

COMITÉ JURÍDICO  
99º periodo de sesiones  
Punto 14 del orden del día

LEG 99/14  
24 abril 2012  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR  
REALIZADA EN SU 99º PERIODO DE SESIONES**

<b>Sección</b>	<b>Párrafos</b>	<b>Página</b>
1 INTRODUCCIÓN	1.1 – 1.8	3 – 5
2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	2.1	5
3 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO SNP DE 2010	3.1 – 3.10	5 – 7
4 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	4.1 – 4.17	8 – 13
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 – 5.7	13 – 14
6 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	6.1 – 6.12	14 – 15
7 PIRATERÍA	7.1 – 7.12	16 – 17
8 CUESTIONES SURGIDAS DE LOS PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS 106º Y 107º DEL CONSEJO, DEL 26º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO Y DEL VIGÉSIMO SÉPTIMO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA	8.1 – 8.3	18
9 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	9.1 – 9.5	18 – 19

<b>Sección</b>	<b>Párrafos</b>	<b>Página</b>
10 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES RESULTANTES DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	10.1 – 10.13	19 – 20
11 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	11.1 – 11.25	21 – 26
12 ELECCIÓN DE LA MESA	12.1 – 12.2	26
13 OTROS ASUNTOS		
i) Análisis de las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, incluido un nuevo examen de la propuesta de revisión del principio estratégico 7.2	13.1 – 13.19	26 – 32

## **ANEXOS**

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 99º PERIODO DE SESIONES
ANEXO 2	RESOLUCIÓN LEG.5(99) – (Adoptada el 19 de abril de 2012)  ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS CUANTÍAS DE LIMITACIÓN QUE FIGURAN EN EL PROTOCOLO DE 1996 QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976
ANEXO 3	DECLARACIÓN DE AUSTRALIA EN RELACIÓN CON LA ENMIENDA DE LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL PROTOCOLO DE 1996 RELATIVO AL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976
ANEXO 4	PROYECTO DE INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO EN CURSO (2012-2013)
ANEXO 5	PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 100
ANEXO 6	DECLARACIÓN DE CHIPRE SOBRE EL ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES DE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN RELACIONADAS CON LOS DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN TRANSFRONTERIZA RESULTANTE DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE HIDROCARBUROS MAR ADENTRO, INCLUIDO UN NUEVO EXAMEN DE LA PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PRINCIPIO ESTRATÉGICO 7.2

---

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité Jurídico celebró su 99º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 16 al 20 de abril de 2012, bajo la presidencia del Sr. Kofi Mbiah (Ghana).

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

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

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

FEROES (las)

HONG KONG (CHINA)

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

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)

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 ARMADORES INDEPENDIENTES

DE PETROLEROS (INTERTANKO)

GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES DE PROTECCIÓN

E INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (InterManager)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)

INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES

DEL TRANSPORTE (ITF)

INSTITUTO NÁUTICO (NI)

COALICIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO LIMPIO (CSC)

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

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto íntegro puede descargarse del sitio de la OMI en la Red mediante el siguiente enlace: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/LEG-99-opening.aspx>.

### **Observaciones del Presidente**

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

---

## **Declaración de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA)**

1.6 Tras observar un minuto de silencio en recuerdo de las víctimas del **Titanic** y de otros siniestros marítimos, el representante de la delegación observadora de la CLIA expresó su agradecimiento al Comité por su solemne reconocimiento del centenario del hundimiento del **Titanic** e hizo hincapié en el continuo compromiso del sector de los cruceros con la mejora de la seguridad de los buques de pasaje. Asimismo, expresó su más sentido pésame a todos los afectados por el accidente del **Costa Concordia** y su agradecimiento a todas las personas que participaron en la operación de respuesta, muchas de las cuales pusieron y siguen poniendo en peligro sus propias vidas al realizar esfuerzos heroicos. Tras observar que la seguridad de los pasajeros y tripulantes es la principal prioridad del sector de los cruceros, también manifestó su agradecimiento y pleno apoyo a las iniciativas tomadas por el Secretario General y la Organización tras el accidente del **Costa Concordia**.

### **Adopción del orden del día**

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

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

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

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

## **3 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO SNP DE 2010**

3.1 El Comité tomó nota del informe de la Secretaría sobre el estado del Protocolo SNP de 2010, así como del documento LEG 99/WP.2 que contiene las conclusiones clave de la reunión consultiva especial, celebrada en Ottawa en junio de 2003, sobre la implantación del Convenio SNP (documento LEG 87/11).

3.2 En particular, el Comité tomó nota de que:

- a fin de evitar toda confusión, los Gobiernos deberían ratificar el Protocolo SNP de 2010 en lugar del Convenio SNP de 1996, sin hacer referencia al Convenio, dado que el Protocolo sustituyó al Convenio; y
- varios documentos se habían incorporado al sitio de la OMI en la Red, a saber:
  - el texto refundido del Convenio de 1996 y del Protocolo de 2010;
  - la reseña del Convenio, enmendado por el Protocolo;
  - un modelo de formulario de notificación de la recepción de cargas sujetas a contribución;
  - el Código IMDG aplicable en 1996 (con función de búsquedas); y

- la Circular N° 3144, que contiene la lista de materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química que se mencionan por nombre en el Código IMSBC, y que también se mencionan por nombre en el Código IMDG aplicable en 1996; y la lista de materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química que se mencionan por nombre en el Código IMSBC, pero que no se mencionan por nombre en el Código IMDG aplicable en 1996.

3.3 La delegación de los Países Bajos presentó el documento LEG 99/3, en el cual se informa sobre los resultados de la reunión consultiva especial (Rotterdam, junio de 2011) para examinar las estrategias de implantación y ratificación con respecto al Protocolo de 2010. Habían asistido a la reunión delegaciones de nueve Estados Miembros y la delegación observadora de la Secretaría de los FIDAC, y volvieron a confirmar las conclusiones sobre la definición de "receptor", "transbordo" y las prescripciones relativas a la notificación antes de la ratificación. Los participantes habían acordado ultimar la legislación de implantación para 2013.

3.4 Se pidió al Comité Jurídico que adoptara una decisión acerca del emplazamiento del Fondo SNP de 2010 y de si debería haber una secretaría conjunta del Fondo SNP y de los FIDAC, lo cual restaría incertidumbre con respecto al futuro del Fondo SNP y facilitaría la labor de la Secretaría del Fondo de 1992, en particular con respecto a las deliberaciones con el Gobierno anfitrión acerca de la cuestión relativa a los privilegios, inmunidades y facilidades que hayan de otorgarse al futuro Fondo SNP. Se invitó al Comité a que refrendara las conclusiones de la reunión de Rotterdam, en particular la conclusión de que los resultados de la reunión de Ottawa de 2003, de los cuales se informa en los documentos LEG 87/11 y LEG 99/WP.2, presentaban el mejor enfoque para la implantación del Protocolo SNP de 2010.

3.5 La delegación observadora de los FIDAC presentó el documento LEG 99/3/1, en el cual se facilita información actualizada sobre la labor llevada a cabo por la Secretaría del Fondo de 1992 con respecto a los preparativos de carácter administrativo necesarios para la constitución del Fondo SNP, así como las medidas prácticas de asistencia a los Estados en la implantación del Convenio SNP de 2010, tales como la elaboración de una lista de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas contempladas en el Convenio SNP de 2010, en la que pueden realizarse búsquedas, y un sistema de cálculo de la carga sujeta a contribución revisado, en curso de preparación. El Comité observó que esto se había solicitado en la resolución 1 de la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio SNP.

3.6 Con respecto al estado del Protocolo SNP de 2010, se manifestó cierta inquietud porque, aunque se había adoptado con el propósito de eliminar los obstáculos a la ratificación del Convenio SNP de 1996 y de resolver los problemas prácticos relacionados con su implantación, los Estados Miembros de la OMI aún tenían que informar al Comité de su intención de constituirse en Partes en el Protocolo y facilitarle un calendario a tal efecto.

3.7 El Comité agradeció a la delegación de los Países Bajos la organización de la reunión consultiva especial de Rotterdam y a las Secretarías de los FIDAC y de la OMI sus preparativos para la constitución del Fondo SNP, en particular la elaboración de una lista de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en la que podían realizarse búsquedas (el buscador SNP o "*HNS Finder*" en inglés), y la información facilitada sobre el Convenio SNP en las páginas *web* de las respectivas organizaciones.

3.8 Con respecto al emplazamiento de la Secretaría del Fondo SNP, se expresaron las opiniones siguientes:

- una secretaría conjunta del Fondo SNP y de los FIDAC, con sede en Londres, sería una opción más práctica, sensata y rentable, dada la experiencia de la Secretaría de los FIDAC en la gestión de reclamaciones, la presencia en Londres de la mayoría de las instituciones marítimas y las similitudes entre los Convenios SNP y del Fondo. No obstante, la primera Asamblea del Fondo SNP, en lugar del Comité Jurídico, tendría que adoptar la decisión final acerca del emplazamiento de dicho Fondo; y
- en caso de que se decida que el Fondo SNP tenga su sede en Londres, sería necesario que suscribiera un acuerdo de sede con el Gobierno del Reino Unido. A este respecto, la delegación del Reino Unido observó que la redacción del acuerdo de sede podría ser un proceso largo y, por consiguiente, recomendó que el Director de los FIDAC se pusiera en contacto con las autoridades del Reino Unido lo antes posible, de conformidad con la resolución 1 de la Conferencia de 2010 sobre la revisión del Convenio SNP.

3.9 Con respecto al acuerdo de Ottawa, algunas de las opiniones manifestadas fueron las siguientes:

- dado que el Convenio SNP de 1996 no había entrado en vigor y que el Protocolo SNP de 2010 era un instrumento distinto, no todas las conclusiones de la reunión de Ottawa eran pertinentes;
- se llamó la atención sobre el hecho de que el Comité, en su 87º periodo de sesiones (octubre de 2003), había aprobado las conclusiones de la reunión de Ottawa, las cuales, por tanto, tenían valor histórico, dado que estaban relacionadas con el Convenio SNP de 1996, que había sido sustituido por el Protocolo de 2010; por tanto, no era posible refrendar todas las conclusiones de esa reunión; sin embargo, el Protocolo de 2010 aún presentaba varios elementos importantes del Convenio de 1996, y las conclusiones de la reunión de Ottawa, en cierta medida, aún eran pertinentes;
- puesto que no todas las delegaciones estuvieron presentes en la reunión de Rotterdam, no era posible refrendar todas las decisiones adoptadas en esa reunión; en cualquier caso, correspondía a la Asamblea del Fondo SNP y a los Estados Partes en el Protocolo de 2010 refrendar las conclusiones de la reunión de Rotterdam; y
- las conclusiones de la reunión de Ottawa no eran vinculantes, sino simplemente orientativas, y debían tenerse presentes al implantar el Convenio SNP.

3.10 El Comité tomó nota de una aclaración realizada por la delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (Clubes P e I) con respecto al párrafo 14.5 del documento LEG 99/3/1 y a que, desde el punto de vista de los Clubes P e I, la cuestión del terrorismo aún no se había resuelto a efectos del Convenio SNP y, de hecho, seguía estando pendiente de resolución. Por tanto, esta delegación opinó que el contenido de ese subpárrafo era inapropiado con respecto al terrorismo y los seguros y que era importante evitar cualquier malentendido.

#### **4 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**

4.1 La delegación de Australia presentó el documento LEG 99/4 en nombre de las 20 delegaciones coautoras del mismo; en él se proponía que se aumentasen los límites de responsabilidad establecidos en el artículo 6.1 a) y b) del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976/1996 en la cantidad permitida por el artículo 8. La delegación recalcó que la propuesta no establecía la cantidad en que deberían aumentarse los límites, dado que ésta era una cuestión que debían determinar los Estados Contratantes en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976.

4.2 La delegación del Japón presentó el documento LEG 99/4/1, que contiene un análisis de la tasa de inflación y una propuesta de aumentos modestos en los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996. El análisis se centró en las variaciones de los valores monetarios durante el periodo pertinente como único factor que podría justificar dicho aumento. Basándose en este análisis, propuso aumentar los límites en no más del 45 %.

4.3 La delegación de Australia presentó el documento LEG 99/4/3, que contiene un examen de los factores del artículo 8.5 y una propuesta de aumento de los límites del artículo 6 en la máxima cantidad permitida en virtud del artículo 8.6; el documento LEG 99/4/4, que contiene un análisis independiente, realizado por KPMG, de las variaciones de los valores monetarios que habían afectado al valor real de los límites del Protocolo de 1996; y el documento LEG 99/4/5, que contiene un análisis de las variaciones de los valores monetarios por referencia a los aumentos en los precios de los productos básicos. Tras este análisis, esta delegación propuso aumentar los límites en un 147 %, como resultado de la adopción de un aumento anual de los límites del 6 %, calculado como interés compuesto, de 1996 a 2012. Esto significaría que los límites nuevos serían aproximadamente 2,5 veces mayores que los límites actuales, suponiendo que se utilizara la fecha de adopción.

4.4 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (Clubes P e I) presentó el documento LEG 99/4/6, que contiene información y datos sobre reclamaciones adicionales con relación a los datos proporcionados previamente al Comité.

4.5 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) presentó el documento LEG 99/4/7, que contiene observaciones sobre los documentos presentados por el Japón, Australia y los Clubes P e I, e información adicional para facilitar el debate sobre todo aumento de los límites, y también destacó el principio de la "responsabilidad compartida" que rige los convenios de responsabilidad e indemnización de la OMI.

4.6 La Secretaría presentó el documento LEG 99/4/2, el cual, en su anexo, contiene un proyecto de resolución sobre la adopción de las enmiendas a los límites.

4.7 El Comité recordó que:

- en su 96º periodo de sesiones había aceptado una propuesta de la delegación de Australia de añadir un punto nuevo al programa de trabajo y un resultado previsto para el bienio 2010-2011, a fin de considerar la posibilidad de enmendar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 en virtud del procedimiento de enmienda tácita;



- en su 97º periodo de sesiones la delegación de Australia presentó documentos sobre cada uno de los factores enunciados en los artículos 8.5 y 8.6 del Protocolo de 1996, y los Clubes P e I proporcionaron datos sobre reclamaciones relativas a sucesos en los cuales se habían excedido los límites;
- mediante la Circular N° 3136, de fecha 6 de diciembre de 2010, el Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.1 del Protocolo de 1996, había distribuido una propuesta de 20 Estados Partes en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 de aumentar los límites de responsabilidad del artículo 6.1 a) y b), que el Comité examinaría en su 99º periodo de sesiones, en abril de 2012;
- la información que presentó la delegación de Australia en el documento LEG 98/7, en el 98º periodo de sesiones del Comité Jurídico, consistía en una comparación histórica de los aumentos previos de los límites de responsabilidad que hacía referencia a los límites de responsabilidad del Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima de 1957, el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 y el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976;
- habían pasado 16 años desde la adopción de los límites del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, y, de conformidad con las disposiciones sobre aceptación tácita del artículo 8 de dicho instrumento, si se adoptan en el presente periodo de sesiones, no entrarían en vigor hasta dentro de tres años, es decir, en 2015; y
- se llegó a un acuerdo general sobre la necesidad de examinar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, a fin de garantizar la disponibilidad de indemnización adecuada para las víctimas, así como sobre la aplicabilidad del procedimiento de enmienda tácita para que todas las revisiones de los límites tuvieran efecto.

4.8 El Comité tomó nota de las condiciones que figuran en el artículo 8 respecto del límite máximo de toda enmienda a las cuantías de limitación, en cuyo párrafo 6 b) se estipula lo siguiente: "No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio enmendado por el presente Protocolo, incrementado, como máximo, en un 6 % anual, calculado como interés compuesto, a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma"; y del párrafo 6 c), que estipula lo siguiente: "No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio enmendado por el presente Protocolo, multiplicado por tres".

4.9 Existen tres factores, estipulados en el artículo 8.5 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, que el Comité debería tener en cuenta al calcular la cuantía del incremento, que son 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.

4.10 Hubo un amplio apoyo al aumento de los límites, y se acordó que el año que debería utilizarse para calcular los límites debería ser 2012, dado que es el año de adopción de los límites nuevos.

4.11 Algunas de las opiniones expresadas en apoyo del máximo aumento posible fueron las siguientes:

- con respecto a la experiencia que se tenga de los sucesos, sería necesario centrarse en la cuantía de los daños en lugar del número de sucesos simplemente, en particular porque el artículo 8.5 no estipula que deba tenerse en cuenta el número de sucesos. Si bien este número fue bajo, la cantidad de reclamaciones en las cuales se excedieron los límites fue considerable;
- en relación con las fluctuaciones en el valor de las monedas, el artículo 8.5 no indica el método de cálculo. KPMG calculó las fluctuaciones en el valor de las monedas teniendo en cuenta la tasa media de inflación en los Estados Contratantes en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad, que fue del 3,1 %, mientras que en todo el mundo fue del 4,1 %;
- con respecto al efecto que pueda tener el aumento de los límites en el coste del seguro, no era previsible según la información proporcionada por los Clubes P e I;
- si bien la limitación de la responsabilidad es un principio de larga tradición en el derecho marítimo, es un privilegio y no un derecho. Los Gobiernos tienen la obligación de proteger los intereses de las víctimas de los sucesos marítimos;
- es conveniente que los límites del Convenio de Limitación de la Responsabilidad aumenten en la misma proporción que los costes reales de indemnizar a las víctimas, lo cual puede no suceder, especialmente en el caso de las reclamaciones por daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques. Si el régimen del Convenio de Limitación de la Responsabilidad no dispone límites adecuados, los Estados ribereños podrían verse tentados a adoptar medidas unilaterales para aumentar los límites sin tener en cuenta el régimen internacional;
- la propuesta del Japón está basada en cálculos efectuados solamente hasta 2010; sin embargo, la fecha de adopción sería 2012 y la fecha de entrada en vigor sería 2015. Los límites no podrían modificarse nuevamente hasta 2020 y serían aplicables a partir de 2023. En consecuencia, quizá sea adecuado incluir un margen de protección contra la inflación futura para evitar que los límites nuevos queden inmediatamente obsoletos;
- en los dos casos de Noruega, en el suceso del **Server**, la diferencia entre los costes previstos y los límites estipulados por el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 fue de 23 millones de dólares de los Estados Unidos, y en el suceso del **Full City**, la diferencia fue de 36 millones de dólares. Si bien no se cuestiona el principio de limitación de la responsabilidad, los límites deben ser suficientes para satisfacer las demandas; y
- el principio de "el que contamina paga" es una regla establecida que afirma que los costes de la contaminación deberían ser sufragados por quienes contaminen y que no existe una responsabilidad o riesgo compartido. En consecuencia, deberían aumentarse los límites hasta una cantidad que permita indemnizar adecuadamente a las víctimas y los Estados ribereños por los costes incurridos en la lucha contra los daños por contaminación debida a derrames de hidrocarburos para combustible de los buques.

4.12 Algunas de las opiniones expresadas en apoyo de un aumento modesto de los límites de responsabilidad fueron las siguientes:

- según la información disponible en la actualidad, el aumento máximo permisible no parece justificarse lo suficiente;
- basándose en la información proporcionada por los Clubes P e I, desde el año 2000 los límites del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 solamente se excedieron en 10 sucesos notificados relacionados con reclamaciones por contaminación debida a hidrocarburos para combustible de los buques, lo cual representa menos del 2 % de todas las reclamaciones presentadas. De estos datos se deduce que los límites de responsabilidad existentes son, en general, suficientes y que solamente podría justificarse un aumento modesto;
- la mayoría de los casos en que se excedieron los límites fueron casos de contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques; no obstante, el aumento de los límites del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 no se aplicaría tan sólo a los daños por contaminación debida a hidrocarburos para combustible de los buques, sino también a otros tipos de daños. Según la información proporcionada por los Clubes P e I, la categoría de los casos de contaminación por hidrocarburos que no sean para combustible de los buques en que se han excedido los límites es insignificante, habiéndose notificado tan sólo tres casos entre 1996 y 2004. En consecuencia, no debería ponerse demasiado énfasis en las reclamaciones por daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques;
- teniendo en cuenta las fluctuaciones en el valor de las monedas, el cálculo del Japón era razonable y demostraba que entre 1996 y 2010 las fluctuaciones fueron del 45 %. En consecuencia, los límites de responsabilidad solamente deberían aumentarse hasta el nivel necesario para reflejar las fluctuaciones registradas en el valor de las monedas desde el último aumento, de un 45 %, realizado en 1996;
- si bien no podía cuantificarse el efecto en el coste del seguro, éste solamente sería asequible si los aumentos de los límites fueran razonables; y
- los límites de responsabilidad deberían fijarse en un nivel que no invalide el concepto de limitación de la responsabilidad, que es un principio crucial y fundamental de la responsabilidad y los riesgos compartidos entre todas las partes interesadas. Por definición, según el concepto de limitación de la responsabilidad, algunas reclamaciones exceden de los límites; de lo contrario, la responsabilidad sería ilimitada.

4.13 Algunas de las opiniones expresadas en apoyo de un aumento situado entre el aumento máximo y un aumento modesto fueron las siguientes:

- la cuestión que examina el Comité es compleja y no puede extraerse una orientación clara de la documentación sobre las fluctuaciones en el valor de las monedas ni sobre el efecto en el coste del seguro. Se manifestó apoyo a los cálculos de los documentos presentados por Australia, cuya evaluación había demostrado que el aumento debería ser de entre el 4 y 6 % anual a fin de mantener el valor de los límites del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976; y

- era necesario lograr un equilibrio entre los distintos intereses como, por una parte, el concepto de limitación de la responsabilidad y, por otra, el concepto de indemnización plena y el principio de "el que contamina paga". Se debería brindar una protección suficiente y razonable a los reclamantes, teniendo también en cuenta que los límites se aplicarían en el futuro durante mucho tiempo.

4.14 Algunas de las demás opiniones expresadas fueron las siguientes:

- los límites del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 ya no eran suficientes para indemnizar por los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, y deberían establecerse límites independientes para el Convenio sobre el Combustible de los Buques;
- era necesario que en el futuro el Comité Jurídico evaluara la correlación existente entre el Convenio sobre el Combustible de los Buques y el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, y hallara soluciones adecuadas para la indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques que no ejercieran una presión excesiva sobre el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 y sus límites de responsabilidad generales;
- se manifestó cierta inquietud porque se estaba pidiendo al Comité que considerara una cifra alternativa que no se fundamentaba en ningún documento presentado para su examen antes del presente periodo de sesiones del Comité. El Comité sólo había recibido tres opciones documentadas para su examen y, por tanto, sería arbitrario que aceptara cualquier otra cifra alternativa;
- no se ha demostrado que exista una necesidad imperiosa de aumentar los límites, lo cual, por consiguiente, no se justifica; y cualquier aumento de los límites podría disuadir a los Gobiernos de adherirse al Convenio; y
- la propuesta de Australia solamente se limitaba al aumento de los límites de responsabilidad estipulados en el artículo 3 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976; el Comité también debería tener en cuenta que el Convenio establece otros límites como los del artículo 4, que trata de la muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque, y los del artículo 5 para los Estados que no sean miembros del FMI; no obstante, no se presentó ninguna propuesta formal de aumentar dichos límites. El Comité quizá desee considerar la posibilidad de debatir, en su próximo periodo de sesiones, el ajuste de estos límites a los nuevos límites acordados en el presente periodo de sesiones y qué procedimiento debería aplicarse.

4.15 En vista de las consideraciones anteriores, el Comité apoyó el aumento modesto de los límites propuestos por el Japón, ajustado a fin de tener en cuenta el año de adopción, a saber, 2012, lo cual se tradujo en un aumento del 51 %.

4.16 El Comité adoptó la resolución sobre la adopción de enmiendas a las cuantías de limitación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, que figura en el documento LEG 99/WP.8, cuyo anexo recoge los límites nuevos. Esta resolución figura en el anexo 2 del presente informe.

4.17 Tras adoptarse la resolución, la delegación de Australia formuló una declaración en la cual señaló a la atención del Comité varias inquietudes que tenía en relación con el enfoque del Comité respecto de la adopción del aumento de los límites y la necesidad de aclarar el papel que desempeñan los Estados no Contratantes cuando se examinan las enmiendas de los límites. En relación con este último aspecto, la delegación recomendó firmemente que esto se aclarase en el futuro. La declaración figura en el anexo 3 del presente informe.

## **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 el Sr. Brandt Wagner, Especialista Marítimo Superior, presentó el documento LEG 99/5.

5.2 El Sr. Wagner observó que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM o "el Convenio") de la OIT había sido ratificado por 25 Estados Miembros que representan más del 56 % del arqueo bruto mundial. Por tanto, sólo se necesitaban cinco ratificaciones más para que entrara en vigor, habiéndose ya cumplido los requisitos con respecto al arqueo. Estaba previsto recibir esas cinco ratificaciones adicionales en 2012, de modo que el CTM entraría en vigor a mediados de 2013.

5.3 El Sr. Wagner hizo referencia al amplio programa de formación sobre el Convenio que se imparte en el Centro de Formación Internacional de la OIT, en Italia, y a los numerosos cursos de formación impartidos a nivel nacional. La OIT también había elaborado numerosas publicaciones y otras herramientas relacionadas con el CTM, incluido el *Handbook on Model National Provisions* y el *Handbook on Social Security for Seafarers*.

5.4 En marzo de 2012 el Consejo de Administración de la OIT adoptó órdenes permanentes del Comité Tripartito Especial, de conformidad con el CTM. El mandato del Comité es mantener el Convenio bajo examen continuo, y se convocará una vez que el Convenio haya entrado en vigor. El Comité estará integrado por dos representantes designados por el Gobierno de cada país que haya ratificado el Convenio y por los representantes de los propietarios de buques y gente de mar designados por el Consejo de Administración tras mantener las pertinentes consultas con la Comisión Paritaria Marítima de la OIT. El Comité también desempeñará una importante función consultiva en virtud del artículo VII del CTM respecto de los países que carezcan de organizaciones de propietarios de buques o gente de mar a los que se pueda consultar al implantarlo. El Comité también tendrá la facultad de examinar toda enmienda al Convenio.

5.5 En su primera reunión el Comité analizará las propuestas de enmiendas sobre la cuestión de la garantía financiera para la gente de mar y sus familiares a cargo en casos de lesiones corporales, muerte o abandono. Las enmiendas previstas se basan en las recomendaciones adoptadas en marzo de 2009 por el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT.

5.6 Varias delegaciones facilitaron información sobre el estado de la ratificación del CTM y la labor que está realizándose para su implantación.

5.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación observadora de la OIT sobre los avances realizados para la entrada en vigor y la implantación del CTM, así como de la información sobre las enmiendas relativas al abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar, e instó a los Estados que todavía no habían ratificado el Convenio a que considerasen la posibilidad de hacerlo cuanto antes.

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

6.1 El Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, había adoptado la resolución A.1056(27): "Promoción más amplia posible de la aplicación de las Directrices de 2006 sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", previamente aprobada por el Comité en su 96º periodo de sesiones. Posteriormente, la resolución fue enmendada para que incluyera, en el anexo, la resolución de la Asamblea A.987(24): "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo".

6.2 El representante de la delegación observadora de la OIT presentó el documento LEG 99/6 y señaló que, de conformidad con las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración de la OIT en su 313ª reunión (noviembre de 2011), el Director General de la OIT había comunicado la resolución A.1056(27)/Rev.1 de la Asamblea de la OMI a todos los Estados Miembros de la OIT. Se pidió a los Gobiernos Miembros que adoptasen disposiciones para que el texto de la resolución fuese examinado por sus servicios competentes y se transmitiera a las organizaciones pertinentes de empleadores y trabajadores. La OIT, en colaboración con la OMI, continuaba manteniendo sometido a examen el problema del trato injusto de la gente de mar en caso de accidente marítimo y, según procedía, evaluaba periódicamente la magnitud del problema.

6.3 El Comité tomó nota de que, de conformidad con la decisión adoptada en su último periodo de sesiones, se había remitido al Comité de Facilitación, en su 37º periodo de sesiones, el documento LEG 98/6 (República Islámica del Irán), en el cual se facilita información y se formulan observaciones acerca del trato injusto de la gente de mar debido a su nacionalidad o creencias religiosas y se citan varios casos de denegación del permiso de tierra y el acceso a las instalaciones médicas en tierra, junto con un resumen de las deliberaciones del Comité. El documento se había remitido a un grupo de trabajo para que lo examinara. El Comité de Facilitación había tomado nota de que la República Islámica del Irán pensaba presentar un texto enmendado de la Norma pertinente del Convenio de Facilitación (3.44) en el próximo periodo de sesiones del Comité.

6.4 La delegación observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), en nombre del Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar, informó al Comité de una encuesta que había realizado acerca de las experiencias de la gente de mar a la que se habían imputado delitos.

6.5 La encuesta se había realizado durante un periodo de 12 meses, que finalizó en febrero de 2012, y se había efectuado en ocho idiomas. En total, se recibieron 3 480 cuestionarios cumplimentados por marinos de 68 nacionalidades distintas.

6.6 A continuación se señalan dos conclusiones importantes derivadas de la encuesta:

- se habían imputado delitos a un 8,27 % de los marinos encuestados; y
- en la mayoría de los casos los capitanes habían resultado imputados y, de hecho, se habían imputado delitos a casi el 24 % de los capitanes que cumplimentaron el cuestionario.

6.7 El cuestionario contenía preguntas concretas sobre las experiencias de la gente de mar a la que se habían imputado delitos:

- un 44 % de los marinos informaron de que habían sido sometidos a cacheos;
- un 87 % señaló que no contaron con asistencia letrada;
- un 91 % de los marinos que requirieron servicios de interpretación afirmaron que no se les habían prestado tales servicios; y
- un 89 % afirmó que no se les habían explicado sus derechos.

6.8 Asimismo, se preguntó específicamente a la gente de mar cuáles habían sido sus impresiones:

- el 80 % se sintió intimidado o amenazado;
- el 46 % afirmó que sería reacio a colaborar de manera abierta y determinada en las indagaciones sobre accidentes y las investigaciones sobre siniestros; y
- un 81 % en total consideró que no había recibido un trato justo.

6.9 Estas conclusiones se señalaron a la atención del Comité por su relación con las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, con la resolución de la OMI en la que se fomentan las Directrices, así como con el documento presentado por la OIT. En breve podrá consultarse el informe completo en el sitio en la Red del Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar ([www.seafarersrights.org](http://www.seafarersrights.org)).

6.10 Se observó que las estadísticas demostraban que era necesario implantar mejor las Directrices.

6.11 Una delegación, tras opinar que el trato justo de la gente de mar era una cuestión de importancia crucial, señaló que, al examinar las cuestiones relacionadas con la delincuencia y la imputación de delitos a la gente de mar, había una tendencia continua a facilitar libros registros falsos y a realizar declaraciones falsas ante los funcionarios, lo cual menoscababa los esfuerzos realizados en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto. En este contexto, el Comité tenía que tener presente la jerarquía de la responsabilidad para garantizar que los buques sean seguros, estén protegidos y sean ecológicamente racionales. Tal responsabilidad empieza por el propietario del buque, la compañía naviera y las personas a bordo, las sociedades de clasificación y, en especial, la supervisión eficaz por el Estado de abanderamiento. La supervisión del Estado rector del puerto también forma parte de esta jerarquía, pero debería ser la última línea de defensa, en lugar de la primera. Por lo tanto, debería examinarse la cuestión a la luz de un análisis más exhaustivo.

6.12 El Comité tomó nota de la información facilitada por la OIT y la Secretaría, y agradeció al Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar las estadísticas proporcionadas y le alentó a presentar un informe completo de su estudio en el próximo periodo de sesiones del Comité.

## 7 PIRATERÍA

7.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en los documentos LEG 99/7 y LEG 99/WP.5, que contienen información sobre la 9ª y 10ª reuniones del Grupo de trabajo 2 (GT 2) del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, celebradas, respectivamente, en las Seychelles en octubre de 2011 y en Copenhague en marzo de 2012.

7.2 Se informó al Comité de que se celebraría una reunión especial del GT 2 el 24 de abril de 2012, en la sede de la OMI, a fin de debatir las cuestiones jurídicas relacionadas con las directrices para las compañías privadas de protección marítima (CPPM) que proporcionan guardias armados (PPPA).

7.3 En respuesta a la solicitud de que la OMI facilitada a las delegaciones de las fechas de todas las reuniones del GT 2, dado que era posible que no estuviesen al tanto de las reuniones del Grupo con antelación, se sugirió que, dado que Dinamarca había organizado las reuniones del GT 2, que se celebraron en varios lugares, los delegados deberían ponerse en contacto con el Gobierno de Dinamarca a través de la dirección de correo electrónico [jtf@um.dk](mailto:jtf@um.dk) a fin de obtener esta información.

7.4 Algunas delegaciones presentaron información sobre el estado jurídico de su legislación nacional en relación con el empleo de personal de protección armada a bordo y el uso de la fuerza.

7.5 La Secretaría presentó el documento LEG 99/7/2, que contiene información sobre un posible estudio de la Secretaría acerca de la elaboración de una base de datos de jurisprudencia en relación con los actos de piratería perpetrados frente a la costa de Somalia. La Secretaría observó que, desde que se había distribuido este documento, se le había informado de que el Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia (UNICRI) ya gestiona una base de datos de este tipo a la que se puede acceder a través del sitio en la Red [http://www.unicri.it/maritime\\_piracy](http://www.unicri.it/maritime_piracy). La Secretaría invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran la pertinente información directamente al UNICRI o a la OMI a fin de que se le remita al UNICRI.

7.6 Se manifestó un apoyo general a la base de datos y se expresaron las siguientes opiniones:

- si bien los Estados estaban dispuestos a transmitir sus fallos a la OMI a fin de que se incluyan en la base de datos del UNICRI, se debería respetar la legislación sobre confidencialidad de los Estados;
- no era necesario duplicar la labor llevada a cabo por el UNICRI; en consecuencia, sería aconsejable tener un enlace entre los sitios en la Red de la OMI y del UNICRI;
- la base de datos debería incluir no solamente los fallos relacionados con los actos de piratería perpetrados frente a la costa de Somalia, sino también los relacionados con los ataques de piratas en otras zonas geográficas;
- la base de datos no debería incluir solamente fallos respecto de actos de piratería, sino que debería aplicarse para incluir fallos sobre otros delitos relacionados con la piratería; y



- la base de datos también debería incluir información sobre los traslados postjudiciales.

7.7 Se pidió a la Secretaría que se pusiera en contacto con el UNICRI en relación con las sugerencias anteriores y que informara oportunamente al LEG 100.

7.8 La delegación de Ucrania presentó el documento LEG 99/7/1, en el que se solicita información sobre la detención de piratas que operan en el golfo de Adén, el mar Arábigo y en el océano Índico septentrional a fin de evaluar la magnitud del problema de enjuiciar a los culpables.

7.9 La delegación sugirió que la Secretaría se pusiera en contacto con organismos de la región que participen directamente en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada, principalmente la Fuerza Naval de la Unión Europea para Somalia (EU NAVFOR) y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), pero también la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), a fin de solicitar información sobre el número de piratas capturados, trasladados a tierra para ser investigados y detenidos, o no imputados y liberados dadas las dificultades para detenerlos, e identificar dichas dificultades.

7.10 Se informó al Comité de que la base de datos GISIS del sitio de la OMI en la Red incluía parte de la información solicitada por Ucrania. Esta base de datos tiene acceso de sólo lectura, permite realizar búsquedas, contiene información como el número de piratas capturados y las fechas de liberación de los buques secuestrados, y descripciones breves de los ataques. Además de eso, el informe del Secretario General de las Naciones Unidas sobre el establecimiento de tribunales especializados contra la piratería en Somalia y otros Estados de la región, que figura en el anexo del documento LEG 99/7/2, incluye un cuadro que contiene un desglose de los enjuiciamientos por ataques de piratas en todo el mundo.

7.11 Respecto de la información solicitada en el documento LEG 99/7/1, se manifestaron las siguientes opiniones:

- se podría refundir la información de los sitios en la Red del GISIS y del UNICRI;
- la información solicitada debería tener en cuenta la legislación sobre la protección de datos personales;
- es posible que sea necesario concertar un acuerdo oficial entre la OMI y la Unión Europea sobre el intercambio de información; y
- no debería duplicarse la labor de la OMI u otros organismos.

7.12 Se manifestó un apoyo general a las medidas propuestas por la delegación de Ucrania y se solicitó a la Secretaría que presentase un informe al Comité en su próximo periodo de sesiones sobre los resultados de su labor.

## **8 CUESTIONES SURGIDAS DE LOS PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS 106º Y 107º DEL CONSEJO, DEL 26º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO Y DEL VIGÉSIMO SÉPTIMO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA**

8.1 La Secretaría presentó el documento LEG 99/8 sobre las decisiones y conclusiones de los periodos de sesiones ordinarios 106º y 107º del Consejo, del 26º periodo de sesiones extraordinario del Consejo y del vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea sobre cuestiones de interés para la labor del Comité Jurídico.

8.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría y, tal como le había pedido el Consejo, acordó volver a examinar la revisión propuesta del principio estratégico 7.2 en el contexto de su punto del orden del día sobre "Otros asuntos" e informar al Consejo oportunamente.

8.3 Asimismo, el Comité acordó examinar, en relación con el punto 11 de su orden del día:

- dos documentos (LEG 99/11/1 y LEG 99/INF.2) presentados en respuesta a la solicitud formulada en la resolución A.1058(27) de la Asamblea para que se presentaran documentos relacionados con las orientaciones para los casos de denuncia de un presunto delito en el mar, incluida la justificación y necesidad imperiosa de este nuevo resultado no previsto; y
- un documento (LEG 99/11/2) en el que se proponen enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité Jurídico.

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

9.1 La Directora Adjunta Superior de la División de Cooperación Técnica presentó el documento LEG 99/9/1, en el que se examinan las actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima llevadas a cabo desde enero hasta diciembre de 2011.

9.2 Informó al Comité de que:

- la División de Cooperación Técnica estaba ejecutando el PICT correspondiente a 2012-2013. Se habían planificado más actividades para ayudar a los Estados Miembros a redactar, actualizar y poner en vigor la legislación marítima primaria y secundaria sobre cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos de la OMI. Asimismo, está previsto impartir durante el bienio 2012-2013 cursos regionales y nacionales de formación en redacción de legislación marítima en países seleccionados, incluidos países menos adelantados (PMA) y pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID); y
- de conformidad con la resolución 2: "Fomento de la cooperación y la asistencia técnica", adoptada por la Conferencia internacional de 2010 sobre la revisión del Convenio SNP, el PICT para 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. Las actividades previstas en el marco del Programa incluirían la

elaboración de materiales didácticos para fomentar la ratificación del Protocolo, lo cual facilitaría la implantación mundial efectiva del régimen internacional de la responsabilidad e indemnización de daños por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas procedentes de los buques.

9.3 La Secretaría presentó el documento LEG 99/9, en el que se informa de las actividades del Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) de la OMI correspondientes a 2011. 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 2010-2011 y los nombres de los estudiantes a quienes se otorgó el doctorado en mayo de 2011.

9.4 Varias delegaciones expresaron su agradecimiento al IMLI, a la OMI y al Gobierno de Malta por brindar a sus estudiantes la oportunidad de estudiar en el IMLI. También se informó al Comité de que el premio a la mejor tesis del Máster en Derecho Ambiental se había otorgado a un estudiante de las Islas Cook.

9.5 El Comité tomó nota de esta información.

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

10.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 99/10 y LEG 99/WP.7, que contienen información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité Jurídico.

10.2 El Comité tomó nota de que en el anexo del documento LEG 99/10 se ofrecía información actualizada, al 10 de febrero de 2012, sobre el estado jurídico y las novedades registradas desde el último examen realizado por el Comité, en abril de 2011, y de que esa información se había actualizado de nuevo, al 13 de abril de 2012, en el documento LEG 99/WP.7.

10.3 El Comité pidió a las delegaciones que alentasen a sus respectivos Gobiernos a trabajar en aras de la ratificación de todos los convenios elaborados bajo los auspicios del Comité Jurídico y, consciente de que la falta de avances con respecto a la entrada en vigor del Protocolo de Atenas de 2002, del Convenio de Nairobi de 2007 sobre la Remoción de Restos de Naufragio y del Protocolo SNP de 2010 podía repercutir negativamente en la labor del Comité, hizo particular hincapié en dichos tratados.

10.4 El Comité también alentó a los Estados que aún no hubiesen ratificado los Protocolos SUA de 2005, los cuales ya habían entrado en vigor, a que lo hicieran para asegurar la creciente utilidad de dichos tratados en facilitar la detención y el enjuiciamiento de toda persona que intervenga en actos delictivos contra la seguridad de la navegación.

10.5 La delegación de Dinamarca informó al Comité de que pronto estaría en situación de depositar el instrumento de ratificación del Protocolo de Atenas de 2002. Hacía varios años que se había adoptado el Convenio SNP de 1996 y se había dado inicio a la labor de implantación del Protocolo SNP de 2010. En cuanto a los Protocolos SUA de 2005, se contaba con la legislación necesaria y se preveía que el proceso de ratificación se iniciara en breve. El proceso de redacción de la legislación de implantación en relación con el Convenio de Nairobi de 2007 sobre la Remoción de Restos de Naufragio estaba muy avanzado.

10.6 La delegación del Reino Unido informó al Comité de que la legislación nacional referente al Convenio de Nairobi de 2007 sobre la Remoción de Restos de Naufragio había recibido la aprobación del Parlamento y el instrumento de adhesión del Reino Unido se depositaría en fecha inminente.

10.7 La delegación de los Países Bajos informó al Comité de que el Parlamento había avanzado en la promulgación de legislación relativa al Protocolo de Atenas de 2002 y estaba previsto que se ratificase antes de que finalizase 2012. La redacción de la legislación de implantación del Convenio de Nairobi de 2007 sobre la Remoción de Restos de Naufragio estaba en las etapas finales.

10.8 La delegación del Canadá informó al Comité de que se estaba redactando la legislación para la implantación del Protocolo SNP de 2010. Las consultas de carácter político acerca del Convenio de Nairobi de 2007 sobre la Remoción de Restos de Naufragio y de los Protocolos SUA de 2005 estaban en curso.

10.9 La delegación de Kenya informó al Comité de que se estaba redactando la legislación nacional relativa al Protocolo SNP de 2010 y de que Kenya también estaba considerando la ratificación de los Protocolos SUA de 2005 y del Convenio de Nairobi de 2007 sobre la Remoción de Restos de Naufragio.

10.10 La delegación de los Países Bajos presentó el documento LEG 99/10/1 en nombre de varias delegaciones coautoras, en el que se llama la atención de los Estados sobre la necesidad de formular una reserva, al ratificar el Protocolo de Atenas de 2002, a fin de que las prescripciones relativas al seguro respecto de los riesgos de guerra y de terrorismo queden determinadas por las Directrices de la OMI elaboradas por el Comité.

10.11 La delegación observadora de los Clubes P e I agradeció a los coautores la presentación del documento y subrayó la posible repercusión para los proveedores de P e I de las tarjetas azules de riesgos que no son de guerra, conformes al Convenio de Atenas, en el caso de que los Estados no formulen una reserva al depositar los instrumentos de ratificación o de adhesión al Protocolo. La delegación observadora señaló a los Estados la posible repercusión descrita en el párrafo 7 del documento, que, en su opinión, era probablemente correcta.

10.12 Para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de Atenas de 2002 y garantizar la aplicación uniforme de las reglas sobre responsabilidad y seguro entre Estados Partes, el Comité alentó a las Administraciones, por los motivos expuestos, a considerar seriamente la posibilidad de formular una reserva o hacer una declaración, en el momento de la ratificación, acerca de la limitación de la responsabilidad de los transportistas y la limitación del seguro obligatorio para los riesgos de actos de terrorismo, teniendo en cuenta la situación actual del mercado de seguros, tal como se recomienda en las Directrices para la implantación del Protocolo de Atenas de 2002, adoptadas por el Comité Jurídico en su 92º periodo de sesiones y distribuidas mediante la Circular Nº 2758, de fecha 20 de noviembre de 2006.

10.13 El Comité tomó nota de la declaración hecha por la delegación observadora de los Clubes P e I sobre las posibles consecuencias, en lo que respecta al Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo, de las medidas restrictivas adoptadas recientemente por el Consejo Europeo contra la República Islámica del Irán. El Comité también tomó nota de que esta cuestión se debatiría en la Asamblea del Fondo de 1992 (del 24 al 27 de abril de 2012).

## 11 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

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

11.1 La Secretaría presentó el documento LEG 99/11, en el que se facilitan los resultados previstos del Comité para el bienio 2012-2013, a fin de que el Comité pueda examinarlos para garantizar el cumplimiento de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)) (Directrices sobre la aplicación de los planes).

11.2 El Comité recordó que el Consejo, en su 26º periodo de sesiones extraordinario, había invitado a los órganos de la Organización a que examinaran sus resultados previstos en la primera oportunidad que se presentase durante el próximo bienio para garantizar que se ajustan a las Directrices sobre la aplicación de los planes.

11.3 El Comité examinó las cuestiones señaladas por el Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización, que se resumen en el documento LEG 99/11 (por ejemplo, el hecho de que los resultados no se habían presentado en términos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos, resultados duplicados, resultados descritos como "de carácter indefinido" y resultados respecto de los cuales no se hubiese trabajado durante un periodo prolongado). Con respecto a la duplicación de resultados, el Comité decidió:

- en cuanto a los resultados relacionados con el trato justo de la gente de mar, suprimir el resultado previsto 6.3.1.1 y mantener el resultado previsto 1.1.2.6;
- en cuanto a los resultados relacionados con el abandono, lesiones corporales o muerte de la gente de mar y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT, suprimir el resultado previsto 6.3.1.2 y mantener el resultado previsto 1.1.2.41;
- en cuanto a los resultados relacionados con los instrumentos SUA, suprimir el resultado previsto 1.1.2.42 y mantener el resultado previsto 6.1.2.1;
- en cuanto a los resultados relacionados con las estrategias para facilitar la entrada en vigor de determinados instrumentos, suprimir el resultado previsto 1.2.1.5 y mantener el resultado previsto 2.0.1.15; y
- en cuanto a los resultados relacionados con la piratería, suprimir el resultado previsto 6.2.1.3 y mantener el resultado previsto 6.2.2.3.

11.4 El Comité no adoptó ninguna decisión sobre la revisión de sus resultados previstos para garantizar que se presentan en términos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos, pero esta cuestión volverá a examinarse en el próximo periodo de sesiones, en particular a fin de garantizar que se ha acordado el texto apropiado para el Plan de acción de alto nivel del próximo periodo bienio (2014-2015).

11.5 Al examinar los resultados previstos que contienen la expresión "de carácter indefinido" en el plazo de ultimación previsto, el Comité acordó que el resultado previsto relacionado con la aportación del PICT en materia de legislación marítima (resultado previsto 3.5.1.4) debería mantenerse como un punto del orden del día de carácter indefinido. El Comité volverá a examinar esta cuestión en su próximo periodo de sesiones.

11.6 El Comité acordó remitir las decisiones anteriores al Consejo para que las refrendase.

**b) Situación de los resultados previstos**

11.7 Con respecto al resultado previsto 2.0.1.15 sobre las estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de Atenas de 2002, los Protocolos SUA de 2005 y el Convenio de Nairobi de 2007 sobre la Remoción de Restos de Naufragio, el Comité recordó que los Protocolos SUA de 2005 habían entrado en vigor el 28 de julio de 2010; había adoptado orientaciones sobre el Protocolo de Atenas en su 92º periodo de sesiones, distribuidas mediante la Circular N° 2758, y no se habían presentado propuestas adicionales; y había elaborado orientaciones sobre el Convenio en Nairobi que fueron adoptadas por la Asamblea en su último periodo de sesiones mediante la resolución A.1057(27). Por consiguiente, el Comité convino en que se había "alcanzado" este resultado previsto.

11.8 El Comité dio su visto bueno al informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio en curso basándose en el anexo del documento LEG 99/WP.3, revisado. El informe figura en el anexo 4 del presente informe.

**c) Enmiendas a las Directrices del Comité: lista de comprobaciones para identificar prescripciones y cargas administrativas**

11.9 El Comité recordó que el Consejo, en su 26º periodo de sesiones extraordinario, había acordado incorporar en las Directrices sobre la aplicación de los planes, con efecto inmediato, la lista de comprobaciones para identificar prescripciones y cargas administrativas en el futuro, y pidió a los Comités que actualizaran en consecuencia sus Directrices sobre organización y método de trabajo.

11.10 A este respecto, el Comité examinó las enmiendas propuestas en el documento LEG 99/11/2 para reflejar la decisión del Consejo, incluidas las notas a pie de página que hacen referencia a la lista de comprobaciones para identificar prescripciones y cargas administrativas, y un anexo adicional con la lista de comprobaciones. Se señaló que el MSC y el MEPC estaban examinando o habían examinado y aprobado las mismas enmiendas.

11.11 El Comité acordó enmendar sus Directrices sobre organización y método de trabajo (LEG.1/Circ.6), conforme a la propuesta formulada en el documento LEG 99/11/2, y pidió a la Secretaría que distribuyera una circular revisada para reflejar las enmiendas.

**d) Propuesta de resultado no previsto**

11.12 El Comité examinó una propuesta de resultado no previsto sobre la recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas.

11.13 El Comité:

- recordó que la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones, había adoptado la resolución A.1058(27): "La recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas". En la resolución se invitaba a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a que presentaran propuestas al Comité Jurídico a fin de posibilitar el examen de las cuestiones planteadas

en la resolución, teniendo en cuenta que los aspectos de jurisdicción penal deberían ajustarse al derecho internacional;

- tomó nota de que en el documento LEG 99/11/1 se proponía la elaboración de orientaciones sobre esta cuestión como un nuevo resultado no previsto que se añadiría al orden del día bienal del Comité Jurídico; y
- tomó nota de que en las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité se establece el procedimiento que debe seguirse cuando se propone un resultado no previsto.

11.14 La delegación del Reino Unido presentó los documentos LEG 99/11/1 y LEG 99/INF.2, en nombre de las delegaciones coautoras, e invitó al Comité a que examinase la posibilidad de añadir un nuevo resultado no previsto a su orden del día bienal sobre orientaciones tras la denuncia de un presunto delito en el mar, basándose en el documento LEG 98/INF.3 y la resolución A.1058(27). Si bien se reconocen las estrictas restricciones presupuestarias actuales y la carga que impondría la inclusión de nuevos resultados no previstos en el presupuesto de la Organización, se había demostrado la necesidad imperiosa de elaborar tales orientaciones.

11.15 En relación con dos casos recientes de desaparición de un pasajero de un buque de pasaje matriculado en las Bahamas, en marzo de 2011, y la desaparición, en junio de 2010, de un agregado de un buque de carga matriculado en el Reino Unido, la delegación señaló que:

- cuando los buques se encuentran en lugares más remotos o demasiado lejos de un puerto donde pueda embarcar oportunamente un investigador de la autoridad pertinente, es necesario facilitar aún más las investigaciones futuras por la autoridad pertinente;
- algunos buques son, de hecho, de un tamaño equivalente a una ciudad grande. Esta comparación destaca la realidad de que las tripulaciones de los buques están aisladas, en su lugar de trabajo, de los investigadores de delitos profesionales que, en condiciones normales, recolectarían y preservarían las pruebas en caso de haberse cometido un delito grave o de haber desaparecido una persona en tierra;
- en algunas circunstancias, a menudo se pide a la gente de mar que recolecte y preserve pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave, sin disponer de orientaciones ni apoyo adecuados, lo cual también justifica la necesidad de prestar asistencia al capitán o la tripulación del buque en la recolección y preservación de pruebas que puedan remitirse a la autoridad investigadora pertinente;
- con respecto a la asistencia médica y social, las víctimas de delitos graves deberían recibir un apoyo semejante al que reciben las víctimas en tierra; y
- era necesario facilitar la notificación eficaz y la investigación oportuna de delitos por las autoridades pertinentes, así como la colaboración entre tales autoridades.

11.16 El proyecto de directrices que figura en el documento LEG 99/INF.2 se basaba en directrices existentes elaboradas por el MSC para ayudar en la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y se había adaptado a

las cuestiones específicas relacionadas con presuntos delitos de otra índole cometidos en el mar y contenía orientaciones sobre las medidas que procedía adoptar en caso de desaparición de una persona y sobre la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas.

11.17 La Secretaría, en nombre del Presidente, presentó el documento LEG 99/WP.4, el cual contiene la evaluación preliminar del Presidente de la propuesta para la inclusión de un resultado no previsto, formulada en el documento LEG 99/11/1, según la cual la propuesta cumplía los criterios establecidos en las Directrices del Comité; no obstante, la cuestión relativa a la vinculación con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel podría resolverse mediante la aceptación de un entendimiento amplio de la expresión "seguridad de las personas a bordo", tal como se utiliza en el Plan estratégico. El Presidente estimó que la decisión de no aceptar el resultado no previsto propuesto para el bienio en curso, podría tener repercusiones negativas en la consecución de los objetivos de la Organización, en particular en el contexto de la mejora de la preservación de la vida humana en el mar.

11.18 Algunas de las opiniones manifestadas durante las deliberaciones que se mantuvieron a continuación fueron las siguientes:

- existía una necesidad imperiosa de avanzar en la elaboración de las directrices, y las que figuraban en el documento LEG 99/INF.2 constituían una buena base para ello;
- las directrices deberían adaptarse a los distintos sistemas jurídicos, ser prácticas y comprensibles y centrarse en la recolección y preservación de la integridad de las pruebas;
- la elaboración de las directrices propuestas era totalmente coherente con el mandato de la OMI;
- con respecto a los buques de pasaje de grandes dimensiones, quizás pudiera disponerse de un oficial que hubiera recibido la pertinente formación especializada;
- debido a las posibles repercusiones con respecto al Convenio de Formación, incluida la posible elaboración de un curso modelo de formación en un futuro, esta cuestión debería señalarse a la atención del MSC, el cual también debería examinar sus implicaciones en la prácticas;
- si bien podría requerirse formación, no debería exigirse titulación adicional;
- las directrices deberían abarcar todos los tipos de buques y no sólo los buques de pasaje;
- se expresó la opinión de que las directrices no deberían ser excesivamente extensas ni detalladas, dado que las implantarían personas no habituadas a tratar estas cuestiones, y, en caso de no cumplirse correctamente, la responsabilidad podría recaer en el capitán;
- había de tenerse en cuenta el coste de la formación;
- en las directrices debería tenerse en cuenta el hecho de que más de un Estado podría tener jurisdicción; a este respecto, las directrices deberían garantizar la cooperación entre los Estados encargados de la investigación



primaria y otros Estados interesados y sus organismos de investigación, tales como unidades policiales especializadas;

- al elaborar las directrices deberían respetarse los derechos de los sospechosos, en consonancia con los convenios sobre derechos humanos, y deberían tenerse presentes cuestiones tales como las garantías procesales;
- debería evitarse toda posible duplicación con el Código de Investigación de Siniestros; y
- las directrices no deberían responsabilizar al capitán, oficiales ni tripulantes en caso de que se determinase que faltaban pruebas o que éstas habían sido "contaminadas" por la falta de experiencia en su recolección.

11.19 El apoyo a la inclusión de este punto en el orden del día del Comité fue total. El Comité expresó su agradecimiento a los coautores de la propuesta, así como al Presidente y la Secretaría por su evaluación preliminar, y acordó incluir este punto en su orden del día, fijando en 2014 el plazo previsto para su ultimación y observando que, de ser necesario, la labor continuaría después de ese año. Se invitó a las delegaciones interesadas a que comenzaran a trabajar en el lapso interperiodos y presentaran propuestas al LEG 100. Asimismo, se invitó a las delegaciones a que se asegurasen de que incluían a personas con la debida experiencia.

#### **e) Orientaciones sobre la creación de capacidad**

11.20 El Comité recordó que, en su 98º periodo de sesiones (LEG 98/14, párrafo 12.10), había pedido a la Secretaría que determinara si podrían proporcionarse 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".

11.21 El Comité tomó nota de que la última versión acordada de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité Jurídico (LEG.1/Circ.6) incluía, en el anexo 1, los procedimientos para evaluar las repercusiones de las necesidades de creación de capacidad al elaborar instrumentos de obligado cumplimiento nuevos o enmendar los existentes, junto con un apéndice en el que figuraba un diagrama secuencial para la determinación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad, que se basaban en los principios de la resolución A.998(25) de la Asamblea. Este anexo era idéntico a las orientaciones procedimentales elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima e incluidas en las directrices sobre los métodos de trabajo de ese Comité (y del MEPC).

11.22 El Comité acordó que, a falta por el momento de un indicio claro de las orientaciones adicionales que podrían necesitarse, volvería a examinar esta cuestión en el futuro, cuando una propuesta de resultado nuevo pusiera claramente de manifiesto la necesidad de disponer de orientaciones más prácticas o detalladas que las orientaciones existentes en las Directrices actuales.

#### **f) Puntos que deben incluirse en el orden del día del LEG 100**

11.23 El Comité aprobó la lista de puntos sustantivos para su inclusión en el orden del día de su 100º periodo de sesiones, que figura en el documento LEG 99/WP.6, enmendado. La lista enmendada figura en el anexo 5 del presente informe.

11.24 El Comité pidió a la Secretaría que en el futuro considerase la posibilidad de armonizar su orden del día con el de otros Comités mediante la introducción de un punto titulado "Programa de trabajo", con respecto al cual se examinarían las propuestas de resultados no previstos.

#### **g) Evaluación del volumen de trabajo del Comité**

11.25 El Comité observó que, en su último periodo de sesiones, había acordado que dos semanas de reunión deberían ser suficientes para el bienio (2012-2013); sin embargo, en caso de circunstancias imprevistas, el Comité quizá 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 de ello al Consejo. El Comité acordó, además, que sería prematuro adoptar una decisión a este respecto en el presente periodo de sesiones, pero que, en su próximo periodo de sesiones, consideraría el número de semanas de reunión necesario para el bienio próximo (2014-2015), teniendo en cuenta el volumen de trabajo previsto del Comité.

### **12 ELECCIÓN DE LA MESA**

#### **i) Elección del Presidente**

12.1 El Comité reeligió por aclamación al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) Presidente para 2013.

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

12.2 El Comité también reeligió por aclamación al Sr. Jan de Boer (Países Bajos) y al Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil) Vicepresidente primero y Vicepresidente segundo, respectivamente, para 2013.

### **13 OTROS ASUNTOS**

#### **i) Análisis de las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, incluido un nuevo examen de la propuesta de revisión del principio estratégico 7.2**

13.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 99/13, y el Presidente le recordó que, en su 97º periodo de sesiones, había examinado una propuesta de Indonesia (LEG 97/14/1) de incluir un punto nuevo en el programa de trabajo. Con respecto a esta propuesta se habían expresado opiniones divergentes, si bien "la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra expresó su apoyo, en principio, a la inclusión de un punto en el programa de trabajo del Comité para examinar las cuestiones de responsabilidad e indemnización por daños debidos a contaminación transfronteriza resultante de actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro". Entonces el Comité había acordado recomendar la revisión del principio estratégico (PE) 7.2 para incorporar este resultado. No obstante, en su 106º periodo de sesiones, el Consejo examinó la propuesta de revisión del PE 7.2 y "pidió al Comité Jurídico que volviera a examinar, en su próximo periodo de sesiones, la revisión propuesta del principio estratégico 7.2, relativo a las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a contaminación transfronteriza resultante de la exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, en el contexto de su punto del orden del día sobre "Otros asuntos"; e informara al Consejo oportunamente".

13.2 El Comité también tomó nota de las opiniones manifestadas por la delegación del Brasil en el documento LEG 99/13/1 en cuanto a que la propuesta de revisión del PE 7.2 estaría fuera de las atribuciones de la Organización y, por tanto, no debería cambiarse. Algunos de los argumentos presentados por el Brasil fueron los siguientes:

- de conformidad con la CONVEMAR, las atribuciones de la OMI relacionadas con las plataformas mar adentro se limitan a sus efectos en la navegación marítima;
- el artículo 1 del Convenio constitutivo de la OMI limita las actividades de prevención de la contaminación de la Organización a la contaminación ocasionada por los buques;
- la propuesta de enmienda del PE 7.2 no aclara qué autoridad reglamentaría y supervisaría las actividades de exploración de hidrocarburos mar adentro a fin de garantizar la eficacia necesaria de un sistema basado en la responsabilidad de los operadores; además, la enmienda podría restringir la capacidad de los Estados para ejercer su jurisdicción sobre tales actividades;
- en lo que respecta al sector de los hidrocarburos mar adentro, la OMI no puede duplicar las reglas en materia de responsabilidad aplicables a los derrames de hidrocarburos ocasionados por buques. Las actividades de exploración de hidrocarburos mar adentro solamente en casos excepcionales tienen un impacto internacional, mientras que el transporte marítimo normalmente involucra a diversas jurisdicciones y puede afectar a cualquier país; y
- la cuestión de los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades relacionadas con los hidrocarburos mar adentro se abordaría mejor mediante la suscripción de acuerdos bilaterales o regionales.

13.3 El Comité tomó nota, además, de la información facilitada por la delegación de Indonesia en el documento LEG 99/13/2 acerca de la Conferencia internacional sobre el régimen de responsabilidad e indemnización por daños transfronterizos debidos a hidrocarburos, resultantes de actividades de exploración y explotación mar adentro, celebrada en Bali en 2011, con la participación de siete Estados Miembros, Estados observadores y participantes del sector y otros expertos, así como el PNUMA. Algunas de las opiniones manifestadas en la Conferencia fueron las siguientes:

- todos los Estados tienen la obligación de proteger el medio marino y el compromiso de proceder así;
- es de imperiosa necesidad adoptar medidas para abordar la cuestión;
- algunas reglas existentes, aplicables para reglamentar la responsabilidad e indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos ocasionada por los buques, pueden utilizarse como modelo para abordar la cuestión;

- las mejores prácticas de los instrumentos nacionales y regionales pueden utilizarse como referencia para elaborar un instrumento internacional viable y factible para abordar la cuestión específica de los daños transfronterizos causados por la contaminación por hidrocarburos resultante de actividades mar adentro;
- la OMI es el único foro apropiado y fiable para abordar la cuestión, debido a sus características, experiencia y conocimientos como organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas;
- las partes interesadas del sector, asociaciones y productores de hidrocarburos, así como otras organizaciones internacionales como el G-20 y el PNUMA, deberían participar en los debates; y
- debería establecerse un régimen internacional de responsabilidad e indemnización por daños transfronterizos debidos a la contaminación ocasionada por actividades mar adentro.

13.4 El Comité también tomó nota de las opiniones manifestadas por la delegación de Indonesia en el documento LEG 99/13/3 acerca del contenido del documento LEG 99/13/1, incluidas las siguientes:

- la CONVEMAR impone a los Estados la obligación de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de las actividades relativas a los fondos marinos y las instalaciones sujetas a su jurisdicción (artículos 192 y 208);
- la CONVEMAR también dispone que los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas bajo su jurisdicción (artículo 235);
- accidentes como los de las plataformas petrolíferas Montara y Deepwater Horizon demuestran que existe una necesidad imperiosa de establecer un régimen internacional de responsabilidad e indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos ocasionada por las actividades de perforación mar adentro relacionadas con la exploración y explotación de hidrocarburos;
- el derecho internacional en este campo está relativamente poco desarrollado, de modo que es cada vez más evidente la necesidad de un régimen internacional;
- los acuerdos de concesión entre operadores y Estados concedentes dejan abierta la cuestión de la responsabilidad por daños en Estados vecinos; y
- la OMI sería la organización internacional adecuada para examinar la cuestión.

13.5 El Comité consideró si la Organización era competente para examinar la cuestión de la responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro (en adelante las "actividades mar adentro") y si el PE 7.2 debería revisarse.

13.6 Algunas de las opiniones manifestadas en apoyo de la competencia de la OMI fueron las siguientes:

- la CONVEMAR no excluía la adopción de medidas por la OMI;
- a falta de cualquier otra organización competente, la OMI debería encargarse de la cuestión;
- aunque el Comité no debería comprometerse necesariamente con ninguna forma de proceder en particular, era recomendable que siguiera examinando esta nueva y posiblemente importante cuestión;
- en el pasado la OMI se había ocupado de cuestiones no mencionadas de forma explícita en el Convenio constitutivo de la OMI (como la piratería y la protección marítima, incluido el Protocolo SUA sobre las plataformas fijas), de modo que la falta de referencias no constituía por sí misma un obstáculo para que la Organización fuera haciéndose cargo de problemas nuevos. En apoyo de esta última opinión, la delegación de Chipre presentó una declaración, que se adjunta en el anexo 6 del presente informe;
- las cuestiones procedimentales no deberían dificultar la elaboración de la propuesta; y
- no era necesario abordar la cuestión de la competencia, dado que el Comité podía intercambiar información sobre las distintas experiencias y leyes nacionales.

13.7 Algunas de las opiniones manifestadas en contra de la cuestión de la competencia de la OMI fueron las siguientes:

- de conformidad con la CONVEMAR, las atribuciones de la OMI con respecto a las plataformas mar adentro se limitan a sus efectos en la navegación marítima;
- el artículo 1 del Convenio constitutivo de la OMI limita las actividades de prevención de la contaminación de la Organización a la contaminación ocasionada por los buques; y
- era dudoso que la OMI fuera el organismo competente.

13.8 Algunos de los argumentos a favor de la enmienda del PE 7.2 fueron los siguientes:

- era el momento adecuado para un instrumento nuevo de la OMI, dado que se producían los mismos daños independientemente de que la contaminación por hidrocarburos procediese de los buques o de plataformas petrolíferas, y que el accidente podía no limitarse a aguas internas;
- los acuerdos internacionales pueden contemplar cuestiones no tratadas en acuerdos bilaterales o regionales;
- una revisión del PE 7.2 aportaría claridad al establecer una base para que el Comité continuara analizando las cuestiones relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades mar adentro; y

- el PE 7.2 podría revisarse sin determinar de antemano el resultado específico del análisis de las cuestiones por el Comité.

13.9 Algunas de las opiniones en las que se expresó cierta cautela acerca de la enmienda del PE 7.2 fueron las siguientes:

- no existe una necesidad imperiosa de elaborar un régimen internacional de responsabilidad e indemnización a falta de un régimen de seguridad internacionalmente reglamentado;
- era prematuro revisar el PE 7.2, y, dada la complejidad y naturaleza estratégica del tema, además de la delicada cuestión de la responsabilidad transfronteriza, debería adoptarse un enfoque más prudente para que el Comité pudiera seguir analizando el problema;
- a fin de revisar el PE 7.2, era necesario tener un entendimiento pleno de las repercusiones de todo instrumento internacional posible; y
- en lugar de revisar el PE 7.2, podría ser más apropiado por el momento elaborar un proyecto de resolución de la Asamblea que reconociera la importancia de la cuestión de la contaminación transfronteriza y la contribución que la OMI podría realizar a las organizaciones y partes interesadas pertinentes al abordar la cuestión a través de la cooperación internacional, y recomendara la colaboración de la OMI con otras organizaciones e instituciones internacionales en el intercambio de información sobre acuerdos bilaterales y regionales y la divulgación de las mejores prácticas para prevenir y reducir la contaminación transfronteriza resultante de las actividades mar adentro.

13.10 La delegación observadora de la Asociación Internacional de Sondeadores (IADC), con el apoyo de la Asociación Internacional de Contratistas Marítimos (IMCA), opinó que la primera parte de la propuesta de revisión del PE 7.2 ("La OMI se centrará en reducir y eliminar cualquier efecto negativo ... de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro...") podría llevar a la Organización a las esferas del proyecto, la construcción y explotación de unidades de perforación mar adentro y los correspondientes servicios de apoyo, lo cual estaría claramente fuera del ámbito de la responsabilidad e indemnización por los daños debidos a la contaminación transfronteriza. Si éste era el propósito, debería aclararse. En cualquier caso, estos observadores se opusieron a la revisión del PE 7.2 y opinaron que la suscripción de acuerdos bilaterales y regionales constituía el modo de proceder preferible.

13.11 Otras observaciones formuladas durante las deliberaciones incluyeron las siguientes:

- en vista de la complejidad de las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades mar adentro, el Comité debería ser cauto para no llegar a conclusiones precipitadas;
- la elaboración de un tratado internacional podría comprometer el derecho soberano de los Estados a reglamentar la exploración y explotación de hidrocarburos en la ZEE;

- la elaboración, a este respecto, de un régimen de responsabilidad en virtud de un tratado internacional representaría otro oneroso estrato de reglamentación;
- dada la falta de un plazo límite para informar al Consejo, era necesario proceder con cautela y proseguir el análisis para determinar la posible existencia de lagunas en las situaciones locales o regionales;
- no era necesario un régimen internacional, dado que los acuerdos bilaterales o regionales eran suficientes;
- se expresaron opiniones divergentes sobre la necesidad imperiosa de un instrumento internacional vinculante nuevo;
- dada la creciente profundidad y peligrosidad de las actividades de exploración de hidrocarburos, era necesario seguir analizando las cuestiones implícitas, si bien aún no estaba clara la conclusión final acerca de las medidas que se adoptarían; y
- el Comité podría adoptar un "enfoque de derecho indicativo" y elaborar directrices sobre los acuerdos bilaterales y regionales que ayudaran a los Estados interesados a considerar la posibilidad de suscribir tales acuerdos.

13.12 En respuesta a una pregunta sobre si era necesario revisar el PE 7.2 a fin de que el Comité pudiera proseguir su análisis, el Secretario General declaró que, hablando con propiedad, era necesario modificarlo para que el Comité pudiera trabajar en un resultado previsto relativo a los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades mar adentro, si bien el Comité también podría informar al Consejo de que deseaba conservar cierto grado de flexibilidad y seguir analizando las cuestiones con el propósito de elaborar orientaciones que ayudaran a los Estados a suscribir acuerdos bilaterales o regionales, sin revisar el PE 7.2 por el momento.

13.13 En respuesta a la sugerencia de solicitar la opinión de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS) de las Naciones Unidas acerca de la competencia de la Organización en materia de daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades mar adentro, la Subsecretaria General/Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores opinó que DOALOS no podía determinar la competencia de la Organización en virtud de su propio Convenio. Esa función correspondía a los Estados Miembros, en el marco del Convenio constitutivo de la OMI.

13.14 El Comité acordó que, a fin de contar con una base adecuada para organizar las deliberaciones sobre las cuestiones relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades mar adentro, era necesario observar los procedimientos aplicables. A este respecto, debería invitarse a todas las delegaciones que formulen propuestas que estén fuera del ámbito del Plan estratégico actual a presentarlas al Consejo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.7.3 de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (A.1013(26)) y en el párrafo 4.12.3 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité (LEG.1/Circ.6).

13.15 La elaboración por el Comité de orientaciones o de un modelo de acuerdo para ayudar a los Estados a suscribir acuerdos bilaterales o regionales recibió apoyo. A este respecto, se observó que el Comité tenía conocimientos específicos sobre cuestiones de responsabilidad e indemnización.

13.16 Teniendo presente lo anterior, el Comité acordó informar al Consejo de que deseaba continuar analizando las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro a fin de elaborar orientaciones que ayudasen a los Estados interesados a suscribir acuerdos bilaterales o regionales, sin revisar el PE 7.2.

13.17 El Comité reconoció que los acuerdos bilaterales y regionales eran los instrumentos más apropiados para abordar esta cuestión y que no existía una necesidad imperiosa de elaborar un convenio internacional sobre esta cuestión.

13.18 La delegación de Indonesia informó al Comité de que continuaría coordinando un grupo oficioso de consultas para examinar las cuestiones relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro. La dirección de correo electrónico para participar en este grupo es la siguiente: [ind\\_offshorediscussion\\_imoleg@yahoogroups.com](mailto:ind_offshorediscussion_imoleg@yahoogroups.com).

13.19 Se invitó a las delegaciones a que presentaran al Comité, en su próximo periodo de sesiones, documentos sobre este tema en relación con el punto su orden del día titulado "Otros asuntos".

\*\*\*



## ANEXO 1

### ORDEN DEL DÍA DEL 99º PERIODO DE SESIONES

#### Apertura del periodo de sesiones

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
- 3 Supervisión de la implantación del Protocolo SNP de 2010
- 4 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
- 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 Piratería
- 8 Cuestiones surgidas de los periodos de sesiones ordinarios 106º y 107º del Consejo, del 26º periodo de sesiones extraordinario del Consejo y del vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea
- 9 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
- 10 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité Jurídico
- 11 Aplicación de las Directrices del Comité
- 12 Elección de la Mesa
- 13 Otros asuntos
  - i) Análisis de las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, incluido un nuevo examen de la propuesta de revisión del principio estratégico 7.2
- 14 Informe del Comité

\*\*\*



**ANEXO 2**

**RESOLUCIÓN LEG.5(99)  
(adoptada el 19 de abril de 2012)**

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS CUANTÍAS DE LIMITACIÓN QUE FIGURAN EN  
EL PROTOCOLO DE 1996 QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN  
DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES  
DE DERECHO MARÍTIMO, 1976**

EL COMITÉ JURÍDICO, reunido en su 99º periodo de sesiones,

RECORDANDO el artículo 33 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (en adelante denominado "Convenio constitutivo de la OMI"), artículo que trata de las funciones del Comité,

CONSCIENTE de lo dispuesto en el artículo 36 del Convenio constitutivo de la OMI, que trata de las reglas que rigen el procedimiento aplicable en el ejercicio de las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de cualquier convenio internacional o de otro instrumento, o en virtud de lo dispuesto en éstos,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN el artículo 8 del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (en adelante denominado "Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda de las cuantías de limitación dispuesta en el artículo 3 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas a las cuantías de limitación, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1) y 2) del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4) del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, enmiendas a las cuantías de limitación dispuestas en el artículo 3 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7) del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, que estas enmiendas se considerarán aceptadas tras haber transcurrido un periodo de 18 meses desde la fecha de notificación, a menos que, antes de esa fecha, no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en la fecha de la adopción de estas enmiendas hayan comunicado al Secretario General que no aceptan las enmiendas;

3. DECIDE ASIMISMO que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, estas enmiendas, consideradas aceptadas de conformidad con el párrafo 2 anterior, entrarán en vigor 18 meses después de su aceptación;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el inciso v) del apartado a) del párrafo 2) del artículo 14 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, remita ejemplares certificados de la presente resolución y de las enmiendas que figuran en su anexo a todos los Estados que hayan firmado el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, o se hayan adherido al mismo;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita ejemplares de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no hayan firmado el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, o no se hayan adherido al mismo.

ANEXO

ENMIENDAS A LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD QUE FIGURAN EN EL  
PROTOCOLO DE 1996 QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE  
LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE  
RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976

**El artículo 3 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 se enmienda tal como sigue:**

respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales,

donde dice:

- "2 millones de unidades de cuenta" dirá "3,02 millones de unidades de cuenta";
- "800 unidades de cuenta" dirá "1 208 unidades de cuenta";
- "600 unidades de cuenta" dirá "906 unidades de cuenta";
- "400 unidades de cuenta" dirá "604 unidades de cuenta";

respecto de toda otra reclamación,

donde dice:

- "1 millón de unidades de cuenta" dirá "1,51 millones de unidades de cuenta";
- "400 unidades de cuenta" dirá "604 unidades de cuenta";
- "300 unidades de cuenta" dirá "453 unidades de cuenta";
- "200 unidades de cuenta" dirá "302 unidades de cuenta".

\*\*\*



### ANEXO 3

#### **DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE AUSTRALIA EN RELACIÓN CON LA ENMIENDA DE LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL PROTOCOLO DE 1996 RELATIVO AL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976**

En aras de un consenso, Australia acepta la opinión mayoritaria manifestada por los miembros del Comité en el marco del punto 4 del orden del día en relación con el aumento de los límites de responsabilidad dispuestos en el artículo 6.1 a) y 6.1 b) del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976.

No obstante, Australia quiere hacer públicas diversas preocupaciones acerca del enfoque adoptado por el Comité a este respecto.

Esto se debe a que el enfoque adoptado por el Comité en este periodo de sesiones pudiera constituir un precedente con respecto a enmiendas futuras de los límites dispuestos en el Protocolo de 1996, dado que es la primera vez que se ha hecho uso del procedimiento de enmienda dispuesto en el artículo 8 del Protocolo de 1996. Australia también quiere señalar que en distintos convenios existen disposiciones sobre la enmienda, expresados en los mismos o similares términos que los empleados en el artículo 8 del Protocolo de 1996, incluido el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, el Convenio del Fondo de 1992, el Convenio SNP y el Protocolo de 2002 relativo al Convenio de Atenas.

Durante las deliberaciones del Comité la atención se centró especialmente en las fluctuaciones en el valor de las monedas. Tal como observó Australia, no hay orientaciones en el Protocolo de 1996 sobre la metodología que ha de utilizarse para cuantificar las fluctuaciones en el valor de las monedas. Durante el examen del punto 4 del orden del día, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra se mostraron favorables a la propuesta presentada por Japón. La propuesta de Japón se basaba en la utilización de una medición "ponderada truncada" del IPC para calcular las fluctuaciones en el valor de las monedas, si bien la metodología empleada por Japón para sus cálculos carecía de transparencia, en especial la forma en que "truncaron" las cifras correspondientes al IPC, y las cifras del PIB utilizadas para la "ponderación". Por tanto, esto hizo problemática la verificación independiente de sus cálculos. Asimismo, el Comité prestó poca o ninguna consideración a la cuestión de si la metodología japonesa era la apropiada para ser utilizada.

Australia también estima que debería clarificarse el papel de los Estados no Contratantes cuando se examinan enmiendas a los límites. En el artículo 8.5 del Protocolo de 1996 se hace referencia al Comité cuando se pronuncie sobre una propuesta destinada a enmendar los límites de responsabilidad. No obstante, el artículo 8.4 dispone que las enmiendas se aprobarán por mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes del Protocolo de 1996, presentes y votantes.

Durante el examen de la propuesta de enmienda de los límites, diversos Estados no Contratantes intervinieron y manifestaron opiniones acerca de la cuantía en la que deberían aumentarse los límites. Si bien Australia está de acuerdo en que una mayoría clara de los Estados presentes en el Comité apoyaron el nivel de aumento propuesto por Japón, hubo un número importante de Estados Contratantes del Protocolo de 1996 que apoyaron un nivel de aumento más alto. En opinión de Australia no estuvo nada claro si, de haberse votado, hubiera habido una mayoría de dos partes de los Estados Contratantes del Protocolo de 1996 a favor del aumento propuesto por Japón.

Australia estima que las disposiciones del Protocolo de 1996, en lo que respecta a la función de los Estados no Contratantes en el momento de adoptar un aumento de los límites, son ambiguas y poco claras. Australia recomienda vehementemente que este aspecto se aclare, con miras a un futuro, antes de examinar nuevos aumentos de los límites dispuestos en el Protocolo de 1996, o incluso antes de que se examinen aumentos de los límites dispuestos en otros convenios que contienen disposiciones de enmienda iguales o similares.

Por último, varias delegaciones pusieron en cuestión la conveniencia de continuar vinculando los límites dispuestos en el Convenio sobre el Combustible de los Buques a los del Convenio de Limitación de la Responsabilidad y si había que recurrir a alternativas que pudieran ser más apropiadas. Australia estima que ésta es una cuestión que merece seguir siendo investigada por el Comité.

\*\*\*



**ANEXO 4**

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

**Comité Jurídico (LEG)**

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos responsables	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.6	Cooperación con la OIT y otros: aprobación de recomendaciones basadas en la labor, de haberla, del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros acerca de la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar	2013 (LEG)		LEG	De plazo indefinido		El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto 6.3.1.1. El LEG 99 recibió un informe de la aprobación de la resolución A.1058(27) por la OIT
1.1.2.41	Evaluación de la necesidad de abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, teniendo presentes los avances en las enmiendas al CTM, 2006, de la OIT	2013 (LEG)			En curso		El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto duplicado 6.3.1.2. El informe sobre los avances recibido de la OIT con respecto al CTM, 2006

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos responsables	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.42	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				No aplicable		El LEG 99 recomendó suprimir este resultado previsto por ser una duplicación del resultado previsto 6.1.2.1
1.2.1.4	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar las ratificaciones y la interpretación armonizada	2013 (LEG)			No aplicable		El LEG 99 recomendó suprimir este resultado previsto por ser una duplicación del resultado previsto 2.0.1.14
1.2.1.5	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				No aplicable		El LEG 99 recomendó suprimir este resultado previsto por ser una duplicación del resultado previsto 2.0.1.15
1.3.1.1	Prestación de asesoramiento y orientaciones cuando otros órganos de la OMI y los Estados Miembros remitan cuestiones				De plazo indefinido		Ninguna cuestión remitida al LEG 99 por otros órganos de la OMI ni por Estados Miembros

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos responsables	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
2.0.1.14	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar ratificaciones y la interpretación armonizada	2013 (LEG)			En curso		El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto duplicado 1.2.1.4. El LEG 99 recibió un informe sobre la marcha de la labor de los FIDAC sobre el sistema de cálculo y la base de datos SNP
2.0.1.15	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio				Alcanzado		El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto duplicado 1.2.1.5. No se requiere material adicional por el momento
2.0.1.16	Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI				De plazo indefinido		Ninguna cuestión remitida al LEG 99 por otros órganos de la OMI ni por Estados Miembros

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos responsables	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
2.0.1.17	Examen de una propuesta para enmendar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, de conformidad con el artículo 8 de dicho Protocolo	2012			Alcanzado		El LEG 99 adoptó una resolución para aumentar los límites en el artículo 3 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976
3.5.1.4	Aportación al PICT en materia de legislación marítima				Tarea continuada		El LEG 99 recibió el informe de las misiones llevadas a cabo recientemente en el marco del PICT en relación con la legislación marítima, y acordó que debería ser una tarea continuada
5.2.4.5	Instrumentos no obligatorios: orientaciones sobre la interpretación de las disposiciones de la CONVEMAR en relación con los instrumentos de la OMI				De plazo indefinido		Ninguna cuestión remitida al LEG 99 por otros órganos de la OMI ni por Estados Miembros
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				De plazo indefinido		El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto duplicado 1.1.2.42. No se remitió ninguna cuestión al LEG 99 sobre los instrumentos SUA

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos responsables	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta				De plazo indefinido		Examen de las cuestiones relacionadas con el enjuiciamiento de presuntos piratas
6.2.1.3	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada; para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de los actos de piratería y robos a mano armada; y para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial				No aplicable		El LEG 99 recomendó suprimir este resultado previsto por ser una duplicación del resultado previsto 6.2.2.3
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; para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de los actos de piratería y robos a mano armada; y para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial	2013 (LEG)			En curso		El LEG 99 recomendó mantener este resultado previsto y suprimir el resultado previsto duplicado 6.2.1.3. El LEG examinó la necesidad de disponer de información sobre los enjuiciamientos

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2012-2013	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos responsables	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
6.3.1.1	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				No aplicable		El LEG 99 recomendó suprimir este resultado previsto por ser una duplicación del resultado previsto 1.1.2.6
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				No aplicable		El LEG 99 recomendó suprimir este resultado previsto por ser una duplicación del resultado previsto 1.1.2.41
8.0.3.2	Acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, o a las versiones electrónicas de éstos		FAL		En curso		Ninguna cuestión remitida al LEG 99 por otros órganos de la OMI ni por Estados Miembros

\*\*\*

## ANEXO 5

### PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 100

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

Piratería

Cuestiones surgidas de los periodos de sesiones ordinarios 108º y 109º del Consejo

Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima

Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité Jurídico

Recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas

Aplicación de las Directrices del Comité

Elección de la Mesa

Otros asuntos\*

Examen del informe del Comité correspondiente a su 100º periodo de sesiones

\*\*\*

---

\* En el marco de este punto se examinarán cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro.





## ANEXO 6

### DECLARACIÓN DE CHIPRE SOBRE EL ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES DE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN RELACIONADAS CON LOS DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN TRANSFRONTERIZA RESULTANTE DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE HIDROCARBUROS MAR ADENTRO, INCLUIDO UN NUEVO EXAMEN DE LA PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PRINCIPIO ESTRATÉGICO 7.2

Queremos agradecer a Brasil, Indonesia y la Secretaría el haber presentado documentos en relación con este punto del orden del día.

En nuestra opinión, la cuestión presentada al Comité pone de relieve dos puntos:

- i) si la OMI es el foro apropiado para examinar la cuestión y si se ha acordado que lo es;
- ii) cuál debería ser el ámbito y los objetivos de la labor que la OMI debe realizar.

Con respecto al primer punto, los documentos del Brasil y de Indonesia presentan razones y justificaciones diferentes en apoyo de conclusiones divergentes, a favor o en contra de la competencia de la OMI.

El Comité recordará que durante el 97º y 98º periodo de sesiones del Comité Jurídico, la mayor parte de las delegaciones apoyaron, en principio (tácita o expresamente), la inclusión de un nuevo punto a este respecto en el programa de trabajo del Comité. Por ello, nos ha sorprendido e intrigado ver que, después de dos años de deliberaciones, 18 Estados Miembros, que participaron activamente en los debates anteriores mantenidos en el seno del Comité, adoptaban un enfoque diferente a nivel del Consejo, lo cual es muy preocupante e indudablemente tiene graves consecuencias en el desarrollo de la labor de este Comité.

No es razonable esperar que quienes comenzaron a redactar el Convenio constitutivo de la OMI en 1946 pudieran haber previsto las situaciones y cuestiones probables sobre las que la OMI tendría que pronunciarse 70 años después. Para Chipre, la OMI es un organismo vivo y en evolución constante que responde a necesidades emergentes en relación con los fines para los cuales se constituyó.

No es la primera vez que la OMI ha de plantearse si tiene competencia para abordar una cuestión determinada. En la década de los 80, al volver a presentarse el fenómeno de la piratería, un delito de carácter universal, y con respecto al cual la CONVEMAR no hace ninguna referencia a la OMI, la Organización relacionó la cuestión con la seguridad de la navegación y comenzó a tratarla.

Tras el suceso del **Achille Lauro**, la OMI encontró una forma de abordar la cuestión de los actos ilícitos cometidos en el mar respecto de buques y plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, y este Comité se encargó de las labores conexas. La palabra "protección" no aparecía en el Convenio constitutivo de la OMI. No obstante, como organismo encargado de la reglamentación técnica de los buques, al servicio del comercio mundial y de los intereses públicos, la OMI adoptó el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, y, siguiendo el ejemplo del Código IGS, ha regulado numerosas cuestiones marítimas y terrestres.

La labor relativa al desembarco de personas rescatadas en el mar, que es una cuestión de control fronterizo, es otro ejemplo de la participación de la OMI en cuestiones que podrían aducirse que, en el sentido estricto de la palabra, el Convenio constitutivo de la OMI no contempla. No estamos ampliando la participación de la OMI a cuestiones tales como el embargo de buques, los privilegios e hipotecas marítimos o el salvamento. Asimismo, la labor de este Comité con relación a los Protocolos SUA de 2005 y la inclusión en los mismos de cuestiones sobre la no proliferación, constituye otro ejemplo de la labor de la OMI en esferas que según algunos de sus Estados Miembros no son de su competencia.

En nuestra opinión, Indonesia ha identificado y señalado a la atención de esta Organización un problema relacionado con la protección del medio marino, y esperamos que nadie cuestione el hecho de que el problema existe y que ha de resolverse. En el plano internacional hay un vacío legal en lo que se refiere al derecho indicativo y a los instrumentos vinculantes.

Es por estas razones que Chipre opina que, en la estructura actual del sistema de las Naciones Unidas, la OMI es el "foro natural" más apropiado para empezar a abordar la cuestión. Tal como ha ocurrido indefectiblemente en el pasado, los demás organismos, órganos, programas y fondos de las Naciones Unidas, junto con las organizaciones intergubernamentales internacionales interesadas, en su momento responderán y participarán en los debates en el seno de la OMI.

Con respecto al segundo punto, la Conferencia internacional, celebrada en Bali en septiembre de 2011, determinó que abarca tres aspectos principales:

- i) el deber de los Estados de ejercer un control reglamentario sobre los operadores mar adentro;
- ii) las medidas de respuesta para hacer frente a tales derrames; y
- iii) la indemnización justa y rápida, que, según el lenguaje de este Comité, significa la responsabilidad e indemnización.

Nadie debería cuestionar el hecho de que este Comité, en su conjunto, tiene los mejores conocimientos y experiencia en cuestiones relativas a la responsabilidad e indemnización relacionadas con vehículos que operan en el medio marino. Estimamos que es el momento de que este Comité ponga sus conocimientos y experiencia a disposición de los intereses públicos y la protección del medio ambiente, que es uno de los objetivos clave de la OMI.

Para nosotros, la mejor forma de proceder sería contar con un principio estratégico nuevo, relacionado con el Comité Jurídico, que se redactara de modo que no limitara los debates futuros ni predeterminara los resultados de la labor que debe realizarse.

Si bien la Conferencia de Bali ha determinado qué cuestiones son de la competencia del MSC y del MEPC, la primera enmienda propuesta al principio estratégico 7.2, es decir, añadir, después de "transporte marítimo", la expresión "o por las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro", supone ampliar la labor del MSC y del MEPC, lo cual no puede hacerse mediante la simple decisión de este Comité, sin primero solicitar y obtener el visto bueno de estos dos Comités.

Chipre comparte la opinión de quienes estiman que el problema no se resuelve mediante un instrumento internacional y que la mejor forma de abordarlo es mediante acuerdos bilaterales o regionales.

No obstante, el sector de la exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro es un sector mundial y, por tanto, necesita la certeza que dan soluciones internacionalmente aceptadas. Por tanto, la elaboración por este Comité de modelos de acuerdos bilaterales y regionales para su utilización por las partes interesadas contribuiría de forma significativa a aportar certeza y sería de gran ayuda para los Miembros de la OMI.

Esta labor también demostraría la seriedad con que la OMI asume su misión con respecto a la protección del medio marino y generaría resultados que irían en beneficio del público en general.

### **Propuesta de redacción del principio estratégico 7.2**

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