



COMITÉ JURÍDICO
93º periodo de sesiones
Punto 13 del orden del día

LEG 93/13
2 noviembre 2007
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 93º PERIODO DE SESIONES**

Índice

	Párrafos	Páginas
1 INTRODUCCIÓN Y ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	1.1 – 1.10	3
2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	2.1	8
3 ELECCIÓN DE LA MESA	3.1	8
4 PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA: INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR DEL GRUPO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN RESPECTO DE LAS RECLAMACIONES POR MUERTE, LESIONES CORPORALES Y ABANDONO DE LA GENTE DE MAR	4.1 – 4.8	8
5 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	5.1 – 5.10	9
6 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	6.1 – 6.14	11
7 INFORME RELATIVO A LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	7.1 – 7.12	13
8 CUESTIONES SURGIDAS DEL 97º Y 98º PERIODOS DE SESIONES DEL CONSEJO	8.1 – 8.4	15
9 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	9.1 – 9.8	15

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

	Párrafos	Páginas
10 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	10.1 – 10.5	16
11 PROGRAMA DE TRABAJO	11.1 – 11.20	17
12 OTROS ASUNTOS		
a) Creación de capacidad al elaborar nuevos instrumentos o enmendar los existentes	12.1 – 12.8	21
b) Medidas para proteger a los tripulantes y a los pasajeros contra los delitos cometidos en los buques	12.1 – 12.14	22
c) Informe sobre el Foro IMO/OMAOC sobre la constitución de una red integrada de funciones de servicios de guardacostas para los países de África occidental y central, Dakar (Senegal), 23 a 25 de octubre de 2006	12.1 – 12.2	24
ANEXO 1 ORDEN DEL DÍA DEL 93º PERIODO DE SESIONES		
ANEXO 2 MANDATO PARA LA CONTINUACIÓN DE LA LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN RESPECTO DE LAS RECLAMACIONES POR MUERTE, LESIONES CORPORALES Y ABANDONO DE LA GENTE DE MAR		
ANEXO 3 MANDATO REVISADO DEL GRUPO DE TRABAJO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO		

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité Jurídico celebró su 93º periodo de sesiones en el Hotel El Panamá, Ciudad de Panamá (Panamá), del 22 al 26 de octubre de 2007, bajo la presidencia del Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea).

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

ALEMANIA	ITALIA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAMAICA
ARABIA SAUDITA	JAPÓN
ARGENTINA	KENYA
AUSTRALIA	KUWAIT
BAHAMAS	LETONIA
BÉLGICA	LIBERIA
BELICE	MALASIA
BRASIL	MÉXICO
BULGARIA	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
CHILE	PAÍSES BAJOS
CHINA	PANAMÁ
CROACIA	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA DE COREA
ESPAÑA	RUMANIA
ESTADOS UNIDOS	SAINT KITTS Y NEVIS
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FINLANDIA	SUDÁFRICA
FRANCIA	SUECIA
GHANA	TAILANDIA
GRECIA	TURQUÍA
INDIA	UCRANIA
INDONESIA	VENEZUELA
ISLAS MARSHALL	

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

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

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN,
LA CIENCIA Y LA CULTURA (UNESCO)

1.4 En el periodo de sesiones participaron asimismo observadores de la siguiente organización intergubernamental:

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

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN
(CLUBES PeI)
INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO (IIDM)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)

Discurso de apertura del Secretario General

1.5 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General dirigió un saludo especial de bienvenida al Sr. Fernando Solórzano, Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, cuyos cometidos son, entre otros, administrar el registro de buques de Panamá, coordinar la Estrategia Marítima Nacional, gestionar y conservar los recursos marinos y costeros de Panamá, velar por el cumplimiento de los tratados marítimos, mantener actualizadas las ayudas a la navegación y salvaguardar los derechos de la gente de mar.

Dado que era la primera vez que se celebraba en América Latina un periodo de sesiones ordinario de un comité permanente de la OMI, el Secretario General dio las gracias al Gobierno de Panamá por su generoso apoyo y por facilitar el excelente lugar de reunión e instalaciones, que permitirían garantizar el resultado satisfactorio de la reunión del Comité. En efecto, había sido particularmente apropiado elegir la Ciudad de Panamá para celebrar tal reunión: la condición alcanzada por Panamá en calidad de principal registro de buques del mundo sitúa al país en una posición única para ejercer su influencia y desempeñar una función decisiva en el ámbito del transporte marítimo y en los programas y actividades de la OMI, de lo cual da fe, por ejemplo, la reciente adhesión de Panamá al Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001, que, debido al elevado porcentaje del tonelaje mundial registrado en Panamá, ha permitido que se den las condiciones para la entrada en vigor del tratado. Era de esperar que la influencia de Panamá en ese respecto pudiera extenderse a otros instrumentos de la OMI que requieren para su entrada en vigor cierto porcentaje del tonelaje mundial.

La condición especial que Panamá disfruta en el comercio internacional se debía, en gran medida, al Canal de Panamá, una hazaña extraordinaria de ingeniería ubicada en la intersección de muchas de las principales rutas comerciales del mundo. La inminente ampliación del canal consolidaría la posición de Panamá como centro del comercio, el transporte y la logística mundiales. Su impresionante historial en materia de seguridad demostraba el profundo sentido de responsabilidad del Gobierno por lo que respecta a esa vía de navegación de enorme importancia y significado estratégicos, testimonio de la firme decisión del país no sólo de dotarse de servicios de seguridad y protección marítimas y de protección del medio ambiente (incluidos los servicios de practicaje), sino también de asegurarse de que los usuarios del Canal cumplen plenamente las normas establecidas en los principales instrumentos de seguridad de la OMI: los Convenios SOLAS y MARPOL y los códigos CIQ, IGS y PBIP, entre otros.

El Secretario General, refiriéndose al Premio Marítimo Internacional de 2006, que entregaría en el transcurso de esa mañana al que fue Presidente del Comité durante muchos años, el Sr. Alfred Popp, de Canadá, señaló que resultaba particularmente grato que el Sr. Popp hubiera accedido a viajar hasta Panamá para recibir el premio durante el actual periodo de sesiones del Comité.

A continuación, el Secretario General habló de los cuarenta años de historia del Comité Jurídico, su fructífera colaboración con el Comité Marítimo Internacional (CMI) y del hecho de que algunos de los asuntos que se habían examinado durante sus primeros periodos de sesiones seguían guiando incluso hoy sus deliberaciones. De hecho, se habían alcanzado satisfactoriamente tantos de los objetivos del Comité que ahora no había ningún punto importante que se erigiera en tema prioritario. Se refirió al programa de trabajo del Comité para el bienio 2008-2009 y a las Directrices sobre los métodos de trabajo del Comité -ambos en su orden del día actual- y alentó al Comité a que emprendiera un examen exhaustivo de ambas cuestiones a fin de ofrecer al Consejo y la Asamblea una idea clara de los resultados previstos y prioridades del Comité para el próximo bienio. Asimismo, hizo referencia a la propuesta, formulada en el último periodo de sesiones del Consejo, celebrado en junio de 2007, de que, dadas las restricciones en los gastos y la ausencia antedicha de un punto prioritario en su orden del día, el Comité celebrara tres periodos de sesiones, en lugar de cuatro, durante el próximo bienio. Ello implicaría que no habría un periodo de sesiones en la primavera de 2008 y, por lo tanto, el 94º periodo de sesiones se celebraría en el otoño de 2008, en las instalaciones recién acondicionadas de la OMI. Asimismo, el Secretario General se refirió a la petición del Consejo de que, en la medida en que fuera razonable, y teniendo en cuenta sus diferentes necesidades, el Comité Jurídico debía armonizar sus métodos de trabajo con los del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino.

Seguidamente, el Secretario General se refirió a la adopción, en mayo de 2007, del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio y reiteró su agradecimiento al Comité Jurídico por su labor de preparación y, en particular, al Gobierno de Kenya por acoger la Conferencia que adoptó el Convenio y por hacerse cargo de los costos conexos. A continuación, habló en general de la negociación y la adopción de tratados, la necesidad de garantizar que entren en vigor en el ámbito internacional y de que se implanten de forma efectiva, y de la importante función que el Comité Jurídico tenía que desempeñar en ese sentido. Uno de esos tratados era el Convenio SNP, que todavía no había entrado en vigor, 11 años después de su adopción. Uno de los problemas que se planteaban al respecto era que los Estados Contratantes no presentaban información a la Secretaría acerca de las cantidades recibidas de cargas de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y, en consecuencia, el Secretario General invitó a dichos Estados a que cumplieran prontamente tal requisito. Asimismo, se refirió al mencionado Convenio sobre la Remoción de Restos de Naufragio y al examen por parte del Comité de una resolución adoptada por la Conferencia de Nairobi en la que se pide la elaboración de un certificado único para los seguros que sea expedido por los Estados Partes con respecto a cada buque en virtud de todos los convenios pertinentes de la OMI sobre responsabilidad e indemnización.

Posteriormente, el Secretario General mencionó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, que tiene dos condiciones para su entrada en vigor, la segunda de las cuales (la condición del tonelaje) ya se había cumplido. Se necesitaban 18 ratificaciones para cumplir la primera condición de entrada en vigor y ya se habían depositado 17. Así pues, solamente se necesitaba una más, por lo que instó a los Estados Miembros que todavía no lo

hubieran hecho a que aceptaran el Convenio lo antes posible, junto con todos los instrumentos de la OMI que contribuyen a la protección y conservación del medio marino y atmosférico.

Los protocolos de 2005 relativos al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y a su Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (los "tratados SUA") también exigían, dada su importancia en la lucha contra el terrorismo, que los Estados adoptaran medidas inmediatas, ya que solamente dos de los 12 Estados necesarios para ratificar el Protocolo lo habían hecho. Del mismo modo, el número de Estados Contratantes del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, se mantenía en cuatro, de los 10 necesarios para que entre en vigor, pese a la labor del Comité en la elaboración de los términos de una reserva destinada a hacer más fácil que los Estados se constituyan en Partes en el Protocolo. Habida cuenta de la considerable indemnización que permitirá el Protocolo, éste debería entrar en vigor lo antes posible a fin de que pase a formar parte de la legislación internacional sobre responsabilidad e indemnización elaborada por la Organización para las víctimas de accidentes marítimos.

Refiriéndose a las cuestiones en curso de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo y la labor del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, el Secretario General subrayó la importancia de elaborar normas jurídicas para la protección y el fomento de los derechos de la gente de mar e instó tanto a la OMI como a la OIT a mantener su función de supervisión al respecto. Asimismo, instó a las delegaciones a que adoptaran las medidas necesarias con sus Gobiernos a fin de fomentar la ratificación del Convenio refundido de la OIT sobre el trabajo marítimo, 2006.

Finalmente, por lo que respecta a la creación de capacidad, se había invitado al Comité a que examinara una propuesta emanada del Comité de Seguridad Marítima a fin de asegurarse de que cuando se elaboraran nuevos instrumentos o se enmendaran los existentes se preparasen las orientaciones necesarias para su implantación, y las cuestiones que debería examinar el Comité de Cooperación Técnica para elaborar los programas de cooperación y asistencia técnica correspondientes. El Secretario General confiaba en que el Comité prestara a la propuesta la atención que merecía.

Pasando a asuntos más generales, el Secretario General trató otras dos cuestiones: la importancia de mantenerse vigilantes con respecto a las cuestiones de protección y la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, con respecto a lo cual facilitó al Comité información actualizada. Aguardaba con interés recibir de los Gobiernos candidaturas de personas que pudieran ejercer de auditores, en particular personas que pudieran trabajar en árabe, francés o ruso.

El Secretario General concluyó deseando al Comité el mayor de los éxitos en sus deliberaciones bajo la presidencia del Sr. Chai, de la República de Corea. (El discurso de apertura del Secretario General se reproduce íntegramente en el documento LEG 93/INF.2).

1.6 El Comité se sumó al Secretario General para manifestar su agradecimiento al Gobierno de Panamá por acoger la reunión y facilitar unas instalaciones tan excelentes.

1.7 Asimismo, el Comité felicitó al Sr. Alfred Popp, de Canadá, por haber sido galardonado con el Premio Marítimo Internacional 2006 y también dio las gracias al Gobierno del Canadá por la generosidad de que dio muestra al organizar un almuerzo especial para celebrar el acontecimiento.

Discurso del Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá

1.8 El Sr. Solórzano, en nombre de la República de Panamá, dio una cordial bienvenida a todos los delegados. La Administración de Panamá estaba muy complacida de que se le hubiera brindado la oportunidad de ser sede de este periodo de sesiones, tras la reciente visita del Secretario General de la OMI con motivo del Congreso Panamá Maritime VIII.

El Sr. Solórzano hizo hincapié en el importante papel que tiene el foro de abogados marítimos en lo que respecta a la implantación de la legislación marítima panameña así como en su papel esencial en lo que hace al registro de buques e hipotecas del país y a la implantación a bordo de las reglas internacionales, de las que la OMI es en gran parte el principal actor. Acoger este periodo de sesiones del Comité Jurídico constituía, por tanto, una magnífica oportunidad para que los abogados marítimos panameños participasen estrechamente con los Estados Miembros en el examen de cuestiones jurídicas en el marco de la Autoridad Marítima de Panamá.

El Comité Jurídico era especialmente importante para Panamá dado que destacaba la clara responsabilidad que tienen los Estados Miembros de la OMI en el continuo desarrollo y mejoramiento del sector marítimo para hacer más segura la navegación y establecer normas que previenen la contaminación de los mares.

El Sr. Solórzano seguidamente se refirió a tres grandes hitos para Panamá, durante este año, en el ámbito del sector marítimo: el primero era el comienzo de las obras de expansión del Canal de Panamá; el segundo, la solicitud de ser auditada en el marco del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI; y el tercero, el haber acogido el 93º periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI.

Estas acciones demostraban el interés de Panamá por participar en los organismos multilaterales para atender temas tales como el control de la contaminación, como forma de reforzar su capacidad como Estado de abanderamiento y rector de puertos. También mencionó que Panamá está dando los pasos para ratificar el Convenio refundido de la OIT sobre el trabajo marítimo, 2006.

Para concluir, el Sr. Solórzano dijo que la labor que realizase el Comité Jurídico en este periodo de sesiones sería en beneficio de la gente de mar, la prevención de la contaminación y la seguridad marítima a nivel internacional. (El discurso del Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá se reproduce íntegramente en el documento LEG 93/INF.3).

Adopción del orden del día

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

1.10 A continuación figura un resumen de las deliberaciones del Comité sobre los diversos puntos del orden del día.

2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES

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

3 ELECCIÓN DE LA MESA

3.1 El Comité reeligió por aclamación al Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea) Presidente para 2008. El Comité también reeligió por aclamación Vicepresidentes para 2008 al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y al Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil).

4 PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA: INFORME SOBRE LA LABOR DEL GRUPO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN RESPECTO DE LAS RECLAMACIONES POR MUERTE, LESIONES CORPORALES Y ABANDONO DE LA GENTE DE MAR

4.1 La Secretaría de la OMI presentó el documento LEG 93/4, que contiene información general sobre las deliberaciones del Comité respecto de este punto del orden del día desde que se celebrara la sexta reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (el Grupo) en septiembre de 2005.

4.2 El Comité tomó nota de que, tras la invitación que hiciera en su 92º periodo de sesiones en el sentido de volver a convocar al Grupo, las Secretarías de la OMI y la OIT estarán en condiciones de disponer la celebración de la séptima reunión del Grupo durante el primer trimestre de 2008. A este respecto, el Comité tomó nota con agradecimiento del ofrecimiento hecho por el representante de la OIT para que la reunión se celebre en la sede de dicha Organización en Ginebra, habida cuenta de las obras de acondicionamiento que se realizan actualmente en la sede de la OMI.

4.3 La delegación de Francia, que tomó la palabra en nombre del Sr. Jean-Marc Shindler, Presidente del Grupo, expresó su conformidad con la propuesta de que el Grupo vuelva a reunirse lo antes posible en 2008 y la apoyó.

4.4 Las delegaciones observadoras de la Cámara Naviera Internacional (ICS) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) también manifestaron su apoyo a la propuesta de que el Grupo vuelva a reunirse.

4.5 Hubo consenso en que el Grupo debía volver a reunirse lo antes posible, y se sugirió que éste se centrara en soluciones prácticas y sostenibles a largo plazo. También se propuso que el Grupo fuese especialmente cauto al considerar la posibilidad de adoptar instrumentos obligatorios destinados a proponer soluciones a largo plazo. A este respecto, se señaló que el Grupo debía demostrar primero la existencia de lagunas en el derecho internacional, antes de considerar la posibilidad de establecer nuevas normas.

4.6 Dos delegaciones informaron de proyectos legislativos para la protección de la gente de mar que estaban siendo examinados actualmente por sus parlamentos. Una de ellas señaló que el proyecto incluía la constitución de un fondo especial para sufragar los gastos del apoyo necesario a la gente de mar extranjera abandonada. También se refirió a otras cuestiones reglamentadas en dicho proyecto, tales como la exigencia de una "garantía o caución suficiente" del propietario del buque. También se sugirió que las delegaciones intercambien información sobre la legislación que se estaba elaborando en relación con las cuestiones de responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.

4.7 Algunas delegaciones elogiaron la base de datos sobre los casos de abandono de la gente de mar como instrumento útil y se manifestó preocupación por el hecho de que todavía haya casos no resueltos de abandono. También se manifestó preocupación ante la falta de una reacción rápida por parte de algunos Estados para resolver los casos notificados de abandono relacionados con buques que enarbolan sus pabellones y la consiguiente carga que se impone a los Estados rectores de puertos para suministrar ayuda humanitaria. A este respecto, se mencionó la necesidad de que haya unos mecanismos jurídicos eficaces para garantizar que los propietarios de los buques sean responsables del pago de los gastos conexos.

4.8 El Comité acordó mantener este punto en su programa de trabajo, teniendo presente la importancia fundamental que tiene para el transporte marítimo internacional el fomento del bienestar de la gente de mar. El mandato del Grupo aprobado en el 92º periodo de sesiones del Comité figura en el anexo 2 del presente informe para facilitar su consulta.

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

5.1 El Comité recordó que el 27 de abril de 2006, en su 91º periodo de sesiones, había adoptado las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, mediante la resolución LEG.3(91), y que el Consejo de Administración de la OIT también las había adoptado, el 12 de junio de 2006, en su 296ª reunión, así como que posteriormente la OMI las había distribuido mediante la circular N° 2711, de 26 de junio de 2006. Se invitó a los Gobiernos Miembros a que implantaran dichas Directrices a partir del 1 de julio de 2006.

5.2 El Comité también recordó que había decidido constituir un Grupo de trabajo especial sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (el Grupo de trabajo especial de la OMI) en su 92º periodo de sesiones, para que revisara las Directrices y considerara las inquietudes manifestadas por varias delegaciones sobre su interpretación y aplicación. El Grupo de trabajo especial de la OMI se reunió y elaboró un informe para el Comité, el cual a su vez observó que sus conclusiones no habían sido unánimes. Teniendo en cuenta esta falta de consenso, y sin tiempo suficiente para examinar tanto las cuestiones como el mandato con mayor detenimiento, el Comité había decidido mantener este asunto en el orden del día del actual periodo de sesiones. El informe del Grupo de trabajo especial de la OMI, que figura en el documento LEG 92/WP.2, se reproduce en el anexo del documento LEG 93/5.

5.3 Mediante el documento LEG 93/5/2 se informó al Comité de que, en su 83º periodo de sesiones (3 a 12 de octubre de 2007), el Comité de Seguridad Marítima (MSC) había acordado incluir una disposición mediante la que se establezca la obligación para las Partes Contratantes de velar por que cuando a la gente de mar se le pida que testifique en la investigación de un siniestro "sea informada" y tenga "acceso a asesoramiento letrado" sobre el riesgo de autoinculpación. Esta decisión se tomó en el contexto de la aprobación por el MSC del proyecto de código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para las investigaciones sobre seguridad con

respecto a los siniestros y sucesos marítimos, como una enmienda al Convenio SOLAS, con miras a adoptarlo en su 84º periodo de sesiones. Dicho Comité había pedido a la Secretaría que informara al Comité Jurídico y a la OIT del resultado de su examen de esta cuestión.

5.4 El representante de la OIT presentó el documento LEG 93/5/1, en el que se da cuenta de los resultados de la 298ª reunión del Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo por lo que respecta a la adopción del mandato revisado 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 Grupo de trabajo mixto OMI/OIT). El representante observó que el Consejo de Administración había acordado añadir la compilación de información como punto adicional del mandato, a reserva de la conformidad del Comité Jurídico.

5.5 En nombre del Presidente del Grupo de trabajo especial de la OMI, reunido durante el 92º periodo de sesiones del Comité para examinar las Directrices, la delegación de Australia señaló que éste no había alcanzado un consenso en relación con los cambios propuestos, con una sola excepción (párrafo 12 del anexo del documento LEG 93/5). Ningún miembro presentó objeciones a la revisión del párrafo 16) de la sección introductoria de las Directrices, en el sentido de introducir las palabras "cuando proceda" a continuación de la frase "acuerdo de empleo de la gente de mar".

5.6 Se opinó que existía cierta confusión entre las investigaciones de accidentes que tienen como objetivo la recopilación de información técnica y dar seguimiento a un procedimiento administrativo y las investigaciones con repercusiones en el plano del derecho penal. Se manifestó la opinión de que era de suponer que la labor del MSC en el contexto del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para las investigaciones sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos se refería a los aspectos técnicos y administrativos y que el Grupo se centraría en los aspectos jurídicos.

5.7 También se opinó que había dos enfoques por lo que respecta a las entrevistas posteriores a los accidentes, que podían tener importantes repercusiones para el trato justo de la gente de mar. En el marco de algunos regímenes, la gente de mar podía tener la seguridad de que las declaraciones realizadas en el curso de una investigación no se utilizarían en los tribunales de justicia, mientras que en otros regímenes no podía ofrecerse tal garantía. Las Directrices actuales no eran apropiadas para ambos regímenes, por lo que tal vez sería necesario adoptar un nuevo enfoque en el que los dos sistemas se describieran independientemente. Esto fomentaría que la gente de mar, los representantes de los propietarios y otras partes formularan las preguntas apropiadas antes de que den comienzo las entrevistas.

5.8 El Comité manifestó su agradecimiento al Presidente y a los miembros del Grupo de trabajo especial de la OMI y tomó nota del contenido de su informe, según figura en el anexo del documento LEG 93/5, así como de que no había logrado un consenso en relación con la propuesta de cambios en las Directrices, con una sola excepción. El Comité acordó que no existía una necesidad imperiosa de revisar las Directrices únicamente para introducir ese cambio.

5.9 El Comité reiteró su preocupación en lo que se refiere al trato justo de la gente de mar y decidió que resultaría conveniente adquirir experiencia con respecto a las actuales Directrices antes de considerar la posibilidad de nuevas revisiones. Se propuso que las Directrices se difundieran ampliamente y que se alentara su aplicación. A este respecto, el Comité acordó que el Grupo de trabajo mixto OMI/OIT debía volver a reunirse para supervisar la implantación de las Directrices basándose en el mandato aprobado por el Consejo de Administración de la OIT, incluida la adición referente a la compilación de información. El texto del mandato revisado

figura en el anexo 2 del presente informe. El Comité pidió a las Secretarías de la OMI y de la OIT que entablaran consultas a fin de determinar el momento y el lugar apropiado para la próxima reunión del Grupo de trabajo mixto OMI/OIT.

5.10 El Comité decidió mantener este asunto en su programa de trabajo.

6 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP

6.1 La Secretaría presentó el documento LEG 93/6 en el que se informa sobre el estado jurídico del Convenio SNP y de las iniciativas adoptadas por el Secretario General para fomentar que los Estados Contratantes cumplieran con la obligación, de conformidad con el artículo 43 del Convenio, de presentar información sobre la carga sujeta a contribución recibida o, en el caso de los GNL, descargada, en esos Estados, cuando depositen sus instrumentos de ratificación o aceptación ante el Secretario General, y con periodicidad anual posteriormente.

6.2 La representante de la delegación observadora de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondos FIDAC) presentó el documento LEG 93/6/1 en el que se informa sobre la labor realizada por los Fondos FIDAC en relación con la implantación del Convenio SNP, de conformidad con la resolución de la Conferencia que adoptó el Convenio SNP. La representante de los Fondos FIDAC facilitó un informe verbal adicional sobre las conclusiones alcanzadas por la Asamblea del Fondo de 1992, en su duodécimo periodo de sesiones (15 a 19 de octubre de 2007).

6.3 A este respecto observó que se había determinado que eran tres las cuestiones clave que estaban impidiendo la entrada en vigor del Convenio SNP, esto es, las contribuciones anuales a la cuenta de GNL, el concepto de "receptor" y la no presentación de informes sobre la carga sujeta a contribución.

6.4 También observó que la mayoría de los Estados habían opinado que al menos una de estas tres cuestiones no podría resolverse de manera satisfactoria en el marco del texto actual del Convenio y que, como resultado de esto, nunca lo ratificarían un número suficiente de Estados como para que entrase en vigor. Por tanto, la Asamblea de los Fondos había decidido constituir un Grupo de enfoque SNP que elaborase un proyecto de protocolo en el que se dispusiesen soluciones jurídicamente vinculantes para estas tres cuestiones.

6.5 El proyecto de protocolo se presentaría al Comité Jurídico en su 94º periodo de sesiones para su examen y aprobación, con miras a celebrar, tan pronto como fuese posible posteriormente, una conferencia diplomática que lo examinaría y adoptaría.

6.6 La representante de los Fondos FIDAC reiteró el compromiso del Grupo de enfoque por mantener el principio de la responsabilidad compartida de los intereses de la carga y del sector naviero y por restringir el ámbito del proyecto de protocolo a las disposiciones destinadas a resolver estas tres cuestiones clave.

6.7 El Comité subrayó la necesidad de que el Convenio SNP entrase en vigor lo antes posible a fin de evitar la adopción de alternativas regionales o nacionales. Si bien existía una voluntad general de participar en la labor del Grupo de enfoque SNP, se manifestaron algunas opiniones divergentes con respecto al mandato dictado por la Asamblea de los Fondos FIDAC de elaborar un protocolo, en vez de implantar el texto actual del Convenio.

6.8 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra elogiaron la iniciativa adoptada por la Asamblea de los Fondos FIDAC en el sentido de que constituía una solución que aceleraría la entrada en vigor del Convenio SNP. En su opinión las tres cuestiones señaladas no podían resolverse en el marco del actual Convenio SNP, y al respecto, era necesario adoptar una solución jurídicamente vinculante. Los conocimientos especializados que se poseen en el marco de la Asamblea de los Fondos FIDAC y su experiencia en la elaboración de protocolos al Convenio constitutivo de los Fondos FIDAC hacen que esté en una posición privilegiada para llevar a cabo este cometido. Asimismo la labor del Grupo de enfoque no obstaculizaría que el Comité Jurídico hiciese una última evaluación del texto de proyecto de protocolo, así como que el Comité formulase toda recomendación que pudiera considerar oportuna con respecto a cuándo se debería desarrollar la conferencia diplomática que podría convocarse para adoptarlo.

6.9 Muchas delegaciones hicieron hincapié en que todo examen futuro del Convenio SNP debería basarse en el principio de la responsabilidad compartida de los intereses de la carga y de los propietarios de buques.

6.10 Durante el debate también se manifestaron las siguientes reservas:

- al prescindir del texto actual del Convenio SNP e intentar que se adopte un Protocolo, la Asamblea de los Fondos FIDAC excedía el mandato que le había asignado la Conferencia diplomática que adoptó el Convenio SNP, que estaba restringido a la adopción de medidas en cuestiones administrativas y organizativas;
- la decisión adoptada por la Asamblea de los Fondos FIDAC de proponer que se elaborase un protocolo mediante el que se enmendaría el Convenio comprometía la posición de los actuales Estados Contratantes así como la de los futuros Estados Contratantes miembros de la UE. También obstaculizaba que se continuase avanzando con miras a que ratificasen el Convenio varios Estados con volúmenes importantes de carga sujeta a contribución, que ya habían avanzado bastante en los preparativos para implantar el instrumento en su forma actual; y
- los obstáculos para la implantación del Convenio actual podían superarse mediante la adopción de decisiones de carácter administrativo por parte de la Asamblea de los Fondos SNP, una vez que el instrumento entre en vigor.

6.11 Se opinó que de examinarse enmiendas al texto actual, el ámbito de tales enmiendas debería incluir disposiciones para facilitar la actualización y gestión de la lista de sustancias incluidas en el instrumento.

6.12 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) manifestó la opinión de que el sector hubiera preferido que se encontrase una solución en el marco actual del Convenio y se refirió a la necesidad de garantizar que en toda propuesta de enmienda al Convenio SNP se tomen en consideración dos cuestiones fundamentales, esto es, el carácter internacional de cualquier solución y el compromiso de no debilitar el principio de la responsabilidad compartida, ampliando la carga para los intereses del sector naviero en el primer estrato.

6.13 La delegación observadora del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) hizo hincapié en la importancia de conseguir que entre en vigor lo antes posible un régimen internacional de responsabilidad para indemnizar los daños originados por sustancias SNP.

6.14 El Comité manifestó su disposición a examinar toda propuesta basada en los resultados de las deliberaciones del Grupo de enfoque.

7 INFORME RELATIVO A LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO, 2007

7.1 La Secretaría presentó el documento LEG 93/7, en el que se informa de los resultados de la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, y sobre las medidas resultantes de la adopción del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (Convenio sobre la Remoción de Restos de Naufragio). En los anexos de ese documento figuran los textos de las tres resoluciones de la Conferencia.

7.2 El Comité tomó nota de que la cuestión de la creación de capacidad se había planteado durante las deliberaciones de la Conferencia diplomática pero no se había incluido en el texto de la resolución sobre la cooperación técnica. Sin embargo, para facilitar un debate sobre esta cuestión, la Secretaría había preparado el documento LEG 93/12, que se examinaría en relación con el punto 12 del orden del día.

7.3 Una delegación recordó que durante la Conferencia de Nairobi y, posteriormente, en el 98º periodo de sesiones del Consejo, la Secretaría había facilitado una respuesta general con respecto a la disposición relativa a la solución de controversias del artículo 15 del Convenio sobre la Remoción de Restos de Naufragio. A este respecto, la delegación también había planteado la cuestión de la cláusula de "autoexclusión" del artículo 298 de la CONVEMAR, en relación con la posibilidad aparente de que Partes Contratantes de la CONVEMAR que también fuesen Parte en el Convenio sobre la Remoción de Restos de Naufragio, no diesen cumplimiento o tuviesen una preferencia respecto a la elección del foro para la solución de controversias según se dispone el capítulo XV de la CONVEMAR, en particular en el artículo 287 1) de dicha Convención. Se sugirió que la Secretaría tal vez pudiera aportar un comentario por lo que se refiere al Convenio sobre la Remoción de Restos de Naufragio a fin de proporcionar un entendimiento más amplio de la esencia y el contenido de dicho Convenio.

7.4 El Comité valoró positivamente el éxito de la Conferencia internacional y una vez más manifestó su agradecimiento al Gobierno de Kenya por acogerla. El Comité agradeció asimismo al Presidente de la Comisión Plenaria, Sr. Jan De Boer (Países Bajos), la excelente labor que había realizado.

7.5 La Secretaría presentó el documento LEG 93/12/4, que trata de la resolución sobre los certificados de seguro obligatorio prescritos por los convenios marítimos existentes sobre responsabilidad, incluido el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, cuyo texto se reproduce en el anexo 2 del documento LEG 93/7. En el párrafo 2 de la parte dispositiva de dicha resolución se invita a la Organización, y en particular al Comité Jurídico, a que elabore un modelo de certificado único para los seguros que pueda ser expedido por los Estados Parte con respecto a cada buque en virtud de los convenios pertinentes de la OMI sobre responsabilidad e indemnización.

7.6 El Comité tomó nota de que en el párrafo 3 de la parte dispositiva de esa resolución se invita a la OMI a que siga el mismo procedimiento que el adoptado en relación con el reconocimiento recíproco de los certificados expedidos por los Estados Partes en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y 1992.

7.7 Los representantes de las delegaciones observadoras de la Cámara Naviera Internacional (ICS) y del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) apoyaron la propuesta de elaborar un único certificado de seguro. El representante de la ICS señaló que de esta forma se podría reducir al mínimo la burocracia, se facilitaría el intercambio de la información en formato electrónico y se podrían ahorrar gastos tanto a los Gobiernos como al sector. Ambos representantes sugirieron que, si bien el Comité Jurídico ya había tomado medidas para abordar el problema de la responsabilidad con respecto a los actos de terrorismo en el marco del Convenio de Atenas de 2002, ese problema todavía tenía que resolverse con respecto a otros regímenes de responsabilidad e indemnización, es decir, el Convenio SNP de 1996, el Convenio sobre el Combustible de los Buques de 2001 y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio de 2007. Esas delegaciones recordaron que el Comité había acordado una solución con respecto al Convenio de Atenas de 2002 en su 92º periodo de sesiones, celebrado en octubre de 2006, consistente en una reserva y Directrices. Esas Directrices permitían una serie de exclusiones concretas que reflejaban las condiciones habituales existentes en los mercados, entre los que cabía destacar la cláusula de exclusión por contaminación radiactiva y armas químicas, biológicas, bioquímicas y electromagnéticas, la cláusula de exclusión por ataques cibernéticos y las cláusulas de rescisión y exclusión automáticas en caso de guerra.

7.8 Los representantes señalaron que el estado del mercado de seguros era el mismo que el que había cuando se resolvió esta cuestión en relación con el Convenio de Atenas y que, por tanto, esta cuestión estaba por resolver con respecto a otros regímenes de responsabilidad e indemnización. Un factor que añadía premura a la resolución de esta cuestión era la probabilidad de que el Convenio sobre el Combustible de los Buques de 2001 entrase en vigor a finales del año 2008. Si esta cuestión no se resolvía, sería difícil que pudieran aplicarse adecuadamente las disposiciones sobre seguros y certificados del Convenio sobre el combustible de los buques.

7.9 Por consiguiente, estas delegaciones recomendaron que esa cuestión se remitiese a un grupo de trabajo por correspondencia, cuyo objetivo sería hacer avanzar la labor de elaboración de un certificado estatal único para los regímenes de responsabilidad e indemnización, al tiempo que analizaba la cuestión del terrorismo, con el objetivo de informar sobre su labor al Comité Jurídico de la OMI en su 94º periodo de sesiones.

7.10 El Comité opinó, sin embargo, que el mercado de seguros había encontrado una solución a este respecto para el Convenio de Responsabilidad Civil y que, por tanto, la solución para otros convenios sobre responsabilidad debía buscarse en el mercado de seguros. Además, el Comité convino en que la cuestión de la cobertura de seguro para los actos de terrorismo era una cuestión distinta de la de la elaboración de un modelo de certificado de seguro único para los convenios de responsabilidad y que ambos asuntos no debían tratarse simultáneamente.

7.11 Aunque algunas delegaciones no se oponían a la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia para encontrar una solución al problema de la responsabilidad con respecto a los actos de terrorismo, el Comité acordó en último término limitarse a tomar nota de la información facilitada por los representantes de la ICS y los Clubes P e I y no adoptar ninguna medida, a falta de propuestas por escrito.

7.12 El Comité acordó elaborar un modelo de certificado de seguro único y pidió a la Secretaría que prepare el proyecto de instrumento para examinarlo en su 94º periodo de sesiones.

8 CUESTIONES SURGIDAS DEL 97° Y EL 98° PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS DEL CONSEJO

Generalidades

8.1 El Comité tomó nota de la información presentada por la Secretaría en el documento LEG 93/8 sobre cuestiones surgidas del 97° y el 98° periodos de sesiones ordinarios del Consejo.

Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo

8.2 El Comité también tomó nota de la información presentada por la Secretaría en el documento LEG 93/8/1 sobre la solicitud formulada por el Consejo en su 97° periodo de sesiones de que el Comité presente propuestas específicas sobre el modo en que la OMI podría contribuir a la Estrategia de las Naciones Unidas contra el Terrorismo, según se recoge en la resolución 60/288, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 8 de septiembre de 2006.

8.3 El Comité propuso que los Estados Miembros consideraran, de manera prioritaria, el fomento de la pronta ratificación y entrada en vigor de los Protocolos de 2005 a los tratados SUA de 1988, adoptados como consecuencia de la labor del Comité.

8.4 El Comité también alentó a que se diese continuidad a las actividades de cooperación técnica para garantizar la disponibilidad de creación de capacidad adecuada en los países en desarrollo a fin de permitir que los tratados SUA se implanten efectivamente, una vez que hayan entrado en vigor.

9 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

9.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos LEG 93/9 y LEG 93/9/1 sobre los resultados de los seminarios nacionales sobre legislación marítima acerca de la implantación de los tratados SUA que se celebraron en Bangkok (Tailandia), del 18 al 20 de abril de 2007, y en Colombo (Sri Lanka), del 23 al 25 de abril de 2007.

9.2 La delegación de Tailandia manifestó su agradecimiento a la Organización y al Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos por sus contribuciones al seminario de Bangkok y confirmó que habían ayudado considerablemente a la labor del Grupo de trabajo nacional interorganismos, cuyos esfuerzos se dirigen a la ratificación de los tratados SUA.

9.3 Se señaló que es posible que se necesite asistencia jurídica no sólo para apoyar la implantación del Convenio y los Protocolos SUA sino también para elaborar legislación que permita el enjuiciamiento y la extradición en casos de piratería y robos a mano armada. No obstante, se manifestó la opinión de que la piratería constituía un caso especial en virtud de la CONVEMAR y que, por consiguiente, requería la implantación de legislación diferente de la recogida en los convenios y Protocolos SUA. Además, se indicó que los tratados SUA no sólo abordan los casos de terrorismo sino también los delitos relacionados con la proliferación, lo que debería reflejarse asimismo en la legislación.

9.4 La delegación de los Estados Unidos manifestó su agradecimiento por la invitación a participar en los seminarios nacionales, puesto que ello ha dado a su país, y en particular a su Servicio de Guardacostas, la oportunidad de ayudar a la Organización y a los Estados Miembros

a implantar el Convenio y el Protocolo SUA. Dicha delegación afirmó que estaba dispuesta a contribuir en seminarios futuros y, de manera más específica, a elaborar cursos sobre casos hipotéticos y procedimientos uniformes para apoyar la implantación de dichos Protocolos y colaborar en la puesta en práctica de ejercicios conjuntos relacionados con el SUA tanto con las armadas como con los servicios de guardacostas de otros países que solicitaran tal colaboración. Los Estados Unidos también informaron al Comité de que estaban realizando considerables progresos para la ratificación de los Protocolos de 2005, que se preveía en un futuro cercano.

9.5 El representante de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO informó al Comité de que, junto con la OMI, estaba elaborando directrices sobre el modo en que los Estados Miembros de la OMI pueden abordar los efectos de los tsunamis en las operaciones costeras y portuarias y propuso medidas de rehabilitación adecuadas. El representante de la COI afirmó que pueden ser necesarios nuevos instrumentos jurídicos puesto que los Estados Miembros deberán elaborar su propia estrategia para abordar las medidas de evacuación de los puertos en casos de tsunamis. Además, manifestó que la transferencia de tecnología cumplía una función clave en el establecimiento de cualquier sistema de alerta contra los tsunamis y de mitigación de sus efectos y que la COI trabajaba en el fomento de los criterios y directrices sobre la transferencia de tecnología marina (CGTMT) para la colaboración entre los países desarrollados y los países en desarrollo.

9.6 La delegación de Indonesia informó al Comité de que esa semana tenía lugar en Indonesia un seminario nacional sobre implantación por el Estado de abanderamiento y manifestó su agradecimiento a la OMI por haber apoyado y ayudado en la organización del mismo.

9.7 El Comité también tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 93/9/2 sobre las actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima que tuvieron lugar durante el periodo de 12 meses comprendido entre julio de 2006 y junio de 2007.

9.8 En lo que se refiere al documento LEG 93/9/3, acerca de la resolución sobre el fomento de la cooperación y la asistencia técnica adoptada en la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, el Comité tomó nota de que, aunque en dicha resolución no se pedían medidas específicas al Comité, era muy importante para los debates relacionados con el punto 12, en el contexto de las deliberaciones relativas al documento LEG 93/12, que trata de la creación de capacidad cuando se elaboren nuevos documentos o se enmienden los existentes.

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

10.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 93/10, LEG 93/10/Corr.1 y LEG 93/WP.1, en los que se recoge información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico.

10.2 El Comité tomó nota de que en el anexo del documento LEG 93/10 se informaba de las novedades referentes a tales instrumentos desde el último examen del Comité, realizado en octubre de 2006, hasta el 17 de agosto de 2007, y de que dicha información se había actualizado de nuevo hasta el 18 de octubre de 2007 en el documento LEG 93/WP.1.

10.3 La delegación de Polonia se refirió a la ratificación por su país, en diciembre de 2006, del Convenio sobre el Combustible de los Buques e informó de que el proceso legislativo referente al Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003 estaba bastante avanzado y que se preveía que concluyese en 2008.

10.4 La delegación de Dinamarca informó de que su país esperaba poder ratificar el Convenio sobre el Combustible de los Buques a finales de 2007 y de que el Comité de Derecho Marítimo estaba examinando la posibilidad de redactar legislación de aplicación relativa al Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, el Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, y los Protocolos SUA de 2005. Asimismo, la delegación declaró que se había adoptado legislación primaria para implantar el Convenio SNP 1996, pero que ahora la cuestión tendría que examinarse, habida cuenta de las novedades recientes con respecto a ese Convenio en el seno de la Asamblea de los FIDAC.

10.5 A partir de una propuesta presentada por la delegación observadora del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), el Comité decidió que en la documentación futura que se presentara dentro de este punto del orden del día debían facilitarse las siglas de los tratados pertinentes.

11 PROGRAMA DE TRABAJO

Resultados previstos para el bienio 2008-2009

11.1 La Secretaría presentó el documento LEG 93/11, en el que se facilita información que puede servir de ayuda al Comité en el examen de su programa de trabajo y de los resultados previstos para el bienio 2008-2009, en el marco del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización.

11.2 El Comité observó que en sus actuales Directrices sobre los métodos de trabajo y organización de las tareas se le insta a que, en cada periodo de sesiones, examine su programa de trabajo y revise el número de semanas de reunión asignadas y su programa de trabajo futuro para asegurarse de que todos los puntos que ha de tratar están abarcados por el Plan estratégico de la Organización.

11.3 El Comité recordó que en su 92º periodo de sesiones había llegado a un acuerdo acerca de los resultados previstos para el bienio 2008-2009 (véase el documento LEG 92/13, párrafo 10.6), de los cuales se informó al Consejo en su 98º periodo de sesiones.

11.4 Una delegación propuso que las novedades habidas con respecto al Convenio SNP se incluyeran en los resultados previstos, si bien pudiera ser que ya estuviese contemplado en el párrafo 1.2.1. Otra delegación propuso que quizá el texto del párrafo 1.2.1 tuviera que enmendarse como correspondiera a tal efecto.

11.5 El Comité tomó nota de tales propuestas y acordó volver sobre este punto a la luz de las deliberaciones que podrían mantenerse a lo largo de la semana.

11.6 El Comité volvió sobre el punto al final del periodo de sesiones y decidió introducir las siguientes enmiendas en su programa de trabajo:

Párrafo 1.1.1

El Comité convino en suprimir el texto.

Párrafo 1.1.2 y 6.3.1 (primer párrafo)

El Comité convino en sustituir el texto del primer párrafo por el que figura a continuación:

"Supervisar la aplicación de las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar"

El Comité convino en mantener el texto de los párrafos segundo y tercero sin cambio alguno.

El Comité convino en suprimir el cuarto párrafo.

Párrafos 1.2.1 y 2.1

El Comité convino en sustituir el texto por el que figura a continuación:

"Determinación de las razones por las que ciertos instrumentos (por ejemplo, el Convenio SNP) no han entrado en vigor y consideración y elaboración de estrategias para facilitar su entrada en vigor y alentar a los Estados a constituirse en Partes."

Párrafo 7.2.1

El Comité convino en suprimir el texto.

Examen de las directrices sobre los métodos de trabajo

11.7 La Secretaría presentó el documento LEG 93/11/1, en el que se facilita información que podría servir de ayuda al Comité en el examen de sus métodos de trabajo, de conformidad con las instrucciones dadas por el Consejo en su 97º periodo de sesiones.

11.8 En ese periodo de sesiones, el Consejo había convenido en que sería conveniente y útil que el Comité Jurídico, teniendo en cuenta sus necesidades diferentes, armonizara sus métodos de trabajo con los del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC); asimismo, el Consejo sancionó la propuesta del Secretario General de que los presidentes de los cinco comités de la OMI se reunieran a fin de examinar el mejor modo de lograr tal armonización.

11.9 El Comité tomó nota de que la reunión tuvo lugar en junio de 2007. Los presidentes decidieron que sería conveniente que el informe de la reunión estuviera a disposición de Comité Jurídico para que éste lo examinara en su 93º periodo de sesiones, con anterioridad al 24º periodo de sesiones extraordinario del Consejo. En consecuencia, el informe de esa reunión y un cuadro en el que se comparan las Directrices sobre los métodos de trabajo del MSC/MEPC, el Comité

Jurídico y el Comité de Cooperación Técnica se recogieron en los anexos 1 y 2 del documento LEG 93/11/1, para someterlos al examen del Comité.

11.10 Una delegación propuso que la forma más práctica de plantear la tarea podría ser la constitución de un pequeño grupo para examinar el documento con más detenimiento e informar al Comité de sus conclusiones iniciales.

11.11 En opinión de otra delegación, el Comité debía primero decidir si deseaba cambiar sus métodos de trabajo antes de constituir tal grupo que, de constituirse, debía disponer de un mandato.

11.12 Otra delegación señaló que la labor del Comité Jurídico era diferente a la de otros comités y, por lo tanto, la armonización de sus métodos de trabajo con los de otros comités solamente sería aceptable en caso de ser necesario y posible, dada la naturaleza diferente de su labor.

11.13 El Comité acordó constituir un pequeño grupo de trabajo presidido por la Sra. Birgit Olsen (Dinamarca) para estudiar la posibilidad de armonizar los métodos de trabajo del Comité con los de los otros comités, tomando como mandato los cuatro principios recogidos en el párrafo 15 del informe de la reunión de presidentes, que figura en el anexo 1 del documento LEG 93/11/1, a saber:

- las directrices relativas a la presentación, tramitación y distribución de documentos debían armonizarse, en la medida de lo posible, con objeto de ayudar a la Secretaría a satisfacer sus responsabilidades, teniendo presente que cabía la posibilidad de que los plazos para la presentación de documentos no fueran los mismos para todos los comités, dado que la División de Conferencias necesitaría más tiempo para tramitar y traducir los documentos presentados ante los comités que normalmente manejaban un volumen muy grande de documentación;
- los órganos auxiliares, tales como grupos de trabajo, subcomités y grupos de trabajo por correspondencia, debían funcionar de un modo similar;
- en todos los comités debía observarse el mismo procedimiento a la hora de evaluar las propuestas de nuevos puntos en el marco del Plan estratégico de la Organización; y
- los comités debían examinar las mejores prácticas de cualquiera de los otros comités para su posible implantación, adaptadas según procediera.

11.14 La Presidenta del Grupo de trabajo, que se reunió en cuatro ocasiones durante el periodo de sesiones, ofreció una presentación verbal de las conclusiones del Grupo sobre el particular.

11.15 A la reunión del Grupo de trabajo asistieron las siguientes delegaciones:

Australia	Jamaica
Bélgica	Japón
Croacia	Nigeria
Dinamarca	Panamá
Estados Unidos	Reino Unido
Ghana	República de Corea
India	Singapur
Indonesia	Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM)
Italia	

11.16 Al presentar las recomendaciones del Grupo, la Presidenta subrayó que el Grupo había propuesto que las directrices del Comité Jurídico se enmendaran a fin de armonizar los métodos de trabajo del Comité con los del MSC y el MEPC, en la medida de lo posible, teniendo en cuenta las necesidades especiales del Comité Jurídico. El Comité sancionó tal planteamiento de base.

11.17 A continuación, la Presidenta presentó las recomendaciones pormenorizadas elaboradas por el Grupo. El Comité acordó que dichas recomendaciones se reflejaran en un documento que prepararía la Secretaría, en consulta con la Presidenta, que se presentaría en el 94º periodo de sesiones del Comité para su examen y aprobación.

11.18 Asimismo, el Comité acordó que, al preparar el documento, la Secretaría introdujera los cambios necesarios en la redacción y, asimismo, determinara cualesquiera otras cuestiones que pudiera ser necesario que el Comité examinara.

Propuesta para reducir de cuatro a tres el número de periodo de sesiones en el bienio 2008-2009

11.19 La Secretaría presentó el documento LEG 93/11/2, en el que se invitaba al Comité a que examinase la posibilidad de reducir de cuatro a tres el número de periodos de sesiones en el bienio 2008-2009. El fundamento de ese documento yacía en los debates mantenidos en el seno del Consejo, en su 98º periodo de sesiones (junio de 2007), sobre el presupuesto de la Organización propuesto para el bienio 2008-2009 y en la petición del Consejo al Secretario General de que examinara el presupuesto propuesto con miras a determinar posibles economías y mejoras de productividad que no obstaculizaran la consecución de los resultados previstos recogidos en el Plan estratégico. En el transcurso de las deliberaciones se propuso que, dado que se había ultimado el trabajo relativo al Convenio sobre la Remoción de Restos de Naufragio, tal vez sólo fuera necesario que el Comité celebrase tres periodos de sesiones, en lugar de cuatro, en el próximo bienio.

11.20 Tras deliberar sobre el particular, el Comité convino en reducir de cuatro a tres el número de sus periodos de sesiones en el bienio 2008-2009, de modo que solamente se celebraría un periodo de sesiones en 2008, en el otoño. Al llegar a tal decisión, el Comité observó que el acuerdo de reducir el número de periodos de sesiones no debía restar importancia a la labor del Comité Jurídico, en particular a la labor en curso en relación con la protección de la gente de mar. Asimismo, propuso que los otros comités podrían seguir el ejemplo del Comité Jurídico al respecto y considerar la posibilidad de renunciar a alguno de sus periodos de sesiones.

12 OTROS ASUNTOS

a) Creación de capacidad al elaborar nuevos instrumentos o enmendar los existentes

12 a).1 Al presentar los documentos LEG 93/12 y LEG 93/12/6, la Secretaría recordó que, durante el MSC 82, se propuso que el MSC y todos sus subcomités se aseguraran de que, al elaborar nuevos instrumentos o enmendar los existentes, se prepararan orientaciones para su implantación, siempre que fuera necesario. El MSC también debería identificar las cuestiones que el Comité de Cooperación Técnica necesitaría considerar a fin de elaborar los programas de cooperación y asistencia técnica conexos.

12 a).2 El MSC 82 invitó a los demás Comités (MEPC, Comité de Facilitación y Comité Jurídico), así como a la Asamblea y a las conferencias diplomáticas, a que examinaran este asunto. Con arreglo a esa decisión, la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (14 a 18 de mayo de 2007), al adoptar el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, había adoptado una resolución acerca del fomento de la cooperación y asistencia técnica. Dicha resolución reconocía la necesidad de elaborar la legislación apropiada y establecer la infraestructura adecuada para la remoción de restos de naufragio en los lugares en que la infraestructura, las instalaciones y los programas de formación son limitados para obtener la experiencia necesaria en la evaluación del peligro que presentan los restos de naufragio. En dicha Conferencia, la Comisión Plenaria pidió al Comité Jurídico que elaborara directrices relativas a la implantación del Convenio internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

12 a).3 La República de Corea informó al Comité de que el Primer foro marítimo internacional de Seúl se había celebrado del 6 al 8 de septiembre de 2007 en la ciudad del mismo nombre de la República de Corea. El principal tema del Foro fue el Convenio sobre la remoción de restos de naufragio, adoptado en mayo de 2007, en Nairobi (Kenya). En su momento se presentaría a la OMI y a los Estados Miembros el informe correspondiente.

12 a).4 El Comité decidió que, por el momento, no era necesario considerar la elaboración de directrices en relación con el Convenio sobre la Remoción de Restos de Naufragio pero que volvería a examinar ese tema en un futuro periodo de sesiones.

12 a).5 El Comité tomó nota de que, con arreglo a la decisión del MSC 82, se había incluido en el orden del día del MSC 83, reunido en octubre de 2007, un punto sobre "Creación de capacidad al elaborar nuevos instrumentos". El Comité también tomó nota de que el MSC 83 había acordado presentar en el vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea un proyecto de resolución sobre la necesidad de creación de capacidad al implantar nuevos instrumentos, así como al elaborar instrumentos nuevos o enmendar los existentes. Los párrafos dispositivos 2 y 3 del proyecto de resolución recomiendan, respectivamente, que:

- el Consejo y los Comités, a fin de consolidar los esfuerzos de creación de capacidad, consideren propuestas de elaboración de nuevos instrumentos y/o de enmienda de los existentes una vez que se hayan evaluado sus repercusiones en lo referente a la creación de capacidad y cooperación técnica; y
- los Comités habiliten un mecanismo para identificar los instrumentos nuevos que requieran la intervención de asistencia técnica antes de su implantación; determinar los aspectos que requieran atención especial cuando se planifiquen actividades de asistencia y cooperación técnica relacionadas con la implantación

de nuevas medidas; e identificar los instrumentos nuevos que requieran una guía simplificada para su implantación.

12 a).6 El Comité observó que, si bien el MSC 83 no había remitido expresamente en el actual periodo de sesiones el proyecto de resolución de la Asamblea para que lo examinara, no obstante, en caso de que la Asamblea lo adoptase, dicha resolución impondría determinadas obligaciones al Comité Jurídico. Así pues, el Comité decidió examinar el proyecto de resolución a fin de formular observaciones sobre su contenido, incluidas las referentes a su redacción.

12 a).7 Una delegación señaló que la palabra "*establish*" que figura en el tercer párrafo dispositivo del proyecto de resolución de la Asamblea no se había traducido correctamente en la versión española del texto.

12 a).8 En principio, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea, pero observó que si se mantenía la expresión "una vez que se hayan evaluado sus repercusiones" que figura en el segundo párrafo dispositivo, podría producirse el desafortunado efecto de hacer más lento el proceso de adopción de los instrumentos de carácter jurídico, puesto que se requeriría evaluar las repercusiones de la creación de capacidad antes de emprender la elaboración de nuevos instrumentos o de enmendar los existentes. Así pues, el Comité acordó sugerir a la Asamblea que la expresión "una vez que se hayan evaluado sus repercusiones" se sustituya por "durante o en paralelo con la evaluación de sus repercusiones".

b) Medidas para proteger a los tripulantes y a los pasajeros contra los delitos cometidos en los buques

12 b).1 La delegación de la India presentó el documento LEG 93/12/3, en el que se propone que se retome la cuestión de un posible instrumento internacional para facilitar la investigación rápida de los delitos cometidos a bordo de los buques y la posible participación del Estado con intereses de consideración, a solicitud propia.

12 b).2 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) presentó el documento LEG 93/12/1, que incluye una propuesta de proyecto de directrices para las legislaciones nacionales sobre delitos marítimos, a la luz del creciente problema de los delitos marítimos graves, incluida la piratería.

12 b).3 La delegación observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) presentó el documento LEG 93/12/5, en el que se dan a conocer observaciones sobre las directrices del CMI, se pide que se prosiga examinando la definición de delito marítimo y se señala la necesidad de incluir medidas para proteger los derechos de la gente de mar, los sospechosos y los inculpados, de forma adecuada.

12 b).4 El Comité agradeció a las delegaciones en cuestión el haber presentado estos documentos, observando que habían planteado cuestiones jurídicas muy serias con respecto al enjuiciamiento y castigo de los delitos cometidos en el mar. En especial una delegación manifestó preocupación por los actos ilícitos o las negligencias y el deber de prestar asistencia tras un abordaje en alta mar y propuso que se examinase la cuestión junto con las propuestas de la India y el CMI. El Comité debatió ampliamente sobre los documentos con miras a decidir, en primer lugar, si la cuestión de los delitos marítimos debería ser retomada como punto independiente del programa de trabajo del Comité y, en caso afirmativo, si se debería optar por centrarse en un proyecto de convenio o en unas directrices para las legislaciones nacionales.

12 b).5 El Comité estaba dividido con respecto a estas cuestiones. Diversas delegaciones opinaron que, ya fuese un convenio o las directrices, o ambos, ésta era una cuestión que debería abordar el Comité a la vista de los crecientes riesgos impuestos por las actividades delictivas en el mar. A este respecto, se refirieron a la actual falta de certidumbre acerca del ejercicio de una potestad jurisdiccional efectiva y el respeto de las garantías procesales básicas en relación con casos tales como aquéllos en los que están de por medio personas desaparecidas y buques que participan en casos de abordaje, que seguidamente escapan para evitar su enjuiciamiento en vez de cooperar en la investigación y ayudar a salvar vidas humanas.

12 b).6 En opinión de estas delegaciones, los tratados internacionales existentes tales como la CONVEMAR y los instrumentos SUA no abordaban de forma pormenorizada la cuestión del enjuiciamiento y castigo efectivo de los delincuentes. En particular estos tratados no abordaban de forma eficaz la interacción entre la potestad jurisdiccional de los Estados ribereños, la de los Estados de abanderamiento y la que puede ejercer el Estado del que es nacional la víctima de un delito cometido en el mar, creando lagunas en la investigación y castigo de los delitos.

12 b).7 También se sugirió que el examen de la cuestión de los delitos cometidos en el mar debería incluir, en algún momento, las causas de los delitos tomando en consideración factores tales como las condiciones de vida a bordo, frecuentemente precarias, y la composición multicultural de las tripulaciones.

12 b).8 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra se opusieron a que se retomase el examen de estas cuestiones como punto independiente del programa de trabajo del Comité. En su opinión no se había demostrado la necesidad imperiosa que justificase una decisión de este tipo y esta cuestión había de abordarse a la luz de unas estadísticas globales. Solamente tras disponer de estos datos se podría examinar la necesidad de elaborar nuevas normas internacionales. De no ser así, los Estados deberían concentrarse en la implantación eficaz de los regímenes resultantes de los tratados normativos existentes. También se mencionó la importancia de compilar información sobre medidas de índole nacional, por lo que respecta a los delitos cometidos a bordo de buques.

12 b).9 Algunas delegaciones se manifestaron en desacuerdo con la opinión de que los regímenes resultantes de los tratados normativos existentes dejaban lagunas que debieran llenarse mediante la adopción de reglas internacionales adicionales. Se hizo referencia al artículo 27 de la CONVEMAR, en el que establecen principios claros que rigen los casos que justifican el ejercicio de la jurisdicción penal de los Estados ribereños a bordo de los buques, frente a la de los Estados de abanderamiento. El artículo 97 de la CONVEMAR, que reglamenta los principios de la jurisdicción penal en casos de abordaje o de cualquier otro incidente de navegación, también fue mencionado, además del deber de prestar auxilio, reglamentado en el artículo 98 de la misma Convención.

12 b).10 En relación con la piratería, se señaló que la definición propuesta en las directrices del CMI iba más allá de las disposiciones que figuran en los artículos 100 a 107 de la CONVEMAR, creando así la posibilidad de conflictos en la implantación de esa Convención. También se manifestó inquietud por que se hiciese referencia a la obligación, en vez de a la facultad, de los Estados de proceder a la adopción de medidas judiciales. A este respecto, se sugirió que la palabra "podrá" debería sustituirse por "debería", en lo que se refiere a los casos en que la adopción de medidas judiciales esté justificada.

12 b).11 También se señaló que el propósito de las directrices sobre delitos marítimos debería ser ayudar a los Gobiernos a rellenar las lagunas en las legislaciones nacionales que pudieran obstaculizar el ejercicio de la jurisdicción penal. No obstante, este objetivo podría lograrse sólo hasta el punto permitido por el derecho internacional. La elaboración de modelos de legislación nacional excedía las competencias del Comité y podría infringir una serie de delicadas cuestiones de soberanía de los Estados Miembros.

12 b).12 Algunas delegaciones consideraron que la elaboración de directrices, o de un tratado destinado a ampliar el ámbito de los tipos pendientes, era una obstáculo que podría complicar aún más las difíciles cuestiones del trato justo de la gente de mar ya abordadas por el Comité.

12 b).13 También se manifestaron reservas en cuanto a la participación de la OMI en la tarea de limitar los derechos soberanos de los Estados en el ejercicio de su potestad jurisdiccional en el ámbito penal mediante la introducción de un régimen internacional que rigiera los delitos marítimos en general. A este respecto, se señaló que el dar carácter internacional a las normas de derecho ya había estado dentro del ámbito de actividades de la OMI en relación con los delitos de gravedad excepcional, tales como el terrorismo.

12 b).14 El Comité decidió no volver a introducir en su programa de trabajo la cuestión de los delitos marítimos como un punto independiente del orden del día. No obstante las delegaciones, incluidas las observadoras, podrían compilar datos con miras a determinar si había una "necesidad imperiosa" y presentar nuevos documentos dentro del punto "Otros asuntos". El Comité también alentó a los Estados y al CMI a que continuaran examinando este tema con el fin de armonizar la legislación y fortalecer la implantación del derecho internacional existente.

c) Informe sobre el Foro OMI/OMAOC sobre la constitución de una red integrada de funciones de servicios de guardacostas para los países de África occidental y central, Dakar (Senegal), 23 a 25 de octubre de 2006

12 c).1 La Secretaría presentó el documento LEG 93/12/2, en el que se informa acerca del Foro OMI/OMAOC sobre la constitución de una red integrada de funciones de servicios de guardacostas para los países de África occidental y central, celebrado en Dakar (Senegal), del 23 al 25 de octubre de 2006. Al documento se adjunta una resolución, adoptada por el Foro OMI/OMAOC, en la que se enumeran 22 medidas relativas a diversos ámbitos. La resolución ya ha sido aprobada por la Asamblea General de Ministros de la OMAOC, en su reunión del 11 de septiembre de 2007, en Luanda (Angola). Se pretendía que los párrafos dispositivos de la resolución constituyeran la base de los planes de acción que se elaborarían a los fines de llevar a la práctica la red integrada de funciones de servicios de guardacostas, que facilitaría la coordinación de la capacidad y los programas de creación de capacidad de los organismos especializados y de otros donantes en sus propios ámbitos de especialización. En esta resolución, adoptada por el Foro, se invita al Secretario General a que la señale a la atención de los Comités de la Organización, incluido el Comité Jurídico.

12 c).2 El Comité acogió con agrado la información facilitada en este documento y felicitó al Foro por la adopción de la resolución, tomando nota en particular de que la constitución de una red integrada de funciones de servicios de guardacostas sería de ayuda en la lucha contra la piratería, los robos a mano armada, los actos ilícitos y la delincuencia organizada transnacional en el mar.

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA DEL 93º PERIODO DE SESIONES**

Apertura del periodo de sesiones

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
- 3 Elección de la Mesa
- 4 Provisión de garantía financiera: informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar
- 5 Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
- 6 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
- 7 Informe relativo a la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007
- 8 Cuestiones surgidas del 97º y el 98º periodos de sesiones ordinarios del Consejo
- 9 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
- 10 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
- 11 Programa de trabajo
- 12 Otros asuntos
 - Creación de capacidad al elaborar nuevos instrumentos o enmendar los existentes
 - Delitos marítimos: proyecto de directrices para las legislaciones nacionales
 - Medidas para proteger a los tripulantes y a los pasajeros contra los delitos cometidos en los buques
 - Resolución sobre los certificados de seguro obligatorios prescritos por los convenios marítimos existentes sobre responsabilidad, incluido el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007
- 13 Informe del Comité

ANEXO 2

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

- 1 El Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT deberá proseguir su examen de la cuestión de la garantía financiera para tripulantes/gente de mar y las personas a su cargo con respecto a la indemnización en los casos de muerte, lesiones corporales y abandono.
- 2 Al hacerlo, el Grupo deberá tener en cuenta los instrumentos pertinentes de la OMI y la OIT, incluidos los que se estén examinando actualmente o vayan a adoptarse probablemente en un futuro cercano.
- 3 El Grupo deberá continuar siguiendo el problema del abandono de tripulantes/gente de mar, teniendo en cuenta para ello toda la información pertinente, incluidas las soluciones técnicas disponibles con respecto a la garantía financiera.
- 4 El Grupo deberá elaborar soluciones sostenibles a largo plazo para resolver el problema de la garantía financiera con respecto a la indemnización en los casos de muerte o lesiones corporales y abandono.
- 5 En su próxima reunión, el Grupo deberá formular las recomendaciones pertinentes al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT.

ANEXO 3

**MANDATO REVISADO DEL GRUPO DE TRABAJO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS
OMI/OIT SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO
DE ACCIDENTE MARÍTIMO**

- 1 El Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT deberá supervisar y evaluar la implantación de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.
 - 2 Para ello, el Grupo deberá tener en cuenta la resolución A.987(24), adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, así como los instrumentos de la OMI y la OIT pertinentes para la implantación de las Directrices.
 - 3 En su labor, el Grupo deberá recopilar información sobre los casos de maltrato de gente de mar.
 - 4 El Grupo formulará las pertinentes recomendaciones al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT en relación con cualesquiera medidas oportunas para una mejor implantación y una aceptación más amplia de las Directrices.
-