1/Circ.6 (noviembre de 2010)
6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta	2011	MSC, LEG				Ninguna medida	El Comité Jurídico no propuso la adopción de medidas respecto de ningún resultado específico durante este bienio

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 (resolución A.1012(26))	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
6.2.1.3 6.2.2.3	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada	[2012]	LEG				En curso	Circular N° 3154, en la que se solicita información respecto de la legislación nacional sobre piratería (enero de 2011)
6.2.1.4 6.2.2.4	Asesoramiento y orientaciones para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de los actos de piratería y robos a mano armada	[2012]	LEG				En curso	Circular N° 3154, en la que se solicita información respecto de la legislación nacional sobre piratería (enero de 2011)
6.2.1.5 6.2.2.5	Asesoramiento y orientaciones para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial	2012	LEG				En curso	Circular N° 3154, en la que se solicita información respecto de la legislación nacional sobre piratería (enero de 2011); acuerdo para distribuir los documentos preparados por la Oficina Jurídica, la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito con orientaciones para ayudar a los Estados a elaborar o examinar legislación nacional sobre actos de piratería (documento LEG 98/14, párrafos 8.12 a 8.15)

ANEXO 5

RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2012-2013

COMITÉ JURÍDICO (LEG)					
RESULTADOS PREVISTOS (2012-2013)		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número (resolución A.1013(26))	Descripción				
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	Asamblea/ Consejo Comités			Tarea continuada
1.1.2.5 6.3.1.1	Cooperación con la OIT y otros: aprobación de recomendaciones basadas en la labor, de haberla, del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros acerca de la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar	LEG			2013
1.1.2.38	Política y estrategia para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo	MSC/LEG/TC/FAL			Tarea continuada

COMITÉ JURÍDICO (LEG)					
RESULTADOS PREVISTOS (2012-2013)		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número (resolución A.1013(26))	Descripción				
1.1.2.39 6.3.1.2	Evaluar la necesidad de abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, teniendo presentes los avances en las enmiendas al CTM 2006 de la OIT	LEG			2013
1.1.2.40 6.1.2.1	Asesoramiento y orientaciones que se puedan solicitar sobre cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005 en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo y la proliferación de las armas de destrucción masiva y materiales conexos	LEG			2013
1.2.1.5 2.0.1.20	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar las ratificaciones y la interpretación armonizada	LEG			2013
1.2.1.6 2.0.1.21	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007	LEG			2013

COMITÉ JURÍDICO (LEG)					
RESULTADOS PREVISTOS (2012-2013)		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número (resolución A.1013(26))	Descripción				
1.3.1.1	Prestación de asesoramiento y orientaciones cuando otros órganos de la OMI y los Estados Miembros remitan cuestiones	LEG			Tarea continuada
2.0.1.22	Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI	LEG			Tarea continuada
2.0.1.23	Examen de la propuesta de enmienda de los límites de responsabilidad que figuran en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976	LEG			2012
3.5.1.4	Aportación al PICT en materia de legislación marítima	LEG			Tarea continuada
4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda	LEG			Tarea continuada

COMITÉ JURÍDICO (LEG)					
RESULTADOS PREVISTOS (2012-2013)		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número (resolución A.1013(26))	Descripción				
6.2.1.3 6.2.1.4 6.2.1.5 6.2.2.3 6.2.2.4 6.2.2.5	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada; apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de los actos de piratería y robos a mano armada (piratería); y apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial	LEG			2013
[7.2.2.x si se somete a revisión el principio estratégico 7.2]	[Análisis de las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a contaminación transfronteriza resultante de la exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro] ¹	[LEG]			2013

¹ Este punto del orden del día está sujeto a la aprobación, por el Consejo y la Asamblea, de la recomendación del Comité de que se revise el principio estratégico 7.2. Véase el documento LEG 97/15 (párrafo 14.12).

ANEXO 6

PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 99

Supervisión de la implantación del Protocolo SNP de 2010

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

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

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

Piratería

Cuestiones surgidas de los periodos de sesiones ordinarios 106º y 107º del Consejo, el 26º periodo de sesiones extraordinario del Consejo y el vigésimo séptimo periodo de sesiones de la Asamblea

Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima

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

[Análisis de las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a contaminación transfronteriza resultante de la exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro]¹

Aplicación de las Directrices del Comité

Elección de la mesa

Otros asuntos

Examen del informe del Comité correspondiente a su 99º periodo de sesiones

¹ Este punto del orden del día está sujeto a que el Consejo y la Asamblea aprueben la recomendación del Comité de que se revise el principio estratégico 7.2. Véase el párrafo 14.12 del documento LEG 97/15.

ANEXO 7

**DECLARACIÓN DE BRASIL ACERCA DEL INFORME SOBRE LAS CONSULTAS
OFICIOSAS RELATIVAS A LA RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS
OCASIONADA POR LAS ACTIVIDADES DE EXPLORACIÓN Y
EXPLOTACIÓN DE HIDROCARBUROS MAR ADENTRO**

Gracias, Sr. Presidente,

Brasil agradece a la Secretaría la información facilitada en su documento y a la República de Indonesia, coordinadora del Grupo oficioso de consultas, el informe presentado.

Brasil participó en las deliberaciones del Grupo, dado que considera que los daños debidos a contaminación transfronteriza procedente de plataformas mar adentro constituyen una cuestión importante, especialmente en vista de los acontecimientos recientes.

No obstante, puesto que las actividades de exploración y explotación mar adentro, por regla general, se realizan en la plataforma continental de los Estados, tales actividades están reguladas por el derecho nacional, según lo estipulado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Con respecto a la contaminación por hidrocarburos producida fuera de la jurisdicción nacional, Brasil estima que esta cuestión ha de considerarse desde un punto de vista regional, dado que las circunstancias geográficas difieren en todo el mundo. A este respecto, consideramos que los instrumentos más adecuados para abordar la cuestión son acuerdos regionales y bilaterales. Por tanto, la elaboración de un régimen internacional no parece ser el modo de proceder oportuno.

Por consiguiente, Sr. Presidente, Brasil cree firmemente que los acuerdos regionales/bilaterales son los instrumentos con que mejor puede tratarse la cuestión de los daños debidos a contaminación transfronteriza procedente de plataformas mar adentro y, por tanto, esta delegación no puede apoyar la elaboración de un régimen internacional a tal fin.

A este respecto, esta delegación solicita que esta intervención se recoja en el informe definitivo del Comité.

Gracias.

ANEXO 8

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO A LOS BUQUES INSCRITOS EN UN REGISTRO COMO ARRENDAMIENTOS A CASCO DESNUDO

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos de la navegación marítima en el medio marino,

RECORDANDO TAMBIÉN la adopción del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio (en adelante "el Convenio") por la Conferencia internacional de 2007 sobre la remoción de restos de naufragio,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo 12 del Convenio, que estipula que el propietario inscrito de un buque que enarbole el pabellón de un Estado Parte, y cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 300, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera y a obtener un certificado estatal (certificado de remoción de restos de naufragio) expedido por un Estado Parte en el Convenio que atestigüe que dispone de dicho seguro o garantía financiera,

RECONOCIENDO que conviene evitar interpretaciones divergentes sobre la cuestión de la expedición de certificados de remoción de restos de naufragio por parte de los Estados a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo,

DESEANDO eliminar las ambigüedades y ayudar a los Estados Parte en el Convenio, tanto presentes como futuros, a aplicar el Convenio de manera uniforme, especialmente en el caso de los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo,

CONSCIENTE de la necesidad de aportar certidumbre en la aplicación del Convenio, ayudando así a los propietarios de buques, armadores, gestores navales y compañías navieras a evitar demoras o detenciones de buques innecesarias, con las consiguientes cargas administrativas,

TENIENDO PRESENTE que en la resolución A.1028(26) se ofrece una solución satisfactoria con respecto a la cuestión de la expedición de certificados de combustible a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo, y que los aspectos jurídicos conexos deben resolverse de forma coherente,

TRAS HABER EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité Jurídico en su 98º periodo de sesiones,

1. RECOMIENDA que:

- .1 todos los Estados Partes en el Convenio reconozcan que los certificados de remoción de restos de naufragio deberían ser expedidos por el Estado de abanderamiento, si dicho Estado es Parte en el Convenio;

- .2 los Estados Partes no soliciten a ningún buque, incluidos los buques inscritos en el registro de un Estado Parte como arrendamientos a casco desnudo, más de un certificado de remoción de restos de naufragio y acepten los certificados de remoción de restos de naufragio expedidos por ese Estado Parte, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9 del artículo 12 del Convenio;
- .3 los Estados Partes eviten adoptar medidas que puedan ocasionar trámites burocráticos innecesarios; y
- .4 los Estados Partes que permitan inscribir en sus registros buques arrendados a casco desnudo colaboren entre sí, en un espíritu de entendimiento y cooperación, para encontrar soluciones viables a los problemas ocasionados por interpretaciones divergentes con respecto a la expedición de certificados de remoción de restos de naufragio a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo;

2. INVITA a los Gobiernos a que pongan el contenido de la presente resolución en conocimiento de los capitanes de los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de sus Estados, propietarios de buques, armadores, gestores navales, compañías navieras y todas las demás partes interesadas, a título informativo y para que adopten las medidas oportunas.

ANEXO 9

DECLARACIÓN DE ITALIA ACERCA DE LA OPERACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN EL CANAL DE SICILIA EL 6 DE ABRIL DE 2011

El 6 de abril de 2011, a la 1 30 h de la mañana aproximadamente, el centro coordinador de salvamento marítimo de Malta informó al centro coordinador de salvamento marítimo de Italia de la presencia en sus aguas, a 45 millas de la isla italiana de Lampedusa y entre Malta e Italia, de un bote en peligro por inundación, con 200 personas a bordo supuestamente. La información se había recibido a través de una llamada Mayday procedente de las personas a bordo del bote, que había partido de Zuara, un puerto libio.

La situación en la zona era de un estado de la mar 6 y un viento del noroeste de 39 nudos.

Debido a la falta temporal de patrulleros malteses, se desplegaron en la zona los servicios marítimos de búsqueda y salvamento de Lampedusa a fin de rescatar y ayudar a las personas, cuya situación se había descrito como de abandono y terror a consecuencia de haber permanecido muchos días a bordo.

A las 4 00 h de la mañana y por autorización de la base de la OTAN en Nápoles para violar la "zona de exclusión aérea", se envió a la zona una aeronave de búsqueda y salvamento.

Asimismo, se enviaron a la zona de salvamento otros buques mercantes; a las 4 15 h de la mañana dos unidades SAR llegaron al lugar donde se encontraba el bote en peligro, una embarcación de 13 metros con capacidad para un máximo de 40 personas, que se encontraba gravemente escorado. A bordo había hombres, mujeres y niños de diferentes nacionalidades (de Somalia, Eritrea, Nigeria, Bangladesh, Côte d'Ivoire, Chad y Sudán), cuyo número ascendía a 300 aproximadamente.

Además, debido a la avería del motor, el bote estaba sufriendo el azote de olas altas y era imposible maniobrarlo.

En tal situación, se consideró que el riesgo de zozobra era muy alto; asimismo, sería difícil rescatar a los ocupantes aterrorizados, a fin de prevenir una mayor escora del bote, al intentar atracar a su lado.

A las 5 35 h de la mañana, después de varios intentos de salvar a los ocupantes, el bote terminó zozobrando, como resultado de la inmensa cantidad de agua a bordo, y, a pesar de la adopción de todas las medidas posibles, solo se pudo rescatar a 52 personas, mientras que más de 250 desaparecieron.

Debido a su mala salud e hipotermia avanzada, se trasladó a los supervivientes a Lampedusa y, a las 7 00 h de la mañana, llegó un equipo de rescate.

A la misma hora estaba en curso una operación de salvamento de mayor radio, aunque hasta el momento solo se han encontrado 23 cuerpos.

Sr. Presidente,

A estos hechos déjeme añadir algunas observaciones personales y tristes solo para aclarar la situación.

Este trágico suceso en el canal de Sicilia es el último episodio en una serie muy larga de siniestros y situaciones graves, que es muy probable que se repitan, con resultados similares, en muchas otras partes del mundo, como consecuencia de la migración masiva, inevitable y casi imposible de contener, dado que se deben al deseo de la gente de lograr unos niveles de vida mínimos, a menudo denegados en sus propios países.

Al mismo tiempo, este tipo de "éxodo" generará un abismo entre la humanidad, los sentimientos humanos y las obligaciones morales, de un lado, y las posibilidades reales de proporcionar ayuda adecuada, de otro.

Este enorme movimiento de personas y la continua pérdida de vidas en el mar (hipócritamente denominada "personas desaparecidas") lamentablemente son sucesos habituales en el cementerio en el que se ha convertido el mar Mediterráneo, donde, de cada 100 personas que desembarcan en condiciones de seguridad, cinco se ahogan sin dejar ningún rastro. Asimismo, de las 26 000 personas que desembarcaron durante los primeros tres meses del año en curso en la isla de Lampedusa, entre 800 y 1 000 murieron.

Prácticamente, estas cifras equivalen a 15 000 personas, repito, 15 000 personas en los últimos 10 años, como si fuera una guerra.

Pero lo que es peor aun es que nunca se conocerán los nombres de las personas que se ahogan, son "anulados" por el mar, sepultados y denominados los "sin nombre" como si nunca hubieran existido.

La identidad de la mayoría de ellos se desconoce; quizás nadie sepa nunca que han muerto, privados de la dignidad mínima, su nombre y distintivo exclusivo de su individualidad. Este es el mayor de los escándalos.

Ayer vi en la televisión a supervivientes que estaban felices por haber sido rescatados y sujetaban una pancarta que decía: *"Gracias por rescatarnos, solo queremos vivir y todo lo que necesitamos es un poco de calidez y humanidad"*.

Acepte mis disculpas, Sr. Presidente, por esta prolongada digresión, pero es necesario describir una situación que no puede limitarse a las fronteras nacionales y de la que debe responsabilizarse, no solo la comunidad marítima, sino también la comunidad internacional.

Por una casualidad irónica, hace solo dos días que esta delegación se reunió con la delegación española y la Secretaría para examinar la cuestión, y se obtuvieron resultados sumamente positivos.

Confiamos en que el proyecto de acuerdo regional sobre los procedimientos para el desembarco de personas rescatadas en el mar, ultimado durante esta reunión en la OMI, gracias a los buenos oficios del Secretario General, sea un precursor de los debates entre todas las instituciones regionales y los Estados mediterráneos, a fin de que las medidas operacionales acordadas vayan concretándose y se contengan tragedias como la del canal de Sicilia, anteriormente descrita, y todas las que probablemente se produzcan mañana en otras partes del mundo.

Pero lo fundamental es que debemos actuar ahora, sin más demora, dado que las vidas de muchas personas están en peligro.