



COMITÉ JURÍDICO
95º periodo de sesiones
Punto 10 del orden del día

LEG 95/10
22 abril 2009
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA EN SU 95º PERIODO DE SESIONES

ÍNDICE

Sección	Párrafos	Página
1	INTRODUCCIÓN	1.1 – 1.7 3 – 4
2	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	2.1 5
3	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP: ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO	3. 1 – 3.25 5 – 11
4	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA:	
	i) 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 – 4.16 11 – 14
	ii) Seguimiento de las resoluciones adoptadas por la conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007: Elaboración de un modelo de certificado único de seguro obligatorio	4.17 – 4.27 14 – 16
5	TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	5.1 – 5.19 17 – 19
6	CUESTIONES SURGIDAS DEL 101º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	6.1 19

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.



EL CAMBIO CLIMÁTICO:
un desafío también para la OMI

Sección	Párrafos	Página
7 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	7.1 – 7.11	19 – 21
8 PROGRAMA DE TRABAJO	8.1 – 8.14	21 – 26
9 OTROS ASUNTOS		
a) Lugares de refugio	9 a).1 – 9 a).7	26 – 27
b) Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001: sucesos de contaminación por los hidrocarburos para combustible	9 b).1 – 9 b).30	27 – 35
c) Examen de las legislaciones nacionales sobre piratería	9 c).1 – 9 c).14	35 – 38
d) Enmiendas al Reglamento interior del Comité Jurídico	9 d).1 – 9 d).4	38
e) Reglas de Rotterdam	9 e).1	39

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 95º PERIODO DE SESIONES
ANEXO 2	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP: ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO Declaración de Chipre
ANEXO 3	PROYECTO DE PROTOCOLO DE [20..] QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE MARITIMO DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS, 1996
ANEXO 4	DIRECTRICES SOBRE LOS METODOS DE TRABAJO Y LA ORGANIZACIÓN DE LAS TAREAS DEL COMITÉ JURIDICO

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité Jurídico celebró su 95º periodo de sesiones en la sede de la OMI, del 30 de marzo al 3 de abril de 2009, bajo la presidencia del Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea).

1.2 A la reunión asistieron delegaciones de los siguientes Estados Miembros:

ALEMANIA	JAPÓN
ANTIGUA Y BARBUDA	KENYA
ARABIA SAUDITA	LETONIA
ARGELIA	LIBERIA
ARGENTINA	LITUANIA
AUSTRALIA	LUXEMBURGO
BAHAMAS	MALASIA
BÉLGICA	MALTA
BELICE	MÉXICO
BOLIVIA	MOZAMBIQUE
BRASIL	NAMIBIA
BULGARIA	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
CHILE	PAÍSES BAJOS
CHINA	PANAMÁ
CHIPRE	PAPUA NUEVA GUINEA
COLOMBIA	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL
ECUADOR	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESPAÑA	REPÚBLICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	REPUBLICA POPULAR
ESTONIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
FILIPINAS	SAINT KITTS Y NEVIS
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUDÁFRICA
GHANA	SUECIA
GRECIA	TAILANDIA
HONDURAS	TUNEZ
INDONESIA	TURQUÍA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TUVALU
ISLAS MARSHALL	UCRANIA
ITALIA	URUGUAY
JAMAICA	VANUATU
JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA	VENEZUELA

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También asistieron observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACION NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)
ASOCIACION INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (Clubes P e I)
COMITÉ ASESOR EN PROTECCION DEL MAR (ACOPS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura. El texto completo del mismo se reproduce en el documento LEG 95/INF.2.

Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General por sus observaciones y manifestó que el Comité las tendría en cuenta durante el curso de sus deliberaciones.

Adopción del orden del día

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

1.7 A continuación figura un resumen de las deliberaciones del Comité sobre 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 de la Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, en nombre del Secretario General, según el cual los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

3 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP: ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO

3.1 El Comité continuó con su examen del proyecto de protocolo del Convenio SNP (el proyecto del protocolo). El Comité decidió utilizar como texto básico el texto del proyecto de protocolo que figura en el anexo del documento LEG 95/3.

Definición de SNP

3.2 El Comité aprobó los siguientes cambios de redacción propuestos por la Secretaría:

- en el anexo del documento LEG 95/3, la referencia al párrafo "1.1.3" en el artículo 1.5 a) iii) del proyecto de protocolo, debería ser al párrafo "1.1.6"; y
- en consonancia con la decisión adoptada por el Comité en su 94º periodo de sesiones de suprimir la referencia que figura en el artículo 1.5 a) vii) del Convenio SNP al "Apéndice B" del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel, se debería introducir una enmienda similar en el artículo 4.3 b) del Convenio SNP.

3.3 El Comité tomó nota de que en su 85º periodo de sesiones (26 de noviembre a 5 de diciembre de 2008), el Comité de Seguridad Marítima (MSC) había adoptado el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), que sustituye al Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (el Código de Cargas a Granel). Los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS pueden aplicar el Código IMSBC con carácter voluntario desde el 1 de enero de 2009. El Código pasará a ser obligatorio el 1 de enero de 2011, a reserva de que se cumplan las exigencias del procedimiento tácito de enmienda. El Comité acordó que se debería incluir una referencia al Código IMSBC en el artículo 1.5 a) vii) y en el artículo 4.3 b), de forma que sustituyan la referencia actual.

Definición de SNP y su relación con el Código IMDG

3.4 La Secretaría presentó el documento LEG 95/3/2 en el que se propone que la aplicación del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) se restrinja a las sustancias incluidas en la versión de ese Código aplicable en 1996. A solicitud del Comité el documento incluye en los anexos 1 y 2, respectivamente, una lista de materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química que se mencionan por nombre en el Código de Cargas a Granel, 2004, y que también se mencionan por nombre en el Código IMDG aplicable en 1996; y una lista de tales materias mencionadas en el Código de Cargas a Granel, 2004, pero que no se mencionan en el Código IMDG aplicable en 1996.

3.5 La delegación de las Bahamas presentó el documento LEG 95/3/4 en el que se propone que en vez de restringir la aplicación del Código IMDG a su versión de 1996, el Convenio SNP incorpore las enmiendas posteriores, haciendo referencia específica a sustancias que hayan de excluirse, especialmente el carbón, la harina de pescado y las astillas de madera.

3.6 Tras un amplio debate sobre la cuestión, un representante de la División de Seguridad Marítima, de la Secretaría, resaltó los siguientes puntos:

- el Código IMDG, enmendado, y el Código IMSBC contienen una lista de sustancias, materias y artículos abarcados por sus disposiciones respectivas; no obstante es probable que determinadas materias, sustancias o artículos estén abarcados por las disposiciones de los antedichos Códigos pero que no sean mencionados por nombre en estos Códigos. Por esta razón, se ha indicado que las listas que se incluyen en los anexos del documento LEG 95/3/2 no tienen carácter exhaustivo;
- por lo que respecta a los números ONU 2067, 2071, 2912, 2913 y 3170, los nombres de expedición de las cargas a granel en el Código IMSBC son coherentes con los correspondientes nombres de expedición correctos en el Código IMDG, enmendado, pero no son los mismos que los correspondientes nombres de expedición correctos en el Código IMDG aplicable en 1996. Esta anomalía posiblemente cause confusión al identificar por su nombre las sustancias, las materias o artículos, por lo que respecta a considerarlos como cargas sujetas a contribución en el marco del Protocolo SNP previsto, si no se hace una referencia al Código IMDG, enmendado. Si una versión del Código IMDG se mantiene inalterable en el tiempo, mientras que el Código conexo tiene un carácter dinámico, es probable que esta anomalía se agrave en el futuro;
- si el Comité decidiese sustituir la expresión "el Código IMDG aplicable en 1996" por "el Código IMDG, enmendado" entonces el carbón, la harina de pescado (siempre que vaya acompañada de un certificado apropiado de la autoridad competente en cuestión) y las astillas de madera continuarán siendo cargas que no se consideran SNP, dado que estas sustancias no se ajustarían a los criterios pertinentes para su clasificación como cargas SNP de conformidad con el Código IMSBC y el Código IMDG, enmendado; y
- si la intención del Comité es garantizar que el carbón, la harina de pescado y las astillas de madera continúan estando excluidas en el futuro de la aplicación de las disposiciones del Protocolo, una posible solución podría ser hacer referencia al Código IMDG, enmendado, e incluir una disposición específica en el Protocolo mediante la que se excluya a estas sustancias de la aplicación del Protocolo, independientemente de toda enmienda futura a los códigos.

3.7 La propuesta de las Bahamas recibió bastante apoyo, por las siguientes razones:

- han transcurrido trece años desde la adopción del Convenio SNP y las enmiendas al Código IMDG reflejan investigaciones recientes y el descubrimiento de nuevas sustancias, así como nuevos riesgos SNP. Restringir el Código a la versión de 1996 supondría que tales riesgos nuevos no serían indemnizables en el marco del Convenio SNP, y por tanto ésta no es una opción razonable;

- era importante mantener actualizado el régimen SNP, especialmente debido a los recientes sucesos en los que estuvieron involucradas cargas sólidas a granel;
- si se toma en consideración que el carbón, la harina de pescado y las astillas de madera podrían quedar excluidas de manera explícita, no debería otorgarse al Código IMDG un tratamiento diferente al de los otros instrumentos a los que se hace referencia en el artículo 1.5 del Convenio SNP; y
- la aplicación de una versión desactualizada del Código IMDG llevaría a confusión con respecto a qué riesgos están realmente cubiertos por el Convenio SNP dado que, en especial, en otras circunstancias, sería de aplicación una versión diferente del Código IMDG.

3.8 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra reafirmaron su decisión de mantener la referencia a la versión de 1996 del Código IMDG, por las siguientes razones:

- esta cuestión generó muchas divisiones en 1996 y la redacción que ahora figura en el texto refleja un compromiso al que se llegó en ese momento, tras largas y exhaustivas negociaciones, que no deberían repetirse ahora;
- a los efectos de determinar la responsabilidad y la indemnización de conformidad con el Convenio SNP, sería extremadamente dificultoso contar con una definición perfecta de sustancias SNP abarcadas por el Convenio. A este respecto el compromiso alcanzado en 1996 representa una solución factible que todavía tiene validez;
- todo cambio en la definición acordada de SNP también puede tener implicaciones para el sistema de contribuciones;
- no debemos tratar de encontrar la solución perfecta a riesgo de perder el Protocolo;
- volver a abrir el debate, en esta fase, podría demorar o incluso frustrar la adopción del Protocolo, lo que a su vez impediría que el Convenio SNP entrase en vigor;
- era importante mantener la postura, en cuanto a políticas, acordada en 1996;
- todo inconveniente resultante de mantener el texto actual podría ser solventado elaborando listas en las que se indique qué sustancias están excluidas, y cualquier problema pendiente de resolver relativo al Código IMDG podría ser abordado en una fase posterior;
- el Comité había acordado limitar la revisión a tres cuestiones en particular; y
- ampliar la revisión en estos momentos supondría abrir una caja de Pandora que tiene el potencial de crear problemas adicionales.

3.9 El Comité decidió mantener su decisión de restringir la referencia en el Convenio SNP a las sustancias incluidas en la versión de 1996 del Código IMDG.

Cuestiones relacionadas con el derecho de los tratados

3.10 La Secretaría presentó el documento LEG 95/3/3, en el que se brinda información sobre las posibles repercusiones jurídicas de un nuevo protocolo para los Estados que son Estados Contratantes del Convenio SNP 1996.

3.11 Una delegación, con referencia al párrafo 9 del documento, observó que había encontrado dificultades en materia de conflicto de leyes que eran difícil de superar. Observó que el artículo 18 a) de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, 1969, (la Convención de Viena) contiene las mismas obligaciones para los Estados signatarios que para los que procedan a la ratificación. Si bien estaba conforme con que se estaba retardando indebidamente la entrada en vigor de este tratado, la delegación volvió a manifestar su desacuerdo con respecto al hecho de que la labor preparatoria relativa al presente Protocolo se hubiese llevado a cabo en los FIDAC, entre un grupo de Estados, en vez de en el seno del Comité Jurídico. En su opinión la labor preparatoria relativa al artículo 16 8) del proyecto de protocolo ha influenciado negativamente a posibles Estados Contratantes del Convenio.

3.12 Una delegación observó que los precedentes a los que se hace referencia en el documento, esto es, el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio MARPOL 73/78) y el Protocolo de 1992 del Convenio del Fondo de 1971, eran de naturaleza diferente y, por tanto, no eran pertinentes en el marco del caso que se estaba examinando. La delegación también mostró su desacuerdo con el artículo 16 8) del proyecto de protocolo, partiendo de que los Estados que han firmado o ratificado un convenio no pueden retirar su consentimiento en obligarse por el mismo, o denunciarlo, antes de que entre en vigor. La delegación también manifestó la opinión de que la aplicación del artículo frustraría el objeto y el fin del Convenio SNP, dado que iría acompañado de una intención de denunciar el Convenio.

3.13 Varias delegaciones manifestaron su agradecimiento a la Secretaría por la nota presentada, y mostraron su apoyo a la misma. Al hacerlo señalaron que el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, constituía otro precedente de un protocolo que cambiaba sustancialmente las disposiciones recogidas en un convenio que todavía no había entrado en vigor.

3.14 El artículo 16 8) se había redactado en el entendimiento de que el Convenio SNP no entraría en vigor. Su objetivo era facilitar un procedimiento para que los Estados que hubiesen manifestado su consentimiento en obligarse por el Convenio SNP pudieran retirar ese consentimiento, sin denunciar formalmente el Convenio.

3.15 También se señaló que la revisión o enmienda al Convenio SNP no constituía "un acto en virtud del cual se frustrara el objeto y el fin de un tratado", tal como se menciona en el artículo 18 a) de la Convención de Viena. Asimismo, un Estado signatario puede dejar clara su intención de no pasar a ser parte en un convenio, en cuyo caso el artículo 18 no sería aplicable. Asimismo, y a la espera de la entrada en vigor de un tratado, un Estado que previamente ha manifestado su consentimiento en obligarse por el mismo puede retirar ese consentimiento, "en cualquier momento" de conformidad con el artículo 54 b) de la Convención de Viena. Una delegación dio a conocer una interpretación diferente del artículo 54 b) de la Convención de Viena.

3.16 Una delegación sugirió que las obligaciones resultantes del artículo 18 de la Convención de Viena eran igualmente aplicables a los Estados que hubieran firmado el Convenio "a reserva de ratificación".

3.17 El Comité tomó nota del contenido del documento LEG 95/3/3.

Ámbito de aplicación

3.18 Al presentar la enmienda al texto actual del artículo 3 d) del Convenio SNP, que figura en el documento LEG 95/3/5, la delegación del Japón explicó que la enmienda era de carácter estrictamente técnico con el objetivo de evitar cualquier malentendido con respecto al ámbito geográfico de la aplicación del Convenio. La delegación recordó que el Comité Jurídico ya había reconocido la existencia del problema potencial en su 74º periodo de sesiones, celebrado en octubre de 1996, en el cual el Comité había acordado que el Convenio solamente es aplicable a las medidas preventivas adoptadas para evitar o reducir al mínimo "los daños que puedan ocasionarse dentro del ámbito de aplicación geográfico establecido en los apartados a), b) y c) del artículo 3". La misma enmienda ya se había propuesto verbalmente en el periodo de sesiones anterior del Comité. La delegación señaló que la propuesta de enmienda armonizaría el artículo con el artículo 2 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 y el artículo 3 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992.

3.19 Las delegaciones que intervinieron respaldaron esta enmienda. La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) señaló que, en aras de la armonía con el texto restante del artículo, debería sustituirse en el texto inglés la palabra *damages* por *damage*.

3.20 El Comité aprobó la propuesta, a reserva de que se sustituya la palabra *damages* por *damage* en el texto inglés.

Lectura artículo por artículo

3.21 El Comité emprendió una lectura artículo por artículo del proyecto de protocolo y decidió lo siguiente:

Título: Aprobado.

Preámbulo: Aprobado, incluido el texto en negrita y el texto entre corchetes.

Artículo 1: Aprobado.

Artículo 2: Aprobado.

Artículo 3: Aprobado, a reserva de sustituir en el párrafo 5 a) iii) "1.1.3" por "1.1.6"; y en el párrafo 5 a) vii), "Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel" por "Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel".

El Comité no aceptó la propuesta, en el párrafo 5 a) vii), de conservar entre corchetes tanto la palabra "enmendado" como la expresión "aplicable en 1996" a fin de que las examine la Conferencia diplomática. En opinión de la delegación que formuló la propuesta, si se conserva la expresión "aplicable en 1996" se daría la impresión errónea a la Conferencia diplomática de que

se había logrado un consenso unánime, ya que se ha de tener presente que una decisión al respecto exigiría una mayoría de dos tercios en la conferencia diplomática. Las delegaciones que se pronunciaron en contra de esa propuesta se mostraron de acuerdo con la opinión de que, dado que la propuesta relativa a la palabra "enmendado" no había recibido el apoyo de la mayoría de las delegaciones, esta palabra no debería incluirse en el proyecto de protocolo.

Artículo 4: Aprobado.

Artículo 5: Aprobado. Una delegación señaló que si bien en el Convenio SNP se hacía referencia al arqueo bruto, en el capítulo 5.1 a), en el artículo 5 del proyecto de protocolo (que enmienda el artículo 9 del Convenio) se hace referencia simplemente al arqueo. Se explicó que si bien el artículo 5 se refería a excepciones con respecto a la aplicación del Convenio, el artículo 9 rige una cuestión distinta, a saber, el cálculo de los límites de la responsabilidad. A tal fin, en el artículo 9.10 se establece que, a los efectos del artículo, el arqueo bruto es el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo que figuran en el anexo 1 del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969. Se acordó no modificar la referencia que figura en el artículo 5.

Artículo 5bis: Aprobado.

Artículo 6: Aprobado.

Artículo 6bis: Aprobado.

Artículo 7: Aprobado.

Artículo 8: Aprobado.

Artículo 9: Aprobado.

Artículo 10: Aprobado.

Artículo 11: Aprobado.

Artículo 12: Aprobado.

Artículo 13: Aprobado.

Artículo 14: Aprobado.

Artículo 15: Aprobado.

Artículo 16: Aprobado. Una delegación reiteró su profunda preocupación con respecto al párrafo 8 y anunció que posiblemente presentaría texto nuevo en la conferencia diplomática.

Artículo 17: Aprobado.

Artículo 18: Aprobado.

Artículo 19: Aprobado.

Artículo 20: Aprobado.

Artículo 21: Aprobado.

Artículo 22: Aprobado.

Artículo 23: Aprobado.

Artículo 24: Aprobado. En respuesta a una consulta sobre las palabras "se hayan adherido al mismo", se explicó que ésta es la terminología que se utiliza generalmente y que estas palabras aparecen, por ejemplo, tanto en el Convenio SNP 1996, como en el Convenio sobre el Combustible de los Buques.

Artículo 25: Aprobado.

Anexo: Aprobado. En respuesta a si el anexo seguiría siendo válido si se aceptara un modelo de certificado único de seguro, se decidió no modificar el anexo, ya que se iba seguir examinando tal certificado y, en consecuencia, sería prematuro modificar el modelo de certificado por el momento. Se rechazó la propuesta de que la Secretaría examine la cuestión de incluir una referencia a los certificados electrónicos, al no ser ésta una opción práctica, puesto que numerosos Estados no aceptarían tales certificados. Asimismo, ésta no es una función que corresponda a la Secretaría, pero las delegaciones podrían presentar cualquier propuesta en este sentido en la conferencia diplomática.

Recomendación para la celebración de una conferencia diplomática

3.22 El Comité aprobó el texto básico, enmendado por las decisiones adoptadas por el Comité en el periodo de sesiones en curso, a fin de someterlo al examen de una conferencia diplomática, y acordó informar consiguientemente al Consejo.

3.23 La delegación de Chipre realizó una declaración que figura en el anexo 2.

3.24 Al igual que se había procedido en ocasiones anteriores, el Comité encargó a la Secretaría que elaborase y distribuyese el texto del proyecto de protocolo, que será examinado por una conferencia diplomática. El Comité autorizó a la Secretaría a corregir el texto con arreglo al estilo y a la terminología utilizada en otros tratados adoptados por la Organización.

3.25 En el anexo 3 figura, a título informativo del Comité, un texto limpio del proyecto de protocolo que incluye las enmiendas acordadas en el periodo de sesiones en curso.

4 PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA

i) 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 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores presentó el documento LEG 95/4/1 en el que se resumen los resultados de la 9ª 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),

celebrada en la sede la Organización Internacional de Trabajo (OIT), en Ginebra, del 2 al 6 de marzo de 2009. El Grupo estuvo presidido por el Sr. Charles Darr (Estados Unidos).

4.2 Señaló que, debido a la brevedad del plazo entre la reunión y el 95º periodo de sesiones del Comité Jurídico, no había sido posible presentar a tiempo un informe en los tres idiomas de trabajo. En el 96º periodo de sesiones del Comité Jurídico, en octubre de 2009, se presentará un informe completo correspondiente a la 9ª reunión, incluidas las propuestas del Grupo sobre el texto del proyecto de enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, al igual que se hará en noviembre de 2009 en la reunión del Consejo de Administración de la OIT, para su examen y la adopción de las medidas correspondientes.

4.3 En esta fase el Comité debería tomar nota de que el Grupo consideraba que había cumplido su cometido, tal como se establecía en su mandato revisado, y de su recomendación de que el Comité debería seguir ocupándose de la cuestión y mantenerla sometida a examen, especialmente en caso de que la enmienda del Convenio sobre el trabajo marítimo no resultase ser factible u oportuna. Se pidió a la Secretaría conjunta que recordase a los Gobiernos la resolución A.930(22): Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y que instase a los mismos a que la implantasen con carácter voluntario, especialmente en estos tiempos de crisis financiera mundial.

4.4 La delegación de los Estados Unidos, en nombre del Presidente del Grupo, informó al Comité de los avances históricos alcanzados por el Grupo en la 9ª reunión. Por primera vez desde que los seres humanos comenzaron a navegar, existía la posibilidad real de implantar un mecanismo internacional amplio de carácter obligatorio mediante el que se satisfagan las necesidades humanitarias básicas de un tipo especialmente vulnerable de trabajadores de la mar, esto es, los que son objeto de abandono en puertos extranjeros alejados de sus hogares, sin que éstos hayan hecho nada por merecerlo.

4.5 La delegación rindió tributo al Sr. J.-M. Schindler (Francia), quien hábilmente había presidido las primeras ocho reuniones del Grupo y dio las gracias al nuevo Presidente, Sr. C. Darr (Estados Unidos) y a los Gobiernos que habían participado activamente en la reunión. Los Gobiernos asistentes constituían un conjunto representativo de los principales Estados de abanderamiento, Estados rectores de puerto y Estados que proveen un número importante de gente de mar, y cada uno aportó sus opiniones, perspectivas e intereses para enriquecer los debates y mejorar los documentos finales.

4.6 La delegación también elogió la magnífica labor desarrollada por los interlocutores sociales (gente de mar y propietarios de buques) a fin de solventar las pocas diferencias restantes y por su continua colaboración en pos de alcanzar un consenso en todos los principios esenciales pertinentes a las disposiciones obligatorias, tanto sobre abandono como sobre reclamaciones de los tripulantes.

4.7 El Grupo había elaborado un proyecto de texto maduro y amplio que constituiría una base sólida para su desarrollo ulterior. Había acordado que la forma más expedita para que entrasen en vigor los principios imbuidos en el proyecto de texto como parte de un instrumento obligatorio sería mediante la enmienda del Convenio sobre el trabajo marítimo.

4.8 Si bien el Grupo había recomendado que el Consejo de Administración de la OIT asumiera la labor de ultimar el texto, también había pedido que el Comité Jurídico de la OMI siguiera ocupándose de la cuestión y la mantuviese sometida a examen para el caso de que la enmienda del Convenio sobre el trabajo marítimo, por alguna razón, no resultase factible o se postergase indebidamente.

4.9 Actuar rápidamente al respecto es de suma importancia, especialmente por lo que concierne a facilitar unas prestaciones básicas humanitarias a la gente de mar abandonada. A este respecto la delegación observó que parecía haber habido un incremento en el número de casos de abandono durante el año anterior –entre éstos estaban dos buques de pabellón de los Estados Unidos. A la vista de la naturaleza extremadamente volátil de la situación económica actual, los Estados Unidos estaban muy preocupados por la posibilidad de que los casos pudiesen continuar aumentando, tanto en número como en la gravedad de los mismos, hasta que las condiciones de los mercados cambiasen. Si bien los Estados Unidos estaban esperanzados en contar con una solución antes de que unas condiciones económicas desfavorables comenzasen a causar graves penurias personales a la gente de mar abandonada, esto no había sido posible. Por esta razón instó a las delegaciones a que se unieran a los esfuerzos en pos de facilitar la tramitación de esta cuestión tan importante en el seno de la OIT, con miras a aprobar textos obligatorios tanto sobre el abandono como sobre las cuestiones pertinentes a las reclamaciones de los tripulantes, tan pronto como sea posible.

4.10 Mientras tanto y hasta que esté en vigor una disposición obligatoria, el Grupo ha instado a los Gobiernos a que continúen implantando las directrices voluntarias OMI/OIT sobre el abandono y las reclamaciones de los tripulantes.

4.11 La delegación con carácter de observadora de la Federación Naviera Internacional (ISF) agradeció a la Secretaría su informe, que constituía un reflejo exacto de los resultados de la 9ª reunión del Grupo. La ISF estaba especialmente agradecida a los Gobiernos de los Estados Unidos y del Reino Unido por la asistencia facilitada en el lapso interperiodos en la elaboración de los proyectos de textos y apoyó la recomendación del Grupo de que la resolución A.930(22) se implantase con carácter voluntario a la luz de las actuales circunstancias económicas.

4.12 La delegación con carácter de observadora de los Clubes P e I manifestó su entendimiento de que las recomendaciones del Grupo en relación con la garantía financiera se referían a la garantía financiera con respecto a las indemnizaciones contractuales, esto es, indemnizaciones/pagos debidos a la gente de mar tras una muerte, lesión corporal o enfermedad, tal como se disponga en sus contratos laborales, acuerdos fruto de negociación colectiva u otros acuerdos que rijan sus condiciones de empleo. De ser correcto este entendimiento de los Clubes P e I, los principios recomendados suponían un paso en la dirección correcta y una base firme sobre la cual seguiría trabajando el órgano que siga examinando el asunto.

4.13 No obstante, de no ser correcto el entendimiento de los Clubes P e I y los requisitos recomendados relativos a la garantía financiera no estuvieran restringidos a las indemnizaciones contractuales, tal como se señala anteriormente, sino que tenían como objeto abarcar todo tipo de reclamaciones resultantes de muertes, lesiones corporales o enfermedad, por ejemplo reclamaciones basadas en responsabilidades extracontractuales, esto sería un hecho preocupante y querría volver a examinar pormenorizadamente esta cuestión en el próximo periodo de sesiones del Comité.

4.14 La delegación con carácter de observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), al acoger con beneplácito los resultados del Grupo manifestó su agradecimiento a las delegaciones de los Estados Unidos y del Reino Unido dado que sin sus esfuerzos no se podría haber alcanzado un acuerdo. La ITF estaba haciendo frente a seis casos de abandono y recientemente había estado trabajando en estrecha colaboración con Panamá para solucionar un caso en el que los tripulantes estaban pasando muchas privaciones en razón de su abandono. Recordó a los Estados de abanderamiento sus responsabilidades con respecto a las tripulaciones de los buques e invitó a los Gobiernos a que participasen activamente en la búsqueda en breve plazo de soluciones al respecto. La ITF observó que el acuerdo incluía no solamente la repatriación, sino otras reclamaciones de la tripulación conexas con su abandono.

4.15 El Comité tomó nota con satisfacción de la feliz conclusión de la 9ª reunión del Grupo. A la espera de examinar el informe completo en su 96º periodo de sesiones, el Comité tomó nota de que el Grupo había considerado que había cumplido su cometido. Asimismo, el Comité tomó nota de la recomendación del Grupo de que una enmienda al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, era el mejor modo de crear disposiciones obligatorias sobre el abandono y las lesiones corporales y muerte de la gente de mar.

4.16 El Comité acordó que debería seguir ocupándose de la cuestión y mantenerla sometida a examen, para el caso de que la enmienda al Convenio sobre el trabajo marítimo no resultase ser factible u oportuna. Se encargó a la Secretaría conjunta recordar a los Gobiernos la resolución A.930(22) de la OMI: Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, e instarlos a que la implanten con carácter voluntario, así como la resolución A.931(22): Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar. El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. J.-M. Schindler (Francia) y al Sr. C. Darr (Estados Unidos) por su liderazgo al presidir el Grupo y felicitó a los interlocutores sociales, los Gobiernos Miembros y los demás participantes por la conclusión con éxito de la reunión.

ii) Seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007: elaboración de un modelo de certificado único de seguro obligatorio

4.17 La delegación de los Países Bajos, al presentar el documento LEG 95/4, recordó que cuando el Comité, en su 94º periodo de sesiones, examinó el seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, hubo consenso general en cuanto a que sería deseable elaborar un modelo de certificado único para los seguros, con lo cual se podría reducir la carga administrativa de los Estados y propietarios de buques/aseguradores. No obstante, había varias cuestiones jurídicas y prácticas que tendrían que abordarse y resolverse, en vista también del hecho de que no todos los convenios mencionados en el posible modelo de certificado único habían entrado en vigor.

4.18 El Comité recordó que en su 94º periodo de sesiones había decidido constituir un grupo oficioso de trabajo por correspondencia para que avanzara, en el lapso interperiodos, en los aspectos técnicos y prácticos del modelo de certificado refundido, incluidas la supervisión e inspección por los Estados rectores de puerto. La delegación de los Países Bajos había aceptado coordinar la labor del Grupo y presentar los resultados de sus consultas con otras delegaciones interesadas al Comité Jurídico en su 95º periodo de sesiones.

4.19 La delegación propuso que se utilizara el proyecto de modelo de certificado único de seguro que figura en el anexo 1 del documento LEG 94/5/3 como base para un futuro acuerdo, que podría adoptarse mediante una resolución de la OMI. Tal resolución no tenía por objeto en absoluto modificar los convenios internacionales existentes. El modelo de certificado único de seguro sólo tenía por objeto facilitar la expedición de certificados, obviar la necesidad de expedir certificados distintos con respecto a cada convenio, y evitar así una duplicación innecesaria. En particular, el reconocimiento recíproco de certificado podría lograrse mediante un entendimiento común, al igual que con respecto al reconocimiento de los certificados de los seguros relativos al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992. La delegación pidió al Comité que contemplase la posibilidad de incluir en el certificado las siguientes referencias:

- el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas y una referencia a la reserva del Convenio de Atenas/directrices y al transportista ejecutor;
- el número de la OMI de identificación del propietario inscrito; y
- las casillas que habría que marcar por cada convenio con respecto al cual es válido el certificado único.

4.20 Muchas de las delegaciones que intervinieron manifestaron su apoyo en principio a la elaboración de un modelo de certificado único de seguro como forma de reducir la carga administrativa de los Estados y los propietarios de buques. No obstante, era prematuro adoptar una decisión definitiva sobre la adopción de tal certificado, antes de que se hubiesen examinado varias cuestiones.

4.21 La propuesta de que la base de un certificado único de seguro debería ser un acuerdo adoptado en virtud de una resolución de la Asamblea recibió cierto apoyo. Sin embargo, en el caso de que no todos los Estados a los que se pida que expidan el certificado sean Partes en todos los convenios, el reconocimiento recíproco de dicho certificado podría plantear un problema que sólo podría resolverse mediante un entendimiento común.

4.22 Se manifestó la opinión de que, dado que cada certificado era una parte esencial del tratado en cuestión, el modelo de certificado único de seguros sólo podía ser vinculante, en cuanto al derecho de los tratados, si todos los instrumentos mencionados en el mismo se enmendaban formalmente, de modo que sustituyeran los modelos originales establecidos en cada uno de ellos por el modelo del certificado único de seguros. Una resolución de la OMI no era el medio adecuado ya que no podía lograr la uniformidad necesaria y no era un instrumento obligatorio.

4.23 Se manifestó la opinión de que el marcar la casilla adecuada podría no ser la mejor solución ya que las autoridades de algunos Estados rectores de puertos podrían aprovecharse y penalizar a los buques en el caso de que no se hubiesen marcado determinadas casillas.

4.24 Asimismo, se propuso examinar la viabilidad de la expedición electrónica de tales certificados. No obstante, se señaló que era necesario adoptar cierta cautela ya que se trataba de un sistema nuevo que no todas las autoridades portuarias podrían estar dispuestas a aceptar.

4.25 La delegación con carácter de observadora de los Clubes P e I señaló que la inclusión del número de la OMI de identificación del propietario inscrito era irrelevante y superflua, por lo que no era necesario incluirlo en el modelo de certificado único de seguro. También manifestó la opinión de que resolver la cuestión mediante una resolución podría generar confusión en el caso

de que ésta no fuese aprobada por unanimidad y aceptada por todos los Estados rectores de puertos. La delegación con carácter de observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) respaldó esta opinión.

4.26 El Comité decidió que era necesario estudiar más a fondo la cuestión del modelo de certificado único de seguro y acordó constituir un Grupo de trabajo por correspondencia oficial con el siguiente mandato:

- Para garantizar la elaboración de un modelo de certificado único, conforme a la petición formulada a la OMI, por la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio y, en particular, el Comité Jurídico, el Grupo de trabajo por correspondencia (país coordinador: Países Bajos) constituido por el Comité Jurídico, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas por este Comité, con el objeto de reducir la carga administrativa, tendrá a bien:
 - .1 basarse en el proyecto de modelo de certificado único de seguro que figura actualmente en el anexo 1 del documento LEG 94/5/3, así como en el documento LEG 95/4 como texto de base para su labor;
 - .2 analizar las ventajas y desventajas (jurídicas y prácticas) de un modelo de certificado único de seguro con carácter obligatorio, con respecto a uno que no lo tenga (práctica recomendada);
 - .3 formular recomendaciones adicionales sobre:
 - la inclusión del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas y una referencia a la reserva del Convenio de Atenas/directrices y al transportista ejecutor;
 - la publicidad de las distintas fechas de caducidad de la cobertura de seguro;
 - la inclusión del número de la OMI de identificación del propietario inscrito; y
 - la inclusión de las casillas que habría que marcar por cada convenio con respecto al cual sea válido el certificado único;
 - .4 examinar la posible utilización de bases de datos electrónicas para mantener registros de un certificado único de seguro; y
 - .5 presentar un informe al Comité Jurídico en su 96º periodo de sesiones.

4.27 La dirección electrónica del Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia, el Sr. Jan de Boer (Países Bajos), es la siguiente:

Jan.de.Boer@minvenw.nl

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

5.1 La delegación con carácter de observadora de BIMCO presentó el documento LEG 95/5. En su primer estudio sobre la práctica de imponer sanciones penales a gente de mar, publicado en 2006, BIMCO analizó casos en que se había detenido, encarcelado o multado a gente de mar, especialmente antes de que se hubiese demostrado en los tribunales un acto intencionado o negligencia. Estos casos pusieron de relieve no sólo ejemplos de detención, como sospechosos, de gente de mar, sino también ejemplos en los que la gente de mar no había podido abandonar la jurisdicción pertinente dado que eran testigos importantes en un suceso.

5.2 Los resultados de este estudio demostraron que la práctica de imponer sanciones penales a gente de mar constituía un problema mundial, no limitado a determinados países o regiones. En una década el número de casos había sido relativamente pequeño pero muchos de ellos habían sido objeto de una gran atención.

5.3 BIMCO había actualizado recientemente el estudio, el cual confirmaba básicamente las conclusiones del primer estudio, a saber, que éste era un problema de alcance mundial. La información sobre los casos recientes se había obtenido principalmente de periódicos y de Internet, y se reconocía que era posible que no se dispusiera de información en todos los casos. BIMCO agradecería que se informara sobre casos de trato injusto, dado que el objetivo era actualizar el estudio periódicamente. El estudio, que no se había publicado en copia impresa, no estaba disponible en el sitio de BIMCO en la Red.

5.4 BIMCO también había realizado recientemente un estudio entre sus miembros propietarios de buques acerca de la experiencia de la gente de mar con respecto a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto. En general, se habían notificado pocos problemas, pero, de éstos, la extorsión y la corrupción eran los problemas fundamentales. Las inspecciones inadecuadas de supervisión por el Estado rector del puerto era uno de los aspectos del debate sobre el trato justo, en tanto que los inspectores de supervisión por el Estado rector del puerto, extorsionadores y corruptos, pueden obligar a la gente de mar a comportarse de forma delictiva simplemente para poder hacer su trabajo. Los inspectores poco profesionales también pueden interferir en los periodos de descanso y las horas de guardia, lo cual, en última instancia, podría tener repercusiones en materia de seguridad.

5.5 Los comportamientos delictivos o negligentes, así como la contaminación intencionada, deberían penalizarse. No obstante, en caso de contaminación accidental, o cuando la gente de mar se ve implicada en sucesos que escapan a su control, tal como indica el estudio de BIMCO, se produce un desagradable desplazamiento hacia un régimen de responsabilidad objetiva. También se observaba una aparente tendencia a juzgar a posteriori las medidas adoptadas, como consecuencia de accidentes marítimos.

5.6 En el estudio de BIMCO se reconocía la dificultad de hallar un equilibrio entre el trato justo de la gente de mar y el riesgo de interferir en la soberanía de los Estados, y, de hecho, las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar reconocían de forma explícita que no se pretendía interferir en los procedimientos de derecho civil o penal de ningún Estado.

5.7 La Secretaría informó al Comité de que las consultas entre las Secretarías de la OMI y la OIT y los interlocutores sociales no se habían traducido en ningún acuerdo sobre la fecha en que se convocaría la próxima reunión 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). También se informó al Comité de que, desde su 94º periodo de sesiones, no se habían recibido respuestas nuevas a la Circular N° 2825, en la cual se pedía que se transmitiera a la OMI o la OIT toda información relativa a maltratos de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

5.8 La delegación con carácter de observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) expresó su decepción ante la falta de notificación a la OMI de los actos contra el trato justo de la gente de mar, los cuales seguían produciéndose periódicamente. Esto podía deberse a la consideración de que la notificación de esos actos podría exacerbar las situaciones; no obstante, todas las delegaciones serían conscientes de varios sucesos bien divulgados.

5.9 Numerosas delegaciones que intervinieron elogiaron el informe de BIMCO se hizo hincapié en que la cuestión del trato justo de la gente de mar le incumbía directamente a los Estados rectores de puerto, ribereños y de abanderamiento, al Estado de la nacionalidad de la gente de mar, a los propietarios de buques y a la propia gente de mar. De conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y los instrumentos regionales sobre derechos humanos, así como con el derecho nacional, los Estados estaban obligados a tratar a la gente de mar de forma justa. Las partes interesadas deberían cooperar para resolver los problemas que puedan surgir después de un accidente marítimo en vez de proceder en primer lugar a detener a la gente de mar. También se alcanzó un acuerdo en cuanto a que los Estados deberían proceder de conformidad con las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar adoptadas por el Comité Jurídico.

5.10 No obstante, también se expresó la opinión generalizada de que el análisis realizado por BIMCO en su documento era parcial y que las conclusiones alcanzadas con respecto a la corrupción, por ejemplo, no se basaban en estadísticas, investigaciones o pruebas científicas, y, por tanto, no se habían realizado siguiendo un enfoque holístico. Las reiteradas generalizaciones y la falta de rigor en el análisis constituían motivos de preocupación. También se subrayó que el trato justo y la corrupción eran cuestiones totalmente distintas y, por tanto, debían abordarse por separado.

5.11 Una delegación declaró que no podía respaldar la declaración realizada en los párrafos 10 y 11 del documento. Con respecto al párrafo 10, en virtud de la Constitución de su país, las leyes eran promulgadas por el poder legislativo y aplicadas por el poder judicial en procedimientos judiciales. Con respecto al párrafo 11, no era apropiado evaluar una sentencia emanada del poder judicial de un Estado soberano en un foro internacional como el Comité Jurídico de la OMI. Esto podría interpretarse como una interferencia en los procesos jurídicos de un Estado soberano. En virtud de su Constitución, su poder judicial era independiente y debía respetarse.

5.12 Se expresó preocupación por las numerosas detenciones ilegales y altas multas impuestas por funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto poco profesionales y corruptos.

5.13 También se señaló que el ejemplo del **Coral Sea**, mencionado en el informe, era un caso de tráfico de drogas y no de contaminación, y, como tal, no lo abarcaban las Directrices de la OMI. Se propuso que se ampliara el ámbito de aplicación de las Directrices para incluir dichos casos.

5.14 A este respecto, la delegación observadora de la ITF se mostró de acuerdo en que el Comité Jurídico debería examinar detenidamente todos los aspectos del problema del trato justo y la criminalización de la gente de mar. En su opinión, demasiados casos, que deberían considerarse como una equivocación profesional que justificarían la debida sanción profesional, se definían como actos delictivos lo que implicaba la imposición de sanciones penales poco realistas.

5.15 La delegación con carácter de observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) reconoció que los Gobiernos son reacios a interferir en los procesos judiciales de sus propios países, o bien no pueden hacerlo. Sin embargo, son responsables de las leyes que aplican sus tribunales tras un accidente marítimo. Es en esta esfera donde el CMI considera que podrían y deberían redoblar los esfuerzos.

5.16 Al CMI también le preocupaba que en algunos de los casos notificados quizás se hubiera depositado demasiada confianza en los comunicados de prensa y no la suficiente en un análisis objetivo de los hechos. El CMI, a través de sus asociaciones nacionales de derecho marítimo, quizás pueda obtener, en relación con los casos actuales y futuros, informes y evaluaciones más objetivos. A fin de tratar de mejorar la calidad de las pruebas presentadas a la OMI, el CMI estaba considerando la posibilidad de aumentar el número de miembros de su grupo de trabajo para incluir otras ONG relacionadas con el ámbito marítimo.

5.17 La delegación con carácter de observadora de la Federación Naviera Internacional (ISF) declaró que la cuestión del trato justo de la gente de mar era importante y debía seguir siendo uno de los puntos principales del orden del día. La ISF estaba interesada en que todos los Gobiernos adoptaran las medidas necesarias en esos casos. También expresó cierta inquietud porque aún no se había fijado una fecha para la próxima reunión del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT.

5.18 La mayoría de las delegaciones opinaron que no era necesario volver a convocar el Grupo de trabajo por el momento.

5.19 El Comité acordó que los Estados deberían aplicar estrictamente las Directrices, adoptadas por el Comité Jurídico, y el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), adoptado por el Comité de Seguridad Marítima, de modo que pudiera alcanzarse un equilibrio adecuado entre la necesidad, por una parte, de que se realicen investigaciones exhaustivas de los accidentes marítimos y, por otra, la protección de los derechos de la gente de mar.

6 CUESTIONES SURGIDAS DEL 101º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DEL CONSEJO

6.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 95/6 sobre las cuestiones surgidas del 101º periodo de sesiones ordinario del Consejo.

7 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

7.1 La Directora de la División de Cooperación Técnica presentó el documento LEG 95/7, e informó al Comité de que el Código de conducta sobre la represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de

Adén, firmado en Djibouti, incluía dos resoluciones que guardaban relación con la cooperación técnica. A este respecto, en el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) propuesto para el bienio 2010-2011 se habían incluido actividades sobre la revisión de legislación nacional para ayudar a implantar el Código de conducta. Asimismo, está previsto que en 2009 se celebren dos reuniones en Kenya y en Somalia, respectivamente, para determinar los aspectos concretos respecto en los que es necesario prestar asistencia. Como respuesta a la solicitud cursada por la Autoridad Marítima de Kenya de que se le facilitasen expertos para ayudar en la legislación adecuada para abordar los casos de piratería y robos a mano armada en la región, se estaban adoptando disposiciones para despachar a Kenya una misión de asesoría a este respecto.

7.2 Asimismo, la Directora informó al Comité de que la Secretaría había adoptado las siguientes medidas para ampliar el colectivo de expertos a través de la mejora de la creación de capacidad:

- la División de Cooperación Técnica había establecido una lista de todos los graduados del Instituto de Derecho Marítimo Internacional y de la Universidad Marítima Mundial (UMM) en las regiones de los países receptores;
- la División de Cooperación Técnica había introducido un sistema según el cual los expertos seleccionados para las misiones serían acompañados por un graduado del Instituto mencionado o de la UMM procedente del país o la región, como asistente, con el objeto de permitirles adquirir la experiencia pertinente;
- se evaluaban los informes de tales asistentes al finalizar las misiones y, si se consideraba que eran suficientemente buenos, se les incluía en la lista de expertos; y
- la OMI había seguido financiando becas para alumnos del Instituto de Derecho Marítimo Internacional.

7.3 La Directora añadió que, habida cuenta de los recursos limitados de la OMI, la asistencia a cada Estado sólo podía prestarse durante un breve periodo de tiempo (de 7 a 10 días), que no es suficiente para redactar legislación para el Estado en cuestión. A este respecto, los Estados podrían contribuir a ampliar el colectivo de expertos movilizandolos recursos jurídicos nacionales (por ejemplo, los graduados del Instituto de Derecho Marítimo Internacional) y formando con ellos un equipo nacional con el que podría trabajar el consultor en primera instancia, y al que la OMI podría pedir a continuación asesoramiento y asistencia, de ser preciso.

7.4 Varias delegaciones manifestaron su agradecimiento por la asistencia técnica que se estaba prestando a los Estados Miembros de la OMI, especialmente en el ámbito de la implantación de los convenios marítimos y la elaboración de legislación marítima. Elogiaron los esfuerzos para mejorar la creación de capacidad, en particular los relacionados con los estudiantes del Instituto de Derecho Marítimo Internacional y la UMM.

7.5 La delegación con carácter de observadora del CMI, tras tomar nota de la participación en el Comité de varios graduados del Instituto mencionado, rindió un homenaje especial a los logros del Instituto y a su destacado papel en el estudio, la elaboración y la implantación del derecho marítimo internacional.

7.6 El Secretario General se mostró de acuerdo con esta opinión y anunció la celebración de un seminario conmemorativo con el lema "20 años al servicio del derecho marítimo internacional" para celebrar el vigésimo aniversario del Instituto. Invitó a los participantes a que asistieran al seminario, que tendría lugar el 5 de mayo de 2009 en la sede de la OMI, en presencia del Sr. D. Attard, Director del Instituto de Derecho Marítimo Internacional y el Sr. Y. Sasakawa, Presidente de la *Nippon Foundation*.

7.7 El Comité aprobó la propuesta de que se invitase al Instituto, con carácter regular, a que presentase al Comité un resumen de sus actividades de investigación.

7.8 Asimismo, el Comité manifestó su agradecimiento a la OMI por su intervención para contribuir a resolver el problema de la piratería en el golfo de Adén. Se señaló que los problemas en otras regiones con respecto a la piratería y los robos a mano armada podrían beneficiarse de iniciativas similares.

7.9 Asimismo se propuso elaborar un entendimiento común sobre los aspectos jurídicos relacionados con el enjuiciamiento de piratas en la región del golfo de Adén y que el Comité incluyera esta cuestión en su programa de trabajo.

7.10 Se señaló que era importante abordar las cuestiones jurídicas relacionadas con la piratería en general a fin de garantizar que se enjuicie a los piratas y ladrones a mano armada y se propuso que el Comité Jurídico participase en este proceso.

7.11 El Secretario General señaló que la clave para resolver el problema de la piratería en Somalia era dotar de estabilidad política al país. La respuesta del Consejo de Seguridad y otras entidades interesadas, las medidas que ya se habían adoptado al respecto, y las que se estaban implantando, contribuirían a hacer avanzar el proceso político en Somalia. Con el tiempo, esto contribuiría a mejorar la situación en lo que respecta a la piratería frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén. La cooperación de las fuerzas navales en el golfo de Adén era de gran importancia histórica ya que nunca antes habían colaborado para luchar contra los delitos marítimos las fuerzas navales de tantos Estados y regiones distintos. Esta cooperación para prevenir y luchar contra los actos de piratería se complementó con el Programa integrado de cooperación técnica de la OMI, en particular con sus actividades en el ámbito de la redacción de la legislación oportuna para garantizar la detención, el enjuiciamiento y el castigo de los piratas. El Código de conducta de Djibouti, adoptado en enero, era el instrumento que mejor podía alcanzar este objetivo. El Secretario General instó a los Estados que habían participado en la reunión de alto nivel de Djibouti, pero que no habían firmado todavía el Código, a que lo hicieran con rapidez a fin de facilitar su implantación plena. El Secretario General manifestó su agradecimiento al Gobierno de Kenya, que fue el primer Estado que pidió asistencia a la OMI para abordar las complejas cuestiones jurídicas relacionadas con la lucha contra la piratería. El Secretario General se refirió también a casos de piratería en el golfo de Guinea y señaló que el Gobierno de Nigeria estaba dispuesto a cooperar activamente con la OMI para luchar contra la piratería en esa región.

8 PROGRAMA DE TRABAJO

Directrices sobre los métodos de trabajo

8.1 El Comité recordó que el Consejo, en su 97º periodo de sesiones, había acordado que sería conveniente y útil que el Comité Jurídico, teniendo en cuenta sus diferentes necesidades, armonizara sus métodos de trabajo con los del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité

de Protección del Medio Marino (MEPC). El Comité también recordó que, en su 93º periodo de sesiones, había pedido a un grupo oficioso de trabajo que examinase qué disposiciones de las Directrices del MSC-MEPC sobre métodos de trabajo podrían incorporarse adecuadamente en las Directrices del Comité Jurídico sobre los métodos de trabajo. En su 94º periodo de sesiones, el Comité examinó las recomendaciones del grupo y pidió a la Secretaría que preparase un texto limpio para este periodo de sesiones, momento en el cual el Comité tenía previsto adoptar una decisión final. Los resultados de los esfuerzos realizados por el grupo oficioso de trabajo se presentaron al Comité en el anexo del documento LEG 95/8.

8.2 El Comité examinó la propuesta de la Secretaría de incluir un párrafo relativo a la creación de capacidad al final de la sección 2.5.2 y aceptó la siguiente adición:

"El Comité considerará propuestas de elaboración de nuevos instrumentos y/o enmienda de los existentes, teniendo en cuenta una evaluación de sus repercusiones en lo referente a la creación de capacidad y la cooperación técnica."

8.3 A este respecto, el Comité tomó nota de que el MSC estaba elaborando un mecanismo de creación de capacidad para hacer efectiva la resolución A.998(25) y que el Comité Jurídico tendría la oportunidad de volver a examinar esta sección de sus Directrices una vez ultimado ese mecanismo. Mientras tanto, el Comité acordó que en sus Directrices se debería tener en cuenta que la evaluación de las repercusiones para la creación de capacidad y la cooperación técnica era un proceso en curso, y que la evaluación no debería impedir que se avance con las cuestiones urgentes.

8.4 En relación con el párrafo 2.8 del proyecto de directrices, el Comité tomó nota de que todos los puntos que figuran en los apartados de .1 a .7 deberían tenerse en cuenta como indicaciones de una "prioridad más alta", y del hecho de que "las medidas destinadas a abordar cuestiones de derecho marítimo que requieran una solución urgente" (punto 7) no sugería un nivel inferior de prioridad. Es el propio Comité quien establecería la prioridad de un punto propuesto para su programa de trabajo.

8.5 El Comité reconoció que el párrafo 3.20 del proyecto de directrices, relativo a la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia, además de cualquier grupo de trabajo interperiodos, no figuraba en las Directrices del MSC-MEPC; no obstante, ese párrafo se había incluido en las Directrices existentes del Comité Jurídico para garantizar que todas las delegaciones puedan participar en la labor del Grupo, incluso si no pueden estar presentes en la reunión o reuniones del Grupo de trabajo. El Comité decidió mantener dicho párrafo en las Directrices revisadas.

8.6 En relación con la sección 4.5 del proyecto de directrices, el Comité reconoció que los plazos de presentación de documentos estaban más próximos a la apertura de un periodo de sesiones que en el caso de las Directrices del MSC-MEPC; ahora bien, se observó que los documentos presentados al Comité Jurídico eran, por lo general, menos voluminosos que las ponencias para el MEPC y el MSC. No obstante, el Comité pidió a la Secretaría que tratara, en la medida de lo posible, de que todos los documentos estuvieran disponibles en línea dentro de los plazos establecidos a tal efecto en las Directrices.

A este respecto, el representante de la Comisión Europea (CE) hizo hincapié en la necesidad de que los documentos estén disponibles en el sitio en la Red de los documentos de la OMI, con objeto de que los participantes en las reuniones del Comité Jurídico puedan prepararse adecuadamente para esas reuniones.

8.7 El Comité recordó que en el párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución de la Asamblea A.990(25) sobre el Plan de acción de alto nivel, se pide al Consejo y a todos los Comités que examinen y revisen sus directrices sobre organización y métodos de trabajo a la luz de las directrices elaboradas por el Consejo sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel. El Comité tomó nota de que sería necesario volver a examinar las Directrices a su debido tiempo, con objeto de asegurarse de que en las mismas se toma en consideración toda nueva directriz sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel. No obstante, el Comité decidió que era necesario y conveniente adoptar el proyecto de directrices en este periodo de sesiones a fin de armonizarlas lo más posible con las Directrices del MSC y el MEPC. Además, el Comité se beneficiaría de la experiencia adquirida en la utilización de las Directrices cuando se revisen en el futuro.

8.8 A reserva de la revisión descrita en el párrafo 8.2 *supra* sobre la creación de capacidad, el Comité adoptó el texto que figura en el anexo del documento LEG 95/8 como las "Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de la tareas del Comité Jurídico" para que sustituya a las Directrices existentes (LEG.1/Circ.4). Las nuevas Directrices se adjuntan a este informe como anexo 4 y se distribuirán como circular (LEG.1/Circ.5).

Resultados previstos para el bienio 2010-2011

8.9 El Comité tomó nota de que el Consejo había pedido a los Comités que, al establecer sus resultados previstos para el bienio 2010-2011, lo hicieran de la forma más precisa posible y que, preferentemente, esos resultados fueran concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y oportunos (párrafo 3.2 iv) del documento C 101/D). El Comité constituyó un grupo oficioso para examinar el documento LEG 95/8/1 y proponer un proyecto de resultados previstos para que lo examinase el Comité. Los resultados de las deliberaciones del grupo, coordinado por el Sr. Gaute Sivertsen (Noruega), figuran en el documento LEG 95/WP.2.

8.10 El Comité tomó nota de que era la primera vez que se intentaba transformar sus resultados en criterios SMART, y la primera vez que había hecho uso de un grupo oficioso para elaborar propuestas. Se reconoció que tal vez sea necesario examinar sus resultados previstos en todos los periodos de sesiones en el futuro para garantizar la actualización y armonización de los mismos con las prioridades del Comité. Se señaló también que, incluso si un resultado particular no estaba incluido en la lista que debe adoptar la Asamblea, un Estado Miembro seguiría teniendo derecho a proponer un nuevo punto del programa de trabajo durante el bienio, basándose en la necesidad imperiosa, de conformidad con las Directrices del Comité sobre los métodos de trabajo.

8.11 El Comité examinó los principios estratégicos y las medidas de alto nivel actuales que figuran en las resoluciones A.989(25) y A.990(25) y llegó a la conclusión de que siguen siendo válidos para la labor prevista del Comité.

8.12 El Comité se mostró de acuerdo con los siguientes resultados previstos para el bienio 2010-2011:

- .1 "Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los objetivos de desarrollo del Milenio" (Asamblea, Consejo, todos los Comités y la Secretaría) (Medidas de alto nivel: 1.1.1 y 11.1.1).

- .2 "Recomendaciones aprobadas basadas en la labor, de haberla, del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI, y otros, en relación con la aplicación de las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, y posibles medidas resultantes según sea necesario."
Plazo: 2010 y 2011
Medidas de alto nivel: 1.1.2 y 6.3.1
- .3 "Mantener sometida a examen la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y la de la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, a la espera de la adopción de una enmienda al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT sobre esta cuestión."
Plazo: 2010 y 2011
Medidas de alto nivel: 1.1.2 y 6.3.1

En lo que respecta a este resultado previsto, el Comité reconoció que no se ajustaba estrictamente a los principios SMART, pero que era una recomendación específica 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 y podría examinarse teniendo en cuenta las decisiones que se adopten en su 96º periodo de sesiones con respecto a los resultados de la labor de dicho Grupo mixto de trabajo. En particular, se señaló que el Grupo había recomendado que "el Comité Jurídico de la OMI debería seguir ocupándose de la cuestión y mantenerla sometida a examen, en caso de que la enmienda al Convenio sobre el trabajo marítimo no resulte ser factible u oportuna".

- .4 "Asesoramiento y orientaciones sobre cuestiones que se pueden presentar en relación con la implantación del Convenio 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."
Plazo: 2010 y 2011
Medidas de alto nivel: 1.1.2 y 6.1.2

En lo que respecta a este resultado previsto, el Comité acordó que, aunque los Protocolos SUA 2005 no estaban en vigor todavía, el Comité podía prever cuestiones relacionadas con la implantación para ayudar a Estados que estuviesen contemplando la posibilidad de ratificarlos. Asimismo, se señaló que se hacía referencia al Convenio SUA en varios resultados previstos porque guardaba relación con más de una medida de alto nivel. Por consiguiente, el texto de cada resultado previsto era distinto.

- .5 "Adoptar el Protocolo relativo al Convenio SNP lo antes posible."
Plazo: Conferencia diplomática en 2010
Medidas de alto nivel: 1.2.1 y 2.1.1

- .6 "Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar las ratificaciones y la interpretación armonizada."
Plazo: 2011
Medidas de alto nivel: 1.2.1 y 2.1.1
 - .7 "Estrategias elaboradas para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, los Protocolos SUA de 2005 y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007."
Plazo: 2011
Medidas de alto nivel: 1.2.1 y 2.1.1
 - .8 "Prestación de asesoramiento cuando otros órganos de la OMI y los Estados Miembros remitan cuestiones."
Plazo: 2010 y 2011
Medidas de alto nivel: 1.3.1
 - .9 "Aportación al PICT en materia de legislación marítima."
Plazo: 2010 y 2011
Medida de alto nivel: 3.5.1
 - .10 "Revisión de las Directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda (Consejo y todos los Comités)."
Plazo: 2010 y 2011
Medida de alto nivel: 4.5.1
 - .11 "Mantener sometidas a examen las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI, y facilitar asesoramiento al respecto."
Plazo: 2010 y 2011
Medida de alto nivel: 2.1.1
- En lo que respecta a este resultado previsto, el Comité reconoció que puede que sea oportuno introducir modificaciones en su 96º periodo de sesiones en función de los avances logrados por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el Convenio sobre el Combustible de los Buques.
- .12 "Aprobación de recomendaciones basadas en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de un modelo de certificado único para utilizarlo en relación con los convenios sobre responsabilidad e indemnización."
Plazo: 2010 y 2011
Medida de alto nivel: 2.1.1
 - .13 "Asesoramiento y orientaciones para apoyar:
 - a) el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada;

- b) los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de dichos actos; y
- c) disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial."

Plazo: 2010 y 2011

Medidas de alto nivel: 6.2.1 y 6.2.2

En lo que respecta a este resultado previsto, el Comité tomó nota de que puede que sea necesario introducir modificaciones en función de los resultados de la labor del MSC sobre la revisión del Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada (resolución A.922(22), y de la información que debe facilitarse al Comité por la Secretaría basándose en las respuestas a la Circular N° 2933, en la que se pedía ejemplos de legislación nacional para prevenir y castigar estos delitos.

Conferencia diplomática

8.13 El Comité tomó nota de que para abril de 2010 estaba prevista una conferencia diplomática para examinar el proyecto de protocolo sobre el Convenio SNP. El Comité manifestó su agradecimiento a la Secretaría por sus labores para hacer posible la celebración de la Conferencia la cual se celebraría en lugar de en su periodo de sesiones correspondiente a la primavera de 2010.

Semanas de reunión en el próximo bienio

8.14 El Comité recomendó al Consejo que debería celebrar un periodo de sesiones en el segundo semestre de 2010 (LEG 97) y otro en 2011 (LEG 98).

9 OTROS ASUNTOS

a) Lugares de refugio

9 a).1 El observador de la delegación con carácter de observadora del CMI presentó el documento LEG 95/9, en el que figuran las principales cuestiones en materia de política abordadas en el proyecto de texto de un instrumento sobre lugares de refugio elaborado por su Grupo de trabajo internacional. Dicho proyecto se había aprobado en la sesión plenaria de la Conferencia del CMI celebrada en Atenas en octubre de 2008 y se había recomendado al Comité. En el anexo 2 del documento figura un informe sobre un estudio llevado a cabo por las asociaciones nacionales de derecho marítimo integradas en el CMI relativo al estado jurídico de los convenios que contienen regímenes de responsabilidad e indemnización para los daños debidos a contaminación y la actitud de sus Gobiernos, en la medida en que se pueda determinar, hacia su posible ratificación. Temiendo que en el futuro se vuelvan a repetir los sucesos que tuvieron lugar en 2001 y 2002 con respecto a los buques **Castor** y **Prestige**, el CMI recomendó que el Comité examinase el proyecto de instrumento antes de que se vuelva a repetir un suceso de este tipo.

9 a).2 Se recordó al Comité que, en previsión de las decisiones que adopte al tratar el punto 8 (Programa de trabajo) del orden del día, el documento del CMI podría examinarse, de momento, a título informativo únicamente, y que toda propuesta relativa a un nuevo punto del programa de trabajo debería ajustarse a las Directrices recientemente adoptadas sobre los métodos de trabajo y la organización de la labor del Comité Jurídico.

9 a).3 La delegación con carácter de observadora de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) recalcó que el tema de los lugares de refugio revestía gran importancia y que el Comité tenía el deber de abordar la cuestión con la mayor urgencia, antes de que se produjera otro suceso.

9 a).4 No obstante, todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra, si bien manifestaron su agradecimiento al CMI por la alta calidad del proyecto de tratado y por su contribución en general a la labor del Comité, volvieron a opinar que, de momento, no era necesario un nuevo convenio. A juicio de dichas delegaciones, el régimen internacional basado en los convenios actualmente en vigor sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos en el mar constituye un marco jurídico completo, especialmente junto con las Directrices relativas a los lugares de refugio adoptadas mediante la resolución A.949(23), y otros acuerdos regionales.

9 a).5 Si bien la cuestión de los lugares de refugio indudablemente era importante, por lo que era necesario mantenerla sometida a examen, el Comité, en lugar de emprender la preparación de un nuevo instrumento convencional, debería dar prioridad a mejorar la implantación de los convenios existentes. Una vez que todos estos convenios, incluido el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, hubieran entrado en vigor y se hubiera evaluado la eficacia de los mismos, el Comité estaría en condiciones de determinar la existencia de posibles lagunas. Se señaló que debía tenerse presente que los convenios de la OMI sobre responsabilidad tales como el Convenio sobre el Combustible de los Buques, el de Responsabilidad Civil, el SNP y el Convenio sobre la Remoción de Restos de Naufragio, no son de aplicación en estas situaciones.

9 a).6 Varias delegaciones se mostraron reacias a elaborar reglas específicas y detalladas relativas a los lugares de refugio, especialmente en la forma de instrumento obligatorio. No sólo es posible que dicho instrumento afecte a la soberanía de los Estados y que no se ajuste a la CONVEMAR, sino que además podría interferir excesivamente con el derecho de los Estados ribereños a tratar dichos sucesos caso por caso.

9 a).7 El Comité decidió no elaborar, en esta fase, un instrumento vinculante sobre lugares de refugio y volvió a manifestar su agradecimiento al CMI por sus esfuerzos en la preparación del proyecto de instrumento.

b) Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001: sucesos de contaminación por los hidrocarburos para combustible

9 b).1 El Comité decidió dividir el examen de este punto en dos partes, a saber, la cuestión de los buques arrendados a casco desnudo inscritos en un registro y otras cuestiones relacionadas con la implantación del Convenio sobre el Combustible de los Buques.

Arrendamientos a casco desnudo

9 b).2 La delegación de las Islas Marshall presentó el documento LEG 95/9/1, en el cual expresan la postura de que el Estado de abanderamiento en que se halle matriculado un buque arrendado a casco desnudo debería expedir el certificado de seguro u otra garantía financiera respecto de la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques regulada en el Convenio sobre el Combustible de los Buques.

9 b).3 La delegación de Liberia presentó el documento LEG 95/9/6, en el cual se expresa la misma postura.

9 b).4 La delegación de Alemania presentó el documento LEG 95/9/4, en el cual se realiza un análisis jurídico de las razones por las que el Estado de matrícula original del buque, es decir, el Estado en el cual se halle inscrito el propietario del buque, no en el que se halle inscrito el buque arrendado a casco desnudo, es responsable de expedir los certificados de seguro de conformidad con el Convenio sobre el Combustible de los Buques.

9 b).5 La delegación de Dinamarca presentó el documento LEG 95/9/2, en el cual se informa de los resultados no concluyentes de un debate sobre la cuestión de los arrendamientos a casco desnudo mantenido durante una reunión celebrada en Londres acerca de la implantación del Convenio sobre el Combustible de los Buques.

9 b).6 El Comité mantuvo una exhaustiva deliberación sobre las distintas posturas expresadas acerca de si el Estado de abanderamiento, el Estado de matrícula original del buque, o ambos, tienen derecho a expedir los certificados.

9 b).7 Una gran mayoría de las delegaciones que intervinieron respaldó la opinión de que el Estado de abanderamiento en cuyo registro está inscrito el buque arrendado a casco desnudo debería responsabilizarse de la expedición del certificado. Se aportaron los argumentos siguientes a favor de esta postura:

- aunque la obligación de contratar el seguro le corresponde al propietario inscrito, la clave en cuanto a qué Estado debería expedir el certificado correspondiente estriba en la interpretación de la definición de "Estado de matrícula del buque", como Estado en el que se halle matriculado el buque, en lugar de el Estado en el que se halle inscrito o tenga su domicilio el propietario inscrito;
- el artículo 7.11 del Convenio sobre el Combustible de los Buques, según el cual un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que enarbole su pabellón a menos que se le haya expedido un certificado, debería interpretarse a la luz del artículo 94.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), según el cual todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón;

- de conformidad con el artículo 1.10 del Convenio sobre el Combustible de los Buques, por "Estado de matrícula del buque" se entiende, respecto de un buque matriculado, el Estado en que se halle matriculado el buque y, respecto de un buque no matriculado, el Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque. Un buque debería considerarse un "buque no matriculado" cuando se encuentre en proceso de ser inscrito por el Estado de abanderamiento como buque arrendado a casco desnudo;
- la definición de "Estado de matrícula del buque" que figura en el Convenio sobre el Combustible de los Buques es idéntica a la definición del Convenio sobre Responsabilidad Civil, 1992, la cual se ha venido interpretando de manera uniforme sobre el principio de que los certificados debería expedirlos el Estado de abanderamiento, y no el Estado de matrícula original;
- la alternativa de la expedición por partida doble de certificados, a saber, expedición de éstos tanto por el Estado de matrícula original como por el Estado de abanderamiento, podría dar lugar a confusión en cuanto al grado de responsabilidad del Estado de abanderamiento en lo que respecta al cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques. A este respecto, se hizo referencia a casos en los cuales, después de expedir los certificados, el propietario de un buque había informado al Estado de abanderamiento de la existencia de certificados similares expedidos por el Estado de matrícula original del buque. En tales casos, la coexistencia de certificados expedidos por dos Estados Partes en el Convenio podría traducirse en un posible conflicto de derecho público;
- los casos reales han demostrado que incluso si el Estado de matrícula original informa al Estado de abanderamiento de la existencia de cobertura de seguro, no siempre le informa del cese de la cobertura. En tales casos, los medios de comunicación y la comunidad internacional pondrán en evidencia al Estado de abanderamiento, no al Estado de matrícula original, por incumplir sus obligaciones convencionales y no ejercer un control adecuado sobre sus buques;
- el Estado de abanderamiento se vería expuesto a una situación similar en los casos en que los Estados rectores de puerto que insistan en que los Estados de abanderamiento expidan los certificados no permitan la entrada en el puerto de los buques cuyos certificados los haya expedido el Estado de matrícula original; y
- esa cuestión tenía repercusiones jurídicas y políticas no sólo para el Convenio sobre el Combustible de los Buques. A este respecto, se hizo referencia al uso por los traficantes de droga de inscripciones múltiples y de documentos aparentemente válidos, de pabellones y puertos de matrícula contradictorios y de otros medios engañosos para crear intencionadamente confusión jurídica en cuanto al Estado real de abanderamiento del buque.

9 b).8 Se observó que algunos Estados rectores de puerto no aceptarían certificados no expedidos por el Estado de abanderamiento.

9 b).9 Las delegaciones que estaban a favor de que el Estado de matrícula original expidiera los certificados aportaron los argumentos siguientes en apoyo de su postura:

- el artículo 7.2 del Convenio sobre el Combustible de los Buques hace una referencia explícita a "la autoridad competente del Estado de matrícula del buque" y, por tanto, regula claramente el derecho del Estado de matrícula original del buque a expedir un certificado válido;
- este derecho se confirma, además, por la distinción establecida por el Convenio entre "propietario del buque" y "propietario inscrito". De conformidad con la definición de ambos términos que figura en los artículos 1.3 y 1.4, respectivamente, el significado de propietario de buque es más amplio que el de "propietario inscrito", y sólo el propietario inscrito está obligado a mantener el seguro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.1. Por consiguiente, el registro del buque al que se hace referencia en el artículo 7.2 debe ser el registro en que hubiera estado inscrito el propietario inscrito (no los arrendamientos a casco desnudo);
- la expresión "buque no matriculado" tenía por objeto abarcar los buques que no se hubieran matriculado debido, por ejemplo, a su pequeño arqueo, pero que aún así tuvieran derecho a enarbolar un pabellón;
- la responsabilidad del Estado de matrícula del buque de determinar las condiciones de expedición y validez de los certificados se establece claramente en el artículo 7.7;
- la definición del "Estado de matrícula del buque", que figura en el artículo 1.10, indica claramente que no es necesario que el Estado de matrícula del buque y el Estado de abanderamiento sean los mismos;
- los Estados rectores de puerto pueden aceptar certificados expedidos por el Estado de abanderamiento o por el Estado de matrícula original del buque;
- el derecho de los Estados Partes en el Convenio sobre el Combustible de los Buques a expedir certificados, y la obligación de todas las Partes de aceptarlos, se regulaban claramente en el artículo 7.9 del Convenio. Esta obligación también era vinculante para los Estados que permitieran la inscripción de los arrendamientos a casco desnudo; y
- de conformidad con lo dispuesto en el artículo 94.1 de la CONVEMAR, el ejercicio de manera efectiva de la jurisdicción por los Estados de abanderamiento se refiere a la necesidad de garantizar la existencia de un certificado, pero no significaba necesariamente que el propio Estado de abanderamiento hubiera de expedir el certificado.

9 b).10 El representante de la Cámara Naviera Internacional (ICS) observó que las inscripciones de los arrendamientos a casco desnudo, y la cancelación de estas inscripciones, constituirían parte de las actividades mercantiles del sector del transporte marítimo mundial. El objetivo principal de los certificados de seguro es simplemente atestiguar que los seguros están en vigor. El propietario del buque debe tener claro a qué Estado debe proporcionarse la información sobre el seguro. Es necesaria cierta flexibilidad para garantizar la validez de los certificados expedidos por los Estados Partes, mientras el Comité Jurídico examine esta cuestión.

9 b).11 El representante del CMI recordó que el CMI había realizado un estudio, a petición del Comité, sobre una cuestión similar relacionada con la implantación del Convenio de Atenas, teniendo presente la obligación de contratar un seguro que este Convenio impone al transportista que efectúa de hecho el transporte. Como resultado del estudio, y teniendo en cuenta las distintas legislaciones nacionales, se concluyó que pueden coexistir regímenes jurídicos diferentes, en tanto en cuanto se proteja a los pasajeros. El CMI señaló que, a la vista de la diversidad de legislaciones, los Estados rectores de puerto deberían pedir a los inspectores que se centraran en la comprobación de la existencia de una cobertura de seguro independientemente de qué autoridad lo hubiera expedido. El CMI reiteró su disponibilidad para ayudar al Comité y la Secretaría en todo examen futuro de esta cuestión.

9 b).12 Se observó que la divergencia de opiniones se debía, en parte, al hecho de que el texto del Convenio sobre el Combustible de los Buques no estaba claro. Por consiguiente, era necesario hallar soluciones prácticas y flexibles, en particular, teniendo presente la necesidad de evitar la confusión con respecto a la aceptación de los certificados de seguro que fueran válidos hasta febrero de 2010.

9 b).13 También se expresó la opinión de que la alternativa consistente en la expedición por partida doble de certificados, tanto por el Estado de abanderamiento como por el Estado de matrícula original, o el refrendo recíproco de certificados expedidos por uno de esos Estados, no era factible ni práctica por la carga adicional que supondría para los propietarios de buques y los Estados rectores de puerto.

9 b).14 Tras el debate, el Comité tomó nota de que, aunque se estaba avanzando hacia un consenso, éste aún no se había alcanzado. Además, dado que ni la División Jurídica de la OMI ni el Comité Jurídico eran órganos judiciales, sólo podían dar una opinión sin carácter vinculante para los Estados y, por tanto, si un Estado decidiera no aceptar esa opinión, tendría derecho soberano a no hacerlo.

9 b).15 El Comité tomó nota de la disposición de la minoría de Estados que estaban a favor de que el Estado de matrícula original expidiera los certificados a reconsiderar su postura teniendo presente que la gran mayoría de delegaciones que habían intervenido habían opinado que el Estado de abanderamiento debería expedir los certificados. No obstante, esos Estados agradecerían que se volviera a debatir esta cuestión.

9 b).16 Se observó que por el momento se habían reconocido todos los certificados expedidos por los Estados Partes. Por tanto, se propuso que, con carácter provisional, todos los certificados expedidos por los Estados Partes en el Convenio sobre el Combustible de los Buques, incluidos los Estados de abanderamiento y los Estados de matrícula original, se aceptase como prueba válida del seguro obligatorio. Esta propuesta fue respaldada por muchas delegaciones.

9 b).17 El Comité acordó incluir la cuestión de la expedición de certificados para los buques arrendados a casco desnudo inscritos en un registro, con carácter prioritario, en el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la implantación del Convenio sobre el Combustible de los Buques.

Otras cuestiones

9 b).18 La delegación de Dinamarca presentó el documento LEG 95/9/2 en el que se informa al Comité de la reunión que tuvo lugar en Londres el 8 de enero de 2009, con el objetivo de examinar varias cuestiones acerca de las cuales era necesario contar con aclaraciones adicionales, con respecto a la implantación del Convenio sobre el Combustible de los Buques. El objetivo de la reunión era compartir información y examinar cuestiones que habían surgido en los procesos de implantación a nivel nacional. Durante la reunión se llegó a un consenso acerca de algunas de las cuestiones mientras que con respecto a otras quedó claro que podía haber opiniones diferentes sobre la interpretación del texto del Convenio. Las cuestiones tratadas en la reunión fueron las siguientes:

- i) cuestiones con respecto a las que se llegó a un consenso:
 - los certificados los deberían expedir los Estados de abanderamiento, si bien el caso de los buques arrendados a casco desnudo podría constituir una excepción;
 - las tarjetas azules solamente deberían aceptarse si:
 - la tarjeta azul está dirigida, tal como procede, al Estado de abanderamiento expedidor de que se trate; y
 - en la tarjeta azul se menciona claramente el nombre y domicilio del asegurador;
 - las gabarras, pontones y otras embarcaciones sin motor han de contar con certificados del combustible de los buques, dado que quedan abarcadas dentro de la definición de "buques" que figura en el Convenio sobre el Combustible de los Buques y pueden transportar hidrocarburos para otras necesidades que no sean las de propulsión; y
 - por lo que respecta a los copropietarios de un buque, se estimó que la cuestión de que si todos los copropietarios deberían enumerarse en la tarjeta azul, o solamente uno, era irrelevante y que debía ser resuelta por los propios copropietarios.
- ii) cuestiones con respecto a las cuales se facilitó información:
 - expedición de certificados a buques de Estados que no son Parte, independientemente si los buques hacen escala en un puerto de un Estado Parte;
 - información a los Estados de abanderamiento cuando un Estado Parte expide un certificado a buques de Estados que no son Parte;

- periodo/tiempo que abarca la cobertura de la tarjeta azul;
 - la aceptación de las tarjetas azules electrónicas;
 - validez de las tarjetas azules y problemas que pueden surgir cuando todos los certificados han de renovarse en la misma fecha, esto es, el 20 de febrero;
 - renovación de los certificados de los buques que ondean el pabellón de Estados que pasan a ser Parte en el Convenio sobre el Combustible de los Buques; y
 - implantación de la resolución sobre la inmunidad de los responsables de las medidas preventivas.
- iii) cuestiones sobre las que podría ser útil seguir debatiendo:
- la relación entre el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil), y el Convenio sobre el Combustible de los Buques;
 - La expedición de certificados del combustible de los buques a los buques arrendados a casco desnudo inscritos en un registro;
 - seguro y responsabilidad en relación con reclamaciones respecto de las cuales no sea de aplicación el Convenio de Limitación de la Responsabilidad (reclamaciones relativas a las unidades móviles de perforación mar adentro o reclamaciones abarcadas por una reserva de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 18 del Convenio de Limitación de la Responsabilidad);
 - la expedición del certificado del combustible de los buques a los buques de nueva construcción; y
 - el procedimiento para aceptar Clubes P e I y compañías de seguros que no están integrados en el Grupo Internacional de Asociaciones P e I.

9 b).19 La delegación señaló que la labor la podría realizar un grupo de trabajo por correspondencia al que el Comité Jurídico le encomendase determinar unas directrices comunes para la implantación del Convenio. Esto podría ser de utilidad no solamente para los Estados que ya son Partes en el Convenio sobre el Combustible de los Buques sino también para los Estados que quisieran pasar ser parte en el mismo en un futuro.

9 b).20 El Comité manifestó su agradecimiento a la delegación de Dinamarca por la labor desarrollada.

9 b).21 Algunas delegaciones sugirieron que las antedichas deliberaciones sobre la inscripción en un registro de los arrendamientos a casco desnudo debería quedar reflejada adecuadamente en el primer apartado del párrafo i) *supra*, de manera que el Grupo de trabajo por correspondencia pudiera tomarlas como base para las deliberaciones del Grupo.

9 b).22 Se manifestaron opiniones diferentes con respecto al primer apartado del párrafo iii) *supra*, en el sentido de si los petroleros que contasen con un certificado correspondiente al Convenio de Responsabilidad Civil estarían obligados adicionalmente a contar con un certificado adicional correspondiente al combustible del buque. A este respecto se señaló que exigir ambos certificados constituiría una carga administrativa innecesaria para el sector y los Estados. Otras delegaciones manifestaron la opinión de que el Convenio sobre el Combustible de los Buques no contemplaba que quedaran exceptuados los buques abarcados por el Convenio de Responsabilidad Civil.

9 b).23 Con respecto al tercer apartado al párrafo iii) *supra*, una delegación opinó que las disposiciones del Convenio de Limitación de la Responsabilidad determinaban los límites de responsabilidad de conformidad con el Convenio sobre el Combustible de los Buques. Esta delegación estimó que la expresión "de conformidad con" en el artículo 7 1) del Convenio sobre el Combustible de los Buques se refería al Convenio de Limitación de la Responsabilidad en su conjunto. A este respecto, si el Convenio de Limitación de la Responsabilidad no concede el derecho a limitar la responsabilidad (esto es, en el caso de las plataformas flotantes mar adentro), la obligación de contar con cobertura de seguro con respecto a los daños por contaminación causados por los hidrocarburos para combustible tampoco estaría limitada a una cuantía determinada.

9 b).24 No obstante, otras delegaciones opinaban que, si bien los límites impuestos por el Convenio de Limitación de la Responsabilidad podrían excederse por medio de la reserva que se permite en el artículo 18 1) del Convenio de Limitación de la Responsabilidad y si bien puede que ese Convenio no sea aplicable en absoluto, en el artículo 7 1) del Convenio sobre el Combustible de los Buques se señala claramente que en todos los casos sólo se exigirá que el seguro obligatorio cubra una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad que hubieran sido de aplicación de conformidad con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

9 b).25 Con respecto al apartado quinto del párrafo iii), se manifestó la opinión de que los certificados expedidos por compañías de seguros que no estén integrados en los clubes P e I eran aceptables por los Estados.

9 b).26 Una delegación informó de que, tras haber depositado recientemente en la OMI su instrumento de ratificación del Convenio sobre el Combustible de los Buques, había observado que los límites estaban ligados a los límites impuestos por el Convenio de Limitación de la Responsabilidad y que estaba examinando la conveniencia de recabar las opiniones de otros Estados Parte en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad acerca de la posibilidad de un aumento en esos límites.

9 b).27 Se señaló que era importante, no solamente para los Estados en desarrollo sino también para los Estados desarrollados, recibir algunas orientaciones sobre implantación del Convenio sobre el Combustible de los Buques, a través del Programa integrado de cooperación técnica.

9 b).28 Tras estas deliberaciones, el Comité decidió constituir un grupo de trabajo por correspondencia oficial, con el siguiente mandato:

Facilitar un mayor número de ratificaciones y fomentar una implantación armonizada del Convenio sobre el Combustible de los Buques, por lo que se pide al Grupo de trabajo por correspondencia que tenga a bien:

- examinar, como cuestión prioritaria, la expedición de certificados a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo, partiendo del resultado del debate del Comité Jurídico en su 95º periodo de sesiones, y de los documentos LEG 95/9/1, LEG 95/9/4 y LEG 95/9/6, tal como se reflejen en el informe correspondiente al 95º periodo de sesiones del Comité, párrafos 9 b).1 a 9 b).17;
- examinar las cuestiones relativas a la implantación del Convenio sobre el Combustible de los Buques, tal como se presentan en el párrafo 14 del documento LEG 95/9/2;
- examinar cualquier otra cuestión adicional en relación con lo anterior que pueda arrojar claridad a fin de ayudar a fomentar una aceptación más amplia y la implantación armonizada del Convenio sobre el Combustible de los Buques;
- presentar un informe en el 96º periodo de sesiones del Comité y formular las recomendaciones necesarias, a ser posible, sobre la cuestión prioritaria relativa a los certificados expedidos a los buques inscritos en registros como arrendamientos a casco desnudo; y
- presentar un informe definitivo en el 97º periodo de sesiones del Comité en el que se incluyan las orientaciones apropiadas acerca de cómo el Comité podría dar a conocer los resultados de las conclusiones del Grupo.

9 b).29 La dirección de correo electrónico de la Presidenta del Grupo de trabajo por correspondencia, la Sra. Birgit Olsen (Dinarmarca), es la siguiente:

BSO@dma.dk

9 b).30 La delegación con carácter de observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de P e I (Clubes P e I) presentó el documento LEG 95/9/5 en el que señaló que la labor de compilar y analizar información sobre sucesos de contaminación por hidrocarburos para combustibles no solamente era muy importante sino también muy difícil. La delegación indicó su intención de volver a informar al Comité sobre esta cuestión en su 96º periodo de sesiones, presentando una postura oficial.

c) Examen de las legislaciones nacionales sobre piratería

9 c).1 La Secretaría presentó el documento LEG 95/9/3. A este respecto, se observó que la Secretaría tenía la intención de examinar las legislaciones nacionales en vigor para prevenir y castigar los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados en el mar, como parte de la estrategia de lucha contra la piratería de la OMI, en respuesta a la resolución 1851(2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la que se observa con inquietud la falta de

capacidad, legislación interna y claridad sobre la adopción de disposiciones respecto de los piratas después de que hayan sido capturados. Este problema ha impedido que se adopten medidas más firmes en el plano internacional contra los piratas frente a la costa de Somalia y, en algunos casos, ha hecho que éstos sean puestos en libertad sin comparecer ante la justicia.

9 c).2 Se informó al Comité de que, desde la publicación del documento, la Secretaría había recibido información sobre la legislación relativa a la piratería de los siguientes países: Australia, Brasil, Chile, los Estados Unidos, Estonia, Italia, Japón (proyecto de legislación), Perú y Sri Lanka y alentó a los Miembros de la OMI que todavía no lo hubieran hecho, a que presentaran información en ese sentido.

9 c).3 Uno de los objetivos de esta labor era ayudar a la OMI a asesorar a los países acerca de la elaboración de legislación contra la piratería dentro del marco del Subprograma para la legislación marítima, del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI. El CMI se había ofrecido a ayudar a la Secretaría en esta labor y se recordó al Comité el proyecto de directrices para la legislación sobre actos delictivos marítimos que había presentado el CMI a su 93º periodo de sesiones en octubre de 2007.

9 c).4 El Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité acerca de la labor del MSC sobre la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, según se indica a continuación:

Revisión de las orientaciones y recomendaciones relativas a la piratería y el robo a mano armada

9 c).5 De conformidad con las decisiones de la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones (párrafo 10 de la parte dispositiva de la resolución de la Asamblea A.1002(25)), el Comité de Seguridad Marítima (MSC) estaba realizando una revisión general de las orientaciones existentes facilitadas por la Organización para la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques a fin de, entre otras cosas:

- .1 tomar en consideración las tendencias y prácticas actuales de los autores de dichos actos;
- .2 facilitar asesoramiento en los casos en los que la gente de mar, los pescadores y otros marinos sean secuestrados o tomados como rehenes exigiendo un rescate; y
- .3 facilitar asesoramiento en los casos en los que buques de las armadas y las aeronaves militares traten de proporcionar asistencia o protección.

9 c).6 En particular, se informó al Comité de que el MSC, en su 86º periodo de sesiones, iba a examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia que había constituido (recogido en el documento MSC 86/18/1), con objeto de revisar y actualizar:

- .1 la resolución A.922(22): "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques";
- .2 la circular MSC/Circ.622/Rev.1: "Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques"; y

- .3 la circular MSC/Circ.623/Rev.3: "Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques".

9 c).7 Toda cuestión jurídica que se plantee y que no pueda resolverse en el MSC 86, podría remitirse al Comité Jurídico en su próximo periodo de sesiones, para su examen, dado que la labor conexas tenía que ser ultimada, a más tardar, antes de la vigésima séptima Asamblea.

Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia

9 c).8 El Director de la División de Seguridad Marítima también informó al Comité de que, en cumplimiento de la resolución 1851(2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, se estableció el Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia (CGPCS), que celebró su reunión inaugural el 14 de enero de 2009, con objeto de facilitar los debates y la coordinación de las medidas entre los Estados y las organizaciones para la represión de la piratería frente a la costa de Somalia. Se informó al Consejo de Seguridad acerca de la constitución del Grupo y de sus avances (documento S/2009/80 de las Naciones Unidas).

9 c).9 Se informó al Comité de que los participantes en la reunión inaugural del Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia (CGPCS) habían acordado establecer cuatro grupos de trabajo en los cuales pueden participar los miembros del CGPCS, para abordar las siguientes materias clave:

- Grupo de trabajo 1: abordará las actividades relativas a la coordinación militar y operacional, y a la divulgación de información y el establecimiento de un centro de coordinación regional; el Reino Unido convocó este Grupo con el apoyo de la OMI y su primera reunión se celebró en la sede de la OMI el 24 y 25 de febrero de 2009;
- Grupo de trabajo 2: abordará los aspectos jurídicos de la piratería; Dinamarca convocó este Grupo con el apoyo de la ONUDD y su primera reunión se celebró en Viena el 5 de marzo de 2009;
- Grupo de trabajo 3: abordará la cuestión de una mayor concienciación del propio sector del transporte marítimo; así como la de las capacidades; Estados Unidos convocó este Grupo con el apoyo de la OMI y celebró su primera reunión en la sede de la OMI el 26 y el 27 de febrero de 2009. Se ha presentado también el informe de los resultados de este Grupo, en relación con las mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, basándose en las decisiones del Grupo, para que lo examine el MSC 86 (documento MSC 86/18/2); y
- Grupo de trabajo 4: abordará la cuestión de la mejora de la información pública y a nivel diplomático relativa a todos los aspectos de la piratería; Egipto convocó este Grupo, que se reunió en el Cairo el 16 de marzo de 2009.

9 c).10 Asimismo, se informó al Comité de que la segunda reunión del CGPCS tuvo lugar en el Cairo (Egipto) el 17 de marzo de 2009 y de que está previsto que el CGPCS y algunos de los grupos de trabajo celebren más reuniones a mediados de este año.

9 c).11 La delegación con carácter de observadora del CMI informó al Comité de que el Grupo mixto internacional de trabajo de organizaciones internacionales, que había elaborado un modelo de legislación nacional sobre actos de piratería y violencia marítima, había seguido trabajando en la armonización de la legislación nacional sobre actos delictivos en el ámbito marítimo a la luz del creciente problema de actos delictivos de este tipo graves, incluida la piratería, y sobre el refuerzo de la implantación de la legislación internacional existente.

9 c).12 La Secretaría informó al Comité de que tenía previsto examinar la legislación nacional sobre piratería que se había recibido y presentar un resumen de las respuestas al Comité en su próximo periodo de sesiones, a fin de facilitar una evaluación de la situación jurídica, en particular en lo que respecta a la detención, el enjuiciamiento y la extradición de los presuntos delincuentes.

9 c).13 Una delegación señaló que si bien su país carecía de legislación que abordara de forma específica la piratería, había aprobado una ley en julio de 2008 relativa a los robos a mano armada, terrorismo y secuestros. La delegación pidió que se examinara la legislación para determinar si era suficiente y, si no lo fuese, se le hiciera saber de modo que se pudiera formular una solicitud de asistencia técnica para redactar la legislación apropiada.

9 c).14 El Comité tomó nota del contenido del documento LEG 95/9/3. Asimismo, el Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el Director de la División de Seguridad Marítima. Se instó a los Miembros a que presentasen información y los textos de sus legislaciones nacionales sobre piratería, en respuesta a la circular N° 2933 de la OMI, de fecha 23 de diciembre de 2008.*

d) Enmiendas al Reglamento interior del Comité Jurídico

9 d).1 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores presentó el documento LEG 95/9/7, de la Secretaría.

9 d).2 El Comité acordó que, como resultado de la entrada en vigor, el 7 de diciembre de 2008, de las enmiendas al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional relativas a la institucionalización del Comité de Facilitación, las cuales se adoptaron el 7 de noviembre de 1991 mediante la resolución A.724(17), era necesario modificar la referencia al artículo 62 en el párrafo c) del artículo 4 del Reglamento interior del Comité, de modo que diga "Artículo 67".

9 d).3 Asimismo, el Comité acordó que, dado que la Unión Africana (UA) es la organización sucesora de la Organización de la Unidad Africana (OUA) y que la Asamblea había aprobado en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario un nuevo acuerdo de cooperación entre la UA y la Organización, era necesario sustituir la referencia a la "Organización de la Unión Africana" por "Unión Africana" en el párrafo d) del artículo 4.

9 d).4 El Comité tomó nota de que esas enmiendas, junto con las enmiendas formuladas en el párrafo 3 del documento, que ya habían sido aprobadas por el Comité en sus periodos de sesiones 79° y 80°, se incluirán en la nueva publicación del volumen 1 de los Documentos básicos.

* De ser posible, en uno de los idiomas de trabajo de la Organización (español, francés e inglés), preferentemente por correo electrónico a: info@imo.org

e) Reglas de Rotterdam

9 e).1 El Comité tomó nota de la siguiente información facilitada por los Países Bajos en relación con las "Reglas de Rotterdam":

- el 11 de diciembre de 2008, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo y autorizó la celebración de una ceremonia de apertura a la firma del Convenio en Rotterdam, con la recomendación de que el nuevo Convenio se conozca como las "Reglas de Rotterdam". Dicha ceremonia tendrá lugar del 20 al 23 de septiembre de 2009 en Rotterdam;
- en este nuevo Convenio se amplían y se modernizan las reglas internacionales en vigor relativas al contrato de transporte marítimo de mercancías. El objetivo es que el Convenio sustituya a las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo y que se logre uniformidad jurídica en la esfera del transporte marítimo, así como atender a las necesidades del sector moderno por lo que respecta al transporte puerta a puerta;
- las Reglas de Rotterdam fueron elaboradas en negociaciones intergubernamentales entre 2002 y 2009 por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), mientras que el Comité Marítimo Internacional había ultimado la labor preparatoria sobre el Convenio a petición de la CNUDMI, incluida la elaboración de un anteproyecto de texto; y
- se puede obtener más información al respecto en www.rotterdamrules2009.com

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA DEL 95º 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 Convenio SNP: elaboración de un posible proyecto de protocolo del Convenio
 - 4 Provisión de garantía financiera:
 - i) 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; y
 - ii) seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007: elaboración de un modelo de certificado único de seguro obligatorio
 - 5 Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
 - 6 Cuestiones surgidas del 101º periodo de sesiones ordinario del Consejo
 - 7 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
 - 8 Programa de trabajo
 - 9 Otros asuntos
 - a) Lugares de refugio
 - b) Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001: sucesos de contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques
 - c) Examen de las legislaciones nacionales sobre piratería
 - d) Enmiendas al Reglamento interior del Comité Jurídico
 - e) Reglas de Rotterdam
 - 10 Informe del Comité

ANEXO 2**SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP: ELABORACIÓN DE UN POSIBLE PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO****Declaración de Chipre**

La República de Chipre, como Gobierno Contratante del Convenio SNP, continúa renuente a aceptar que el protocolo propuesto "solventaría" los "problemas relativos a la ratificación" "determinados".

A juicio de esta delegación, el protocolo propuesto contiene disposiciones que podrían considerarse contrarias al objetivo subyacente del Convenio SNP, es decir, la indemnización de las víctimas y, por tanto, Chipre, basándose en el artículo 18 de la Convención de Viena, no puede respaldar dichas disposiciones.

Es lamentable tomar nota de que la intervención de Chipre durante el 94º periodo de sesiones del Comité Jurídico, que se incluye en el informe final correspondiente a dicho periodo de sesiones, sigue siendo válida.

ANEXO 3

**PROYECTO DE PROTOCOLO DE [20..] QUE ENMIENDA EL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE
MARÍTIMO DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y
POTENCIALMENTE PELIGROSAS, 1996**

Las Partes en el presente Protocolo,

RECONOCIENDO la importante contribución que puede suponer el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (en adelante denominado el "Convenio") para la conservación del medio ambiente y la indemnización adecuada, pronta y efectiva de las personas que sufren daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

RECONOCIENDO ASIMISMO que, a lo largo de muchos años, gran número de Estados han expresado constantemente su determinación de establecer un régimen robusto y efectivo de indemnización con respecto al transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas basado en un sistema de responsabilidad compartida y han trabajado para conseguir una aplicación uniforme del Convenio,

COMPRENDIENDO, CON TODO, que se han identificado determinadas cuestiones como inhibitoras de la entrada en vigor del Convenio y, por consiguiente, la aplicación del régimen internacional que se contiene en el mismo,

DECIDIDAS a resolver estas cuestiones sin emprender una revisión general del Convenio,

CONSCIENTES DE la necesidad de tener en cuenta la posible repercusión en los países en desarrollo, así como los intereses de los Estados que ya han ratificado el Convenio o cuya ratificación se encuentra en una etapa avanzada,

CONSCIENTES TAMBIÉN de los principios consagrados en la resolución de la Asamblea de la OMI A.998(25) "Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar las existentes", adoptada el 29 de noviembre de 2007,

CONSIDERANDO que la mejor forma de alcanzar este objetivo tal vez sea concertar un Protocolo relativo al Convenio,

CONVIENEN:

Definiciones

Artículo 1

A los efectos del presente Protocolo regirán las siguientes definiciones:

- 1 "Convenio": el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996.
- 2 "Organización": la Organización Marítima Internacional.
- 3 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.

Obligaciones generales

Artículo 2

Las Partes en el presente Protocolo pondrán en vigor las disposiciones de este Protocolo y las disposiciones del Convenio, en su forma enmendada por el presente Protocolo.

Artículo 3

1 Se sustituye el párrafo 5 del artículo 1 del Convenio por el texto siguiente:

- 5 "Sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP)":
 - a) toda sustancia, materia y artículo transportados como carga a bordo de un buque a que se haga referencia en i) a vii) *infra*:
 - i) hidrocarburos transportados a granel, como se definen en la regla 1 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, enmendado;
 - ii) sustancias nocivas líquidas, transportadas a granel, como se definen en la regla 1.10 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, enmendado, y las sustancias y mezclas clasificadas provisionalmente en las categorías de contaminación X, Y o Z de conformidad con lo dispuesto en la regla 6.3 de dicho Anexo II;

- iii) sustancias peligrosas líquidas transportadas a granel enumeradas en el capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, enmendado, y productos peligrosos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares adecuadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.6 del Código;
 - iv) sustancias, materias y artículos peligrosos, potencialmente peligrosos o perjudiciales transportados en bultos, incluidos en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, enmendado;
 - v) gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, enmendado, y productos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares apropiadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.6 del Código;
 - vi) sustancias líquidas transportadas a granel cuyo punto de inflamación no exceda de 60 °C (determinado mediante prueba en vaso cerrado);
 - vii) materias sólidas a granel que entrañen riesgos de naturaleza química, incluidas en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) enmendado, siempre que a estas sustancias también les sean aplicables las disposiciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, aplicable en 1996, cuando sean transportadas en bultos; y
- b) residuos del transporte previo a granel de las sustancias a que se hace referencia en a) i) a iii) y en v) a vii) *supra*.

2 Se añade el siguiente texto como párrafos 5bis y 5ter del artículo 1 del Convenio:

- 5bis* "SNP a granel": toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa a que se haga referencia en el párrafo 5 a) i) a iii) y v) a vii) y párrafo 5 b) del artículo 1.
- 5ter* "SNP en bultos": toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa a que se haga referencia en el párrafo 5 a) iv) del artículo 1.

3 Se sustituye el párrafo 10 del artículo 1 del Convenio por el siguiente texto:

10 "Carga sujeta a contribución": toda SNP a granel que se transporte por mar como carga a un puerto o terminal situados en el territorio de un Estado Parte y que se descargue en ese Estado. La carga en tránsito que sea transbordada directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, ya sea en su totalidad o en parte, durante su transporte continuo desde el puerto o terminal de carga original hasta el puerto o terminal de destino final se considerará como carga sujeta a contribución sólo con respecto a su recepción en el destino final.

Artículo 4

Se Sustituye el artículo 3 d) por el siguiente texto:

d) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para prevenir o reducir al mínimo los daños a que se hace referencia en a), b) y c).

Artículo 5

Se sustituye el párrafo 3(b) del artículo 4 por el siguiente texto:

3 b) los daños ocasionados por un material radioactivo de la Clase 7 incluido en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, enmendado, o en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), enmendado.

Artículo 6

Se suprime el párrafo 5 del artículo 5 del Convenio.

Artículo 7

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 9 del Convenio por el siguiente texto:

1 El propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:

- a) cuando los daños sean causados por SNP a granel:
 - i) 10 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 unidades de arqueo; y

- ii) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, a la cantidad mencionada en i) se sumarán las siguientes cantidades:

por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo, 1 500 unidades de cuenta;

por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 unidades de arqueo, 360 unidades de cuenta;

si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 100 millones de unidades de cuenta.

- b) Cuando los daños sean causados por SNP en bultos, o cuando los daños sean causados por SNP a granel y SNP en bultos, o cuando no es posible determinar si los daños procedentes de ese buque han sido causados por SNP transportadas a granel o por SNP transportadas en bultos:

- i) [10 + W] millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 unidades de arqueo; y

- ii) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, a la cantidad mencionada en i) se sumarán las siguientes cantidades:

por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo, [1 500 + X] unidades de cuenta;

por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 unidades de arqueo, [360 + Y] unidades de cuenta;

si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de [100 + Z] millones de unidades de cuenta.

Artículo 8

En el párrafo 5 del artículo 16 del Convenio, la referencia al "párrafo 1 c)" se sustituye por una referencia al "párrafo 1 b)".

Artículo 9

- 1 Se sustituye el párrafo 2 del artículo 17 del Convenio por el siguiente texto:**

2 Las contribuciones anuales pagaderas en virtud de lo dispuesto en los artículos 18 y 19 y en el párrafo 5 del artículo 21 serán determinadas por la Asamblea y serán calculadas de conformidad con dichos artículos basándose en las unidades de carga sujeta a contribución recibidas durante el año civil precedente o el año que determine la Asamblea.

- 2 En el párrafo 3 del artículo 17 del Convenio, se inserta una referencia a "y en el párrafo 1bis" inmediatamente antes de "del artículo 19".**

Artículo 10

En los párrafos 1 y 2 del artículo 18 del Convenio, se inserta en ambos una referencia a "y en el párrafo 1bis" inmediatamente antes de "el artículo 19".

Artículo 11

- 1 En el artículo 19, se suprime el apartado 1 b), y el apartado 1 c) pasa a ser el apartado 1 b).**
- 2 Se inserta el siguiente nuevo párrafo 1bis, inmediatamente después del párrafo 1 del artículo 19:**
 - 1bis* a) En el caso de la cuenta GNL, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 16, pagará contribuciones anuales a la cuenta GNL, respecto de cada Estado Parte, toda persona que en el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea, fuera receptor en ese Estado de cualquier cantidad de GNL.
 - b) No obstante, pagará contribuciones la persona que inmediatamente antes de su descarga fuese titular de una carga de GNL descargada en un puerto o terminal de ese Estado (el titular) cuando:
 - i) el titular ha acordado con el receptor que el titular pagará tales contribuciones; y
 - ii) el receptor ha informado al Estado Parte de la existencia de tal acuerdo.
 - c) Si el titular al que se hace referencia en el apartado b) no paga las contribuciones, o una parte de las mismas, el receptor pagará las contribuciones pendientes. La Asamblea determinará en el Reglamento interior las circunstancias en las cuales se considerará que el titular no ha pagado las contribuciones y las disposiciones de conformidad con las cuales el receptor pagará toda contribución pendiente.
 - d) Nada de lo dispuesto en el presente párrafo irá en perjuicio de cualquier derecho de recurso o de reembolso del receptor, que pueda surgir entre el receptor y el titular de conformidad con la legislación aplicable.
- 3 En el párrafo 2 del artículo 19 del Convenio se inserta una referencia a "y en el párrafo 1bis" inmediatamente después de "en el párrafo 1".**

Artículo 12

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 20 del Convenio por el siguiente texto:

- 1 Con respecto a cada Estado Parte, se efectuará una contribución inicial cuya cuantía se calculará, para cada persona obligada a pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 16, en los artículos 18 y 19 y en el párrafo 5 del artículo 21, sobre la base de una cantidad fija, igual para la cuenta general y para cada cuenta independiente, por cada unidad de carga sujeta a contribución recibida en ese Estado durante el año civil precedente al de la entrada en vigor del presente Convenio para ese Estado.

Artículo 13

1 Se sustituye el párrafo 4 del artículo 21 del Convenio por el siguiente texto:

- 4 Si en un Estado Parte no existe ninguna persona obligada a pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 ó 19 o en el párrafo 5 del presente artículo, dicho Estado Parte lo comunicará al Director del Fondo SNP a los efectos del presente Convenio.

2 Se sustituye el párrafo 5 b) del artículo 21 del Convenio por el siguiente texto:

- 5 b) encargará al Fondo SNP que recaude la cuantía total de cada cuenta mediante el envío de facturas a cada uno de los receptores o, en el caso de los GNL, a los titulares de la carga si el apartado b) del párrafo *1bis* del artículo 19 es aplicable, por el importe que le corresponda pagar a cada uno de ellos. Si el titular no paga las contribuciones, o sólo lo hace parcialmente, el Fondo SNP recaudará las contribuciones pendientes enviando las facturas al receptor de la carga de GNL. La identificación de esas personas se realizará de conformidad con la legislación nacional del Estado de que se trate.

Artículo 14

Se añade el siguiente texto como artículo 21bis del Convenio:

Falta de presentación de informes

Artículo 21bis

- 1 Cuando un Estado Parte no cumpla con su obligación en virtud del párrafo 2 del artículo 21, y de ello resulte una pérdida financiera para el Fondo SNP, ese Estado Parte estará obligado a indemnizar al Fondo SNP por esa pérdida. La Asamblea, oída la opinión del Director, decidirá si el Estado Parte de que se trate habrá de pagar tal indemnización.

- 2 El Fondo SNP no pagará indemnización por ningún suceso en lo que respecta a los daños en el territorio, incluido el mar territorial conforme al artículo 3 a) del presente Convenio, la zona económica exclusiva u otra zona determinada conforme al artículo 3 b) del presente Convenio, o los daños conforme al artículo 3 c) del presente Convenio, de un Estado Parte respecto de un suceso determinado o por las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, conforme al artículo 3 d) del presente Convenio hasta que se hayan cumplido las obligaciones conforme a los párrafos 2 y 4 del artículo 21, en cuanto a ese Estado Parte respecto de todos los años anteriores al acaecimiento de un suceso respecto del cual se procura indemnización. La Asamblea determinará en el Reglamento interior del Fondo SNP las circunstancias en las que se considerará que un Estado Parte no ha cumplido estas obligaciones.
- 3 Cuando se haya denegado indemnización temporalmente de conformidad con el párrafo 2, la indemnización se denegará permanentemente si las obligaciones conforme a los párrafos 2 y 4 del artículo 21, no se han cumplido dentro del plazo de un año después de que el Director haya notificado a ese Estado Parte su incumplimiento de las obligaciones.
- 4 Todo pago de contribuciones adeudadas al Fondo SNP se descontará de la indemnización pagadera al deudor o a los agentes del deudor.
- 5 Los párrafos 2 a 4 no se aplicarán a las reclamaciones por pérdida de vidas humanas o lesiones personales.

Artículo 15

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 23 del Convenio por el siguiente texto:

- 1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 21, un Estado Parte podrá, al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que asume la responsabilidad por las obligaciones que el presente Convenio impone a toda persona que deba pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18, 19 ó 20 o en el párrafo 5 del artículo 21 con respecto a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas recibidas en el territorio de ese Estado. Tal declaración se hará por escrito y en ella se especificará cuáles son las obligaciones contraídas.

Artículo 16

Se suprime el artículo 43 del Convenio.

Artículo 17

El modelo de un certificado adjunto al Convenio se reemplaza por el modelo adjunto al presente Protocolo.

Interpretación y aplicación

Artículo 18

Entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el presente Protocolo se considerarán e interpretarán como un único instrumento.

Artículo 19

En el capítulo VI se inserta el siguiente texto como artículo 44bis del Convenio:

Artículo 44bis

Cláusulas finales del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20..]

- 1 Los artículos 1 a 44 y los Anexos I y II del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, enmendado por el Protocolo de [20..] al mismo, junto con las cláusulas finales, constituirán y se denominarán el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20..] (Convenio SNP [20..]).
- 2 Las cláusulas finales del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20..] serán este artículo y las cláusulas finales del Protocolo de [20..] que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996.
- 3 Los artículos que comprenden las cláusulas finales del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, en su forma enmendada por el Protocolo de [20..] se volverán a numerar por orden consecutivo en relación con los artículos precedentes de dicho Convenio. Las referencias en las cláusulas finales a otros artículos de las cláusulas finales se volverán a numerar en consecuencia.

CLÁUSULAS FINALES

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

Artículo 20

- 1 El presente Protocolo estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el [.....] hasta el [.....] y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

- 2 A reserva de las disposiciones de los párrafos 4 y 5, los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:
 - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) adhesión.
- 3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.
- 4 La manifestación de consentimiento en obligarse por el presente Protocolo irá acompañada de la presentación al Secretario General de datos sobre las cantidades totales de carga sujeta a contribución de hecho recibida en ese Estado durante el año civil precedente respecto de la cuenta general y de cada cuenta independiente.
- 5 La manifestación de consentimiento que no vaya acompañada de tales datos no será válida y no será aceptada por el Secretario General.
- 6 Todo Estado que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo, presentará anualmente, el 31 de mayo o anteriormente, desde ese momento hasta que el presente Protocolo entre en vigor para él, datos sobre las cantidades totales de carga sujeta a contribución de hecho recibida en ese Estado durante el año civil precedente respecto de la cuenta general y de cada cuenta independiente.
- 7 Un Estado que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo y que no haya cumplido sus obligaciones en virtud del párrafo 6 de presentar datos sobre la carga sujeta a contribución respecto a los años pertinentes, antes de la entrada en vigor del Protocolo para ese Estado, será suspendido temporalmente hasta que haya cumplido todas esas obligaciones.
- 8 Se considerará que un Estado que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el Convenio, ha retirado dicho consentimiento en la fecha en que haya firmado el presente Protocolo o depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al mismo, de conformidad con el párrafo 2.

Entrada en vigor

Artículo 21

- 1 El presente Protocolo entrará en vigor 18 meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:
 - a) por lo menos 12 Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de dos millones de unidades de arqueo bruto cada uno, hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él, y

- b) el Secretario General haya recibido información de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 4 y 6 del artículo 20, de que las personas que en dichos Estados estarían obligadas a pagar contribuciones en virtud de los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 18 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, han recibido durante el año civil precedente una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general.
- 2 Para el Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para su entrada en vigor, ese consentimiento surtirá efecto tres meses después de la fecha en que se haya manifestado tal consentimiento, o en la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, si esta fecha es posterior.

Revisión y enmienda

Artículo 22

- 1 La Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el Convenio, enmendado por el presente Protocolo.
- 2 El Secretario General convocará una conferencia de los Estados Partes en el presente Protocolo, con objeto de revisar o enmendar el Convenio, enmendado por el presente Protocolo, a petición de seis Estados Partes o de un tercio de los Estados Partes, si esta cifra es mayor.
- 3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda al Convenio, enmendado por el presente Protocolo, se considerará aplicable al Convenio enmendado.

Enmienda de los límites

Artículo 23

- 1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 22, el procedimiento especial establecido en el presente artículo se aplicará únicamente a los efectos de enmendar los límites que figuran en el párrafo 1 del artículo 9 y en el párrafo 5 del artículo 14 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo.
- 2 A petición de por lo menos la mitad, pero en ningún caso menos de seis, de los Estados Partes en el presente Convenio, el Secretario General distribuirá entre todos los Miembros de la Organización y todos los Estados Contratantes cualquier propuesta destinada a enmendar los límites establecidos en el párrafo 1 del artículo 9 y en el párrafo 5 del artículo 14 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo.
- 3 Toda enmienda propuesta y distribuida como acaba de indicarse será sometida a la consideración del Comité Jurídico de la Organización (el Comité Jurídico) al menos seis meses después de la fecha de su distribución.

- 4 Todos los Estados Contratantes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité Jurídico cuyo objeto sea examinar y aprobar enmiendas.
- 5 Las enmiendas se aprobarán por mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes presentes y votantes en el Comité Jurídico, ampliado tal como se dispone en el párrafo 4, a condición de que al menos la mitad de los Estados Contratantes del Convenio estén presentes en el momento de la votación.
- 6 Al pronunciarse sobre una propuesta destinada a enmendar los límites, el Comité Jurídico tendrá en cuenta la experiencia que se tenga de los sucesos y, especialmente, la cuantía de los daños que de ellos se deriven, las fluctuaciones registradas en el valor de las monedas y el efecto de la enmienda propuesta en el coste del seguro. También tendrá en cuenta la relación entre los límites establecidos en el párrafo 1 del artículo 9 y los establecidos en el párrafo 5 del artículo 14 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo.
- 7
 - a) Ninguna enmienda de los límites que se proponga en virtud del presente artículo podrá examinarse antes de transcurridos cinco años desde la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma, ni antes de transcurridos cinco años desde la fecha de entrada en vigor de una enmienda anterior en virtud del presente artículo.
 - b) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el presente Protocolo incrementado, como máximo, en un seis por ciento anual, calculado como interés compuesto, a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma.
 - c) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el presente Protocolo multiplicado por tres.
- 8 La Organización notificará a todos los Estados Contratantes toda enmienda aprobada de conformidad con el párrafo 5. La enmienda se considerará aceptada al final de un periodo de dieciocho meses contados a partir de la fecha de notificación, salvo que durante ese periodo no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en el momento de la aprobación de la enmienda hayan comunicado al Secretario General que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso ésta se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno.
- 9 Toda enmienda que se considere aceptada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 entrará en vigor dieciocho meses después de su aceptación.
- 10 Todos los Estados Contratantes estarán obligados por la enmienda, salvo que denuncien el presente Protocolo de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 24 al menos seis meses antes de que la enmienda entre en vigor. Tal denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.

- 11 Cuando una enmienda haya sido aprobada pero el periodo de dieciocho meses necesario para su aceptación no haya transcurrido aún, todo Estado que se constituya en Estado Contratante durante ese periodo estará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. Todo Estado que se constituya en Estado Contratante después de ese periodo estará obligado por cualquier enmienda que haya sido aceptada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8. En los casos a que se hace referencia en el presente párrafo, un Estado quedará obligado por una enmienda a partir de la fecha en que ésta entre en vigor o cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de ese Estado, si la fecha en que esto ocurra es posterior.

Denuncia

Artículo 24

- 1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento después de la expiración del periodo de un año a partir de la fecha en que entre en vigor el presente Protocolo para ese Estado.
- 2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento a esos efectos ante el Secretario General.
- 3 La denuncia surtirá efecto doce meses después de la fecha en que el Secretario General reciba el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que se haga constar en dicho instrumento.
- 4 Independientemente de que un Estado Parte haya efectuado una denuncia en virtud del presente artículo, seguirá aplicándose toda disposición del presente Protocolo relativa a la obligación de pagar contribuciones con arreglo a lo estipulado en los artículos 18, 19 o en el párrafo 5 del artículo 21 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, respecto de los pagos de indemnización que la Asamblea pueda decidir en relación con un suceso acaecido antes de que la denuncia surta efecto.

Periodos de sesiones extraordinarios de la Asamblea

Artículo 25

- 1 Todo Estado Parte podrá, dentro de los noventa días siguientes a la fecha en que se haya depositado un instrumento de denuncia que en su opinión origine un aumento considerable en el nivel de las contribuciones de los demás Estados Partes, pedir al Director que convoque un periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea. El Director convocará la Asamblea para que ésta se reúna 60 días después, como mínimo, de la fecha de recepción de la petición.
- 2 El Director podrá convocar por iniciativa propia un periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea dentro de los sesenta días siguientes a la fecha en que se haya depositado un instrumento de denuncia, si estima que tal denuncia originará un aumento considerable en el nivel de las contribuciones de los demás Estados Partes.

- 3 Si, en el curso de un periodo de sesiones extraordinario convocado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 ó 2, la Asamblea decide que la denuncia va a originar un aumento considerable en el nivel de las contribuciones de los demás Estados Partes, cualquiera de éstos podrá, a más tardar 120 días antes de la fecha en que la denuncia surta efecto, denunciar a su vez el presente Protocolo, y esta segunda denuncia surtiría efecto a partir de la misma fecha que la primera.

Cesación

Artículo 26

- 1 El presente Protocolo dejará de estar en vigor:
- a) en la fecha en que el número de Estados Partes sea inferior a seis; o
 - b) doce meses después de la fecha en que los datos relativos a un año civil anterior hayan de notificarse al Director de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, si tales datos muestran que la cantidad total de carga sujeta a contribución con respecto a la cuenta general, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a) y c) del artículo 18 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, recibida en los Estados Partes en dicho año civil anterior fue inferior a 30 millones de toneladas.

No obstante lo dispuesto en el apartado b), si la cantidad total de carga sujeta a contribución con respecto a la cuenta general, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a) y c) del artículo 18 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, recibida en los Estados Partes en el año civil precedente fue inferior a 30 millones de toneladas pero superior a 25 millones de toneladas, la Asamblea podrá, si considera que ello se debió a circunstancias excepcionales y que es improbable que se repita, decidir, antes de la expiración del periodo de doce meses antes mencionados, que el Protocolo siga estando en vigor. Sin embargo, la Asamblea no podrá adoptar tal decisión más de dos años consecutivos.

- 2 Los Estados que estén obligados por el presente Protocolo la víspera de la fecha en que éste deje de estar en vigor, permitirán que el Fondo SNP desempeñe las funciones descritas en el artículo 27 y, a esos efectos solamente, seguirán estando obligados por el presente Protocolo.

Liquidación del Fondo SNP

Artículo 27

- 1 Aun cuando el presente Protocolo deje de estar en vigor, el Fondo SNP:
- a) satisfará las obligaciones que le correspondan respecto de un suceso ocurrido antes de que el presente Protocolo haya dejado de estar en vigor; y

- b) podrá ejercer sus derechos por lo que hace a las contribuciones adeudadas en la medida en que éstas sean necesarias para satisfacer las obligaciones contraídas en virtud de lo dispuesto en a), incluidos los gastos de administración del Fondo SNP necesarios para este fin.
- 2 La Asamblea tomará todas las medidas adecuadas para llevar a cabo la liquidación del Fondo SNP, incluida la distribución equitativa, entre las personas que hayan contribuido al mismo, de cualesquiera bienes que puedan quedar.
- 3 A los efectos del presente artículo, el Fondo SNP seguirá siendo una persona jurídica.

Depositario

Artículo 28

- 1 El presente Protocolo y toda enmienda aprobada en virtud del artículo 23 serán depositados ante el Secretario General.
- 2 El Secretario General:
- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, y a todos los Miembros de la Organización de:
 - i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca y los datos sobre la carga sujeta a contribución presentados de conformidad con el párrafo 4 del artículo 20;
 - ii) datos sobre la carga sujeta a contribución presentados anualmente desde entonces, de conformidad con el párrafo 6 del artículo 20, hasta la fecha en que entre en vigor el presente Protocolo;
 - iii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
 - iv) toda propuesta destinada a enmendar los límites de las cuantías de indemnización que se haya presentado de conformidad con lo dispuesto el párrafo 2 del artículo 23;
 - v) toda enmienda que haya sido aprobada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 23;
 - vi) toda enmienda que se considere aceptada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 23, así como de la fecha en que tal enmienda entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 9 y 10 de dicho artículo;

- vii) todo instrumento de denuncia del presente Protocolo que se deposite, así como de la fecha en que se recibió dicho instrumento y la fecha en que la denuncia surtirá efecto; y
 - viii) toda notificación exigida por cualquier artículo del presente Protocolo; y
 - b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
- 3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá una copia auténtica certificada del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Idiomas

Artículo 29

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

HECHO EN [] el día [] de [] de dos mil [].

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

ANEXO

CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA RELATIVO A
LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS OCASIONADOS POR SUSTANCIAS
NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS (SNP)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20..]

Nombre del buque	Número o letras distintivo	Nº OMI de identificación del buque	Puerto de registro	Nombre y domicilio social principal completo del propietario

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 12 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, [20..].

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre

Dirección

Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

.....
(Nombre completo del Estado)

En A

(Lugar)

(Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)

Notas explicativas:

- 1 A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.
- 4 En el epígrafe "Duración de la garantía", indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.
- 5 En el epígrafe "Dirección" del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores), deberá indicarse el domicilio social principal del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el domicilio social en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.

ANEXO 4

DIRECTRICES SOBRE LOS MÉTODOS DE TRABAJO Y LA ORGANIZACIÓN DE LAS TAREAS DEL COMITÉ JURÍDICO

1 PROPÓSITO Y APLICACIÓN

1.1 Las presentes directrices tienen por finalidad proporcionar una base para que el Comité Jurídico lleve a cabo su labor de manera eficiente teniendo en cuenta los recursos disponibles de la Organización.

1.2 Las directrices se aplican a la labor del Comité y a la de los grupos de trabajo y grupos de trabajo por correspondencia constituidos por el Comité. Los presidentes del Comité y de los grupos de trabajo y los "coordinadores" de los grupos de trabajo por correspondencia procurarán en la mayor medida posible garantizar el cumplimiento riguroso de las directrices.

1.3 Las directrices y su apéndice se mantendrán sometidos a examen y se actualizarán según sea necesario en función de la experiencia adquirida mediante su aplicación.

2 COORDINACIÓN DE LAS LABORES Y REVISIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO

Generalidades

2.1 En cada periodo de sesiones, el Comité examinará su programa de trabajo y revisará el número de semanas de reunión asignadas y su programa de trabajo futuro para asegurarse de que todos los puntos que ha de tratar pertenecen al ámbito del Plan estratégico de la Organización.

2.2 El Comité examinará con regularidad el estado jurídico de todos los convenios, protocolos y demás instrumentos importantes que correspondan a su esfera de competencia.

Nuevos puntos en el programa de trabajo

2.3 En cumplimiento de lo dispuesto en las resoluciones A.500(XII) y A.777(18), el Comité, al decidir la inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo, deberá tener en cuenta las prioridades establecidas de acuerdo con las directrices que figuran en los párrafos 2.4 a 2.13.

Aceptación general

2.4 Antes de tomar la decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo de un órgano de la OMI, deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- .1 ¿Se ha documentado la necesidad de adoptar la medida propuesta y, en el caso de propuestas en las que se inste a elaborar nuevos convenios o enmiendas a los convenios existentes, se ha demostrado que haya una necesidad imperiosa?
- .2 ¿Se considera que el tema de la propuesta se ajusta a los objetivos de la OMI y al Plan estratégico de la Organización?
- .3 ¿Existen ya normas suficientes del sector, o se están elaborando, lo cual reduce la necesidad de que intervenga la OMI?

- .4 ¿Se justifica la inclusión del nuevo punto propuesto por las ventajas que puedan resultar de esas medidas en lo que respecta a mejorar la seguridad y protección marítimas, la protección del medio marino o el derecho marítimo internacional?
- .5 ¿Se ha tenido suficientemente en cuenta, al analizar la cuestión, el coste para el sector marítimo, así como las cargas administrativas y legislativas correspondientes?
- .6 ¿Es viable llevar a cabo la labor en el número previsto de periodos de sesiones?

2.5 No obstante las consideraciones enumeradas *supra*, cuando se invite al Comité a que examine propuestas de inclusión de nuevos puntos en su programa de trabajo, se deberán aplicar las siguientes disposiciones:

.1 **Propuestas de nuevos puntos (que no sean propuestas de nuevos instrumentos de carácter obligatorio o de enmiendas a los existentes)**

En tales casos, la propuesta deberá contener una indicación concreta de las medidas necesarias, y el proponente debe presentar documentación que justifique la necesidad de las medidas propuestas y su relación con los objetivos de la Organización, determinando su alcance y analizando los problemas que entrañan, teniendo en cuenta los costos para el sector marítimo y la carga jurídica y administrativa, así como las ventajas que resultarían de ellas y, cuando sea posible, especificando el grado de prioridad y un plazo previsto de ultimación o el número de periodos de sesiones necesarios para la ultimación del tema, de modo que el Comité pueda decidir con conocimiento de causa las medidas que se han de tomar. Las decisiones sobre los objetivos se deben adoptar mediante deliberaciones exhaustivas en el Pleno; y

.2 **Propuestas de nuevos instrumentos de carácter obligatorio o de enmiendas a los existentes**

En tales casos, el proponente deberá demostrar la necesidad imperiosa de realizar las enmiendas y presentar un análisis de las repercusiones que conllevan, especialmente cuando éstas sean de gran alcance y puedan dar lugar a propuestas de nuevas enmiendas, teniendo en cuenta los costos para el sector marítimo y la carga legislativa y administrativa, así como las ventajas que resultarían de ellas, de modo que los Gobiernos Miembros puedan tener una idea más clara del alcance de las nuevas prescripciones propuestas y una base más sólida para tomar sus decisiones. Se podrá admitir cierto grado de flexibilidad en la aplicación de este párrafo en circunstancias excepcionales, especialmente en el caso de propuestas de enmienda relativas a cuestiones operacionales relacionadas con la seguridad.

El Comité considerará propuestas de elaboración de nuevos instrumentos y/o enmienda de los existentes teniendo en cuenta una evaluación de sus repercusiones en lo referente a la creación de capacidad y la cooperación técnica.

2.6 El objetivo del Comité, al examinar las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, es determinar, basándose en las justificaciones presentadas por los Gobiernos Miembros de conformidad con las presentes directrices, si el nuevo punto debería incluirse o no en el programa de trabajo. La decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo no implica que el Comité esté de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta. Si se decide incluir el punto en el programa de trabajo, el examen detallado de los aspectos técnicos de la propuesta y la elaboración de las oportunas prescripciones y recomendaciones deberán dejarse al Comité.

2.7 Los Gobiernos Miembros deben abstenerse de presentar al Comité propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo en relación con puntos concretos del orden del día, y la Secretaría no debe aceptar dichas ponencias y debe informar de ello a las Administraciones que las presenten.

Establecimiento de un orden de prioridad

2.8 Al decidir el orden de prioridad de un punto que se proponga incluir en el programa de trabajo del Comité, se asignará un orden de prioridad más alto a aquéllos en los que quepa demostrar o prever que tendrán repercusiones más importantes para la seguridad de la vida humana, la prevención de lesiones graves, la protección del medio marino y la mejora del derecho marítimo internacional y que ofrezcan una mayor proporción de ventajas como consecuencia de la aplicación de la propuesta en relación con el costo de su implantación. Además, se deberán tener también en cuenta los puntos siguientes, de los que los apartados .1 a .7 *infra* indican un orden de prioridad más alto y los apartados .8 a .10 uno más bajo:

- .1 las medidas destinadas a promover la aplicación y el cumplimiento más amplio posible de los instrumentos de la OMI por el conjunto de la comunidad naviera;
- .2 las medidas destinadas a evitar de manera apreciable los siniestros marítimos o los sucesos que entrañen contaminación del mar;
- .3 las medidas tomadas a raíz de un siniestro marítimo grave que haya ocasionado una gran pérdida de vidas humanas, lesiones considerables o una contaminación grave del mar;
- .4 las medidas tomadas a raíz de una serie de sucesos que hayan ocasionado o que puedan ocasionar la pérdida de vidas humanas, lesiones considerables o una contaminación grave del mar;
- .5 las medidas destinadas a mejorar la seguridad y la salud de la tripulación o el personal de los buques;
- .6 las medidas destinadas a corregir insuficiencias importantes detectadas en los instrumentos existentes;
- .7 las medidas destinadas a abordar cuestiones de derecho marítimo que requieran una solución urgente;
- .8 las medidas necesarias para armonizar las reglas y normas de la OMI con las de otros instrumentos y organizaciones internacionales pertinentes;

- .9 las medidas necesarias para tener en cuenta la introducción de nuevas tecnologías y métodos en el transporte marítimo, incluido el transporte de nuevas sustancias potencialmente peligrosas; y
- .10 otras medidas que no sean las indicadas anteriormente.

2.9 Las medidas complementarias adoptadas para responder a peticiones concretas de intervención procedentes de la Asamblea y de las conferencias diplomáticas convocadas por la OMI, las conferencias y organismos de las Naciones Unidas, las conferencias regionales intergubernamentales y otras organizaciones internacionales e intergubernamentales, etc., se deben evaluar en función del párrafo 2.8, a menos que se indique concretamente que se trata de cuestiones urgentes.

2.10 Al establecer el orden de prioridad se debe permitir cierta flexibilidad para tener en cuenta iniciativas que no se pueden prever.

2.11 Una vez que se haya tomado la decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo de un órgano de la OMI basándose en la información precedente, se deben establecer el plazo o el número de reuniones necesarios, según corresponda, para su ultimación, habida cuenta de la importancia y urgencia del asunto en cuestión.

2.12 Basándose en las antedichas directrices, el Comité debe:

- .1 decidir qué puntos se han de incluir en el programa de trabajo, dando instrucciones claras y detalladas sobre la labor que ha de realizarse; y
- .2 establecer prioridades y plazos de ultimación o el número de periodos de sesiones necesarios para finalizar el examen de dichos puntos.

2.13 Para facilitar el examen que ha de realizar el Comité, el Presidente deberá efectuar, con ayuda de la Secretaría, una evaluación preliminar para determinar si cada nuevo punto del programa de trabajo cumple los criterios de aceptación general que figuran en el párrafo 2.4, asignar prioridades preliminares a los nuevos puntos del programa de trabajo con arreglo a lo indicado en los párrafos 2.8 a 2.9 y presentar en cada periodo de sesiones del Comité los resultados de dichas evaluación y asignación del grado de prioridad preliminares con vistas a su aprobación.

Formato para la presentación de propuestas de nuevos puntos

2.14 Las ponencias presentadas por los Gobiernos Miembros, organizaciones intergubernamentales u organizaciones no gubernamentales patrocinadas por un Gobierno Miembro en las que se proponga incluir nuevos puntos en el programa de trabajo, como se indica en el párrafo 2.5, deberán ajustarse al formato indicado en el párrafo 2.16, teniendo en cuenta los criterios de aceptación general que figuran en el párrafo 2.4 y la asignación del grado de prioridad indicada en los párrafos 2.8 y 2.9. Cuando no se pueda facilitar la información que se exige, se deberán exponer claramente las razones.

2.15 No obstante la disposición anterior, según la cual las propuestas para la inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo que presenten las organizaciones no gubernamentales deberán ser copatrocinadas por los Gobiernos, no debe impedirse que dichas organizaciones presenten observaciones y recomendaciones sobre los puntos del orden del día de cualquier órgano de la OMI y que, de ese modo, presten asesoramiento técnico, contribuyan a las deliberaciones y faciliten a los órganos pertinentes la adopción de las decisiones más acertadas.

2.16 Los documentos en los que se proponga incluir nuevos puntos en un programa de trabajo deben contener las siguientes secciones y la información requerida en ellas:

- .1 Por lo que respecta a la información exigida en los párrafos 2.5.1 y 2.5.2 de las presentes directrices:
 - .1.1 alcance de la propuesta;
 - .1.2 necesidad o necesidad imperiosa, según lo prescrito en los párrafos 2.5.1 y 2.5.2;
 - .1.3 análisis de las cuestiones pertinentes, teniendo en cuenta tanto los gastos que entrañan para el sector marítimo como la carga legislativa y administrativa que suponen, a escala mundial;
 - .1.4 ventajas que resultarán de la propuesta;
 - .1.5 orden de prioridad y plazo de ultimación previsto; y
 - .1.6 descripción específica de las medidas necesarias, incluido el proyecto de texto de las prescripciones propuestas, si es posible.
- .2 Observaciones sobre los criterios de aceptación general recogidos en el párrafo 2.4:
 - .2.1 ¿Se ajusta el tema de la propuesta a los objetivos de la OMI?
 - .2.2 ¿Está el punto propuesto relacionado con el ámbito del Plan estratégico de la Organización y se ajusta al Plan de acción de alto nivel?
 - .2.3 ¿Existen normas del sector suficientes?
 - .2.4 ¿Se justifican las medidas propuestas por las ventajas que ofrecen?
- .3 Cálculo del número de periodos de sesiones que se necesita para ultimar la labor.

2.17 Respecto de los temas que exijan investigación, se fomentarán y tendrán en cuenta las aportaciones de otras organizaciones y entidades pertinentes.

3 DISPOSICIONES PARA LA REALIZACIÓN DEL TRABAJO

Grupos de trabajo

3.1 El Comité debe limitar al mínimo el número de grupos de trabajo que se constituyan durante sus respectivos periodos de sesiones. Sin embargo, cuando fuera necesario, podrían constituirse tres grupos de trabajo como máximo, teniendo presentes las dificultades que entraña para las delegaciones pequeñas estar representadas en tales grupos y el hecho de que éstos trabajan sin servicio de interpretación. Cuando un grupo de trabajo haya concluido su tarea y se haya disuelto, no deberá convocarse otro grupo de trabajo en su lugar durante el mismo periodo de sesiones.

3.2 Cuando sean necesarios más de tres grupos de trabajo para ocuparse de distintos temas en un mismo periodo de sesiones, el Comité deberá establecer un orden de prioridad para los posibles temas que procede tratar y decidir en consecuencia. Cuando haya más de tres asuntos no relacionados entre sí que tengan que tratar distintos grupos de trabajo a lo largo de varios periodos de sesiones, se podría concertar la celebración de reuniones de los grupos en cuestión en periodos de sesiones alternos del Comité, dentro del límite establecido de un máximo de tres grupos por periodo de sesiones.

3.3 Los grupos de trabajo podrían comenzar su labor la mañana del primer día de la reunión, siguiendo el proyecto de mandato preparado por el Presidente del Comité, a reserva del debate oficial de dicho mandato en relación con el punto del orden del día pertinente. Sin embargo, estas medidas deben constituir una opción y su adopción decidirse en la reunión con la debida prudencia. Debe alentarse a que, siempre que sea posible, los mandatos de los grupos de trabajo se acuerden en los periodos de sesiones anteriores del Comité. Otra opción es que en el proyecto de mandato de los grupos de trabajo y de redacción que se publica al principio del periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3.18 de las presentes directrices, se identifiquen los puntos sobre los que pueden empezar a trabajar los grupos la mañana del primer día de la reunión, si así se decide, sin esperar a que se examinen en el Pleno los correspondientes puntos del orden del día.

3.4 En principio, no debe haber subgrupos de un grupo de trabajo. No obstante, en el caso de que sea necesario establecer uno o varios subgrupos para facilitar la labor y aumentar su eficacia, los grupos de trabajo deberán acordar la constitución de los subgrupos por unanimidad y deberán examinar y aprobar los resultados de la labor de los subgrupos e incorporarlos en su informe.

3.5 Cuando proceda, los grupos de trabajo deben aprovechar la totalidad de los cinco días de trabajo del periodo de sesiones y presentar sus informes en el siguiente periodo de sesiones. Cuando deban preparar los informes durante un periodo de sesiones, procurarán que éstos sean lo más cortos posible.

3.6 Deben evitarse los grupos de trabajo de carácter permanente y, caso de presentarse esa necesidad, deben facilitarse una justificación clara y un mandato apropiado.

Grupos de redacción

3.7 Además de los grupos de trabajo, el Comité podrá establecer grupos de redacción. En ningún caso podrán reunirse simultáneamente durante un periodo de sesiones más de cinco grupos (por ejemplo, tres grupos de trabajo y dos grupos de redacción). En caso de que se requieran más grupos de redacción, éstos deberán reunirse fuera de las horas normales de trabajo.

Grupos de trabajo por correspondencia

3.8 Para facilitar el examen de alguna cuestión, el Comité podrá establecer un grupo de trabajo por correspondencia, proporcionándole un proyecto de texto refundido preparado por un país coordinador o por la Secretaría mediante consultas por correspondencia con las delegaciones interesadas, de modo que el volumen de documentos presentados y tramitados se reduzca notablemente, después de que el Comité haya acordado examinar el asunto y haya refrendado el mandato del grupo (véase también el párrafo 3.18).

3.9 Los grupos de trabajo por correspondencia deben hacer el mayor uso posible de las técnicas modernas de comunicación, tales como Internet.

3.10 La labor de un grupo de trabajo por correspondencia (por ejemplo, la recepción y consideración de las observaciones y sugerencias) no debe tener primacía sobre el examen oficial del tema en cuestión por parte del órgano superior interesado ni sobre las posiciones adoptadas por los Gobiernos Miembros u organizaciones internacionales que participen en el grupo de trabajo por correspondencia.

3.11 En circunstancias normales, el Comité no debe constituir más de tres grupos de trabajo por correspondencia, aunque este número podrá incrementarse si la urgencia de la cuestión objeto de examen lo justifica. Por regla general, estos grupos de trabajo por correspondencia se constituirán únicamente para los puntos del orden del día a los que se haya asignado alta prioridad. No se deben establecer subgrupos dentro de los grupos de trabajo por correspondencia. Los miembros de los grupos de trabajo por correspondencia no deben celebrar ninguna reunión oficial sin la aprobación previa del Comité.

3.12 La participación en los grupos de trabajo por correspondencia estará abierta a todas las delegaciones (Gobiernos y organizaciones) que puedan ofrecer los conocimientos necesarios en el momento oportuno o que tengan un interés particular en el asunto de que se trate. Una vez establecido el grupo, cualquier Gobierno Miembro u organización internacional podrá participar en el grupo de trabajo por correspondencia, el cual deberá aceptar en cualquier fase de su trabajo las contribuciones que se le ofrezcan.

3.13 Al establecer un grupo de trabajo por correspondencia se deberá designar un país coordinador, una organización coordinadora o a la Secretaría para que coordine su labor. Las responsabilidades de los coordinadores de grupo deben incluir:

- .1 la preparación, actualización y distribución de la lista de participantes;
- .2 el establecimiento de plazos para preparar los proyectos de texto y la recopilación de observaciones y propuestas al respecto;

- .3 la preparación y distribución de los proyectos de texto y de observaciones al respecto;
- .4 la preparación y presentación a la Secretaría (véase el párrafo 3.17) del informe del grupo de trabajo por correspondencia y de los proyectos de texto refundidos; y
- .5 la presentación del informe y los proyectos de texto refundidos antedichos al Comité.

3.14 Las responsabilidades de los participantes deben incluir:

- .1 una participación activa en el trabajo del grupo;
- .2 el cumplimiento de los plazos establecidos para la presentación de observaciones sobre proyectos de texto, propuestas, etc.; y
- .3 la distribución a otros miembros del grupo de copias de las observaciones, propuestas, etc., presentadas al coordinador del grupo.

3.15 Las responsabilidades de la Secretaría en los casos en que ésta ejerza funciones de coordinadora de un grupo deben ser las mismas que las enumeradas en el párrafo 3.13 *supra*. También podrá pedirse a la Secretaría que distribuya proyectos de textos refundidos, etc., en nombre del coordinador del grupo.

3.16 Los resultados de la labor realizada por los grupos de trabajo por correspondencia deben consistir normalmente en proyectos de textos refundidos que reflejen la información presentada por los miembros del grupo. Dichos textos deberán ir acompañados de un breve informe que resuma la labor realizada y en el que se indiquen los miembros que han contribuido al proceso. Cuando no sea posible preparar un proyecto de texto refundido con el consenso general, se debe indicar claramente en el informe o en el proyecto de texto, según proceda, qué textos o temas han sido objeto de desacuerdo.

3.17 Los informes de los grupos de trabajo por correspondencia deben presentarse en el primer periodo de sesiones del Comité que se celebre tras la finalización de la labor de aquéllos dentro del plazo límite establecido para el examen de documentos sustantivos, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.5. Normalmente, la labor de los grupos de trabajo por correspondencia no debe coincidir con los periodos de sesiones del Comité. En caso de que el grupo no haya ultimado su labor con tiempo suficiente para cumplir el plazo establecido, debe elaborarse un informe para el Comité sobre la marcha de las actividades.

Mandatos de los grupos de trabajo, de redacción y de trabajo por correspondencia

3.18 Cuando se constituyan grupos de trabajo, grupos de redacción y grupos de trabajo por correspondencia, se deben preparar proyectos de mandatos en consulta con el presidente del Comité y con la Secretaría, para su aprobación por el Pleno. En el caso de los grupos de trabajo y de redacción, los antedichos proyectos de mandato los distribuirá la Secretaría al comienzo del periodo de sesiones, para que el Pleno les dé su visto bueno antes de que los grupos en cuestión den comienzo a sus labores. Posteriormente no se podrán modificar ni prorrogar los mandatos aprobados sin el consentimiento previo del Comité.

Grupos de trabajo interperiodos

3.19 A reserva de la aprobación del Consejo, podrán convocarse reuniones interperiodos de los grupos de trabajo sin servicio de interpretación. Las reuniones interperiodos sólo se deben convocar si se estima que son absolutamente esenciales y una vez que el Comité haya considerado detenidamente su necesidad según cada caso, teniendo en cuenta el orden de prioridad y la urgencia de las cuestiones específicas que vayan a examinarse en dichas reuniones. Las reuniones interperiodos de dichos grupos deberán celebrarse en la sede de la OMI inmediatamente antes o después de un periodo de sesiones aprobado del órgano superior interesado. No se descartan otras posibilidades; sin embargo, no se debe concertar la celebración de reuniones interperiodos hasta que el Comité las haya aprobado.

3.20 Todas las reuniones interperiodos de los grupos de trabajo deberán tener un grupo de trabajo por correspondencia conexas, de modo que los Estados Miembros que no puedan enviar un representante a la reunión también tengan la oportunidad de participar en las deliberaciones y de contribuir a la labor del grupo. Los documentos de trabajo resultantes estarán disponibles en el sitio de la OMI en la Red (IMODOCS) con suficiente antelación para permitir a todos los Estados Miembros que se preparen para la reunión.

4 PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS E INFORMES

4.1 Los documentos deben prepararse a un espacio y han de ser lo más concisos posible, de modo que puedan tramitarse puntualmente. A fin de contribuir a su claro entendimiento, se deberá observar lo siguiente:

- .1 todos los documentos irán precedidos de un breve resumen preparado con arreglo al formato y la información que se señalan seguidamente:

RESUMEN	
<i>Sinopsis:</i>	Esta descripción deberá ser breve, destacándose en ella el objetivo propuesto (una resolución de la Asamblea, una circular, información únicamente, etc.), así como si la propuesta tiene repercusiones financieras para el sector naviero o para el presupuesto de la OMI.
<i>Principios estratégicos:</i>	Deberá hacerse referencia a uno o más principios estratégicos del Plan estratégico de la Organización (véase el anexo de la resolución A.989(25) o el anexo de la resolución A.990(25)).
<i>Medidas de alto nivel:</i>	Deberá hacerse referencia a una o más medidas de alto nivel del Plan de acción de alto nivel de la Organización (véase el anexo de la resolución A.990(25)).
<i>Resultados previstos:</i>	Deberá hacerse referencia a uno o más de los resultados previstos para 2008-2009 que figuran en el Plan de acción de alto nivel de la Organización (véase el anexo de la resolución A.990(25)). En caso de que no haya ningún resultado previsto se incluirá el texto descriptivo pertinente.
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Deberá incluirse una referencia al párrafo del documento en el que se indiquen las medidas que deban adoptar los comités, subcomités, etc.
<i>Documentos conexos:</i>	Deberán enumerarse otros documentos clave, en la medida en que el autor tenga conocimiento de ellos.

- .2 los documentos sustantivos deben concluir con un resumen de las medidas cuya adopción se pide al órgano pertinente; y
- .3 los documentos informativos deben concluir con un resumen de la información que contengan.

4.2 Para facilitar su tramitación, los documentos remitidos deben ir acompañados de disquetes, preferiblemente en *Word* de Microsoft. Los documentos también podrán remitirse por Internet como texto en *Word* de Microsoft a la dirección de correo electrónico de la OMI (es decir, "info@imo.org"). En tales casos, los documentos deberán llevar la confirmación de una copia impresa para facilitar su tramitación, es decir, para añadir los anexos al texto principal y para verificar que el texto no ha sufrido ninguna alteración ni mutilación durante el envío o la conversión. Los requisitos para la presentación de documentos que figuran en el párrafo 4.5 también deben ser aplicables cuando los documentos se presenten utilizando medios electrónicos.

4.3 Los documentos que se envíen a la OMI al menos 13 semanas antes de un periodo de sesiones no se deben presentar en la sesión plenaria a menos que el Presidente decida que tal presentación es esencial para el estudio adecuado de la cuestión de que se trate.

4.4 Al redactar recomendaciones, códigos o directrices se podrán introducir referencias cruzadas, siempre que sea posible, a textos y terminología elaborados anteriormente por la OMI o por otras organizaciones. De este modo se evitarán repeticiones innecesarias y se reducirá la necesidad de disposiciones excesivamente detalladas y de una armonización ulterior.

4.5 A fin de garantizar que todos los documentos se encuentren disponibles en la sede de la OMI en los tres idiomas de trabajo con suficiente antelación antes de una reunión del Comité, de modo que puedan estudiarse oportunamente y así promoverse la participación de todos los Miembros en el proceso de adopción de decisiones del Comité, se aplicará lo siguiente:

- .1 como regla general, los documentos, salvo los informativos, no deben tener más de 50 páginas. En el caso de informes de los grupos de trabajo, de redacción o de trabajo por correspondencia y en otras circunstancias excepcionales, podrá excederse ese número de páginas siempre que el plazo de recepción de los documentos por la Secretaría indicado en los apartados .2 y .3 siguientes se adelante una semana por cada 20 páginas que excedan de esas 50 páginas;
- .2 los documentos que contengan propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo deberán llegar a la Secretaría, a más tardar, nueve semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité. Deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos cuatro semanas antes de la apertura de dicho periodo de sesiones;
- .3 los documentos (incluidos los informativos) de más de seis páginas de texto (documentos voluminosos) deberán llegar a la Secretaría, a más tardar, nueve semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité. Salvo los documentos informativos, que no se traducen, deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos cuatro semanas antes de la apertura de dicho periodo de sesiones;
- .4 los documentos no voluminosos que contengan observaciones sobre los documentos mencionados en los apartados .2 y .3 *supra* o sobre puntos previstos en el orden del día deberán llegar a la Secretaría, a más tardar, seis semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité. Deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos cuatro semanas antes de la apertura de dicho periodo de sesiones;
- .5 no obstante lo dispuesto en el apartado .4 *supra*, los documentos que contengan observaciones sobre los documentos mencionados en los apartados .2 y .3 *supra* y que tengan cuatro páginas o menos se tramitarán si la Secretaría los recibe, a más tardar, cinco semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité. Estos documentos deberán tener un párrafo introductorio en el que se indique claramente el documento al que se refieren las observaciones y que el documento se presenta de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.5.5. de las Directrices. Deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos tres semanas antes de la apertura del periodo de sesiones;

- .6 los documentos informativos no voluminosos deberán llegar a la Secretaría, a más tardar, seis semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité. No se traducen y deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red al menos tres semanas antes de la apertura del periodo de sesiones. No se adoptará ninguna medida basada únicamente en un documento informativo, aparte de tomar nota del documento.

4.6 La Secretaría debe hacer todo lo posible por garantizar que los documentos se ponen puntualmente en el sitio de los documentos de la OMI en la Red. Los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales también deben tratar de presentar los documentos lo antes posible y no justo al final de los plazos establecidos.

4.7 La Secretaría debe aplicar de forma rigurosa las reglas relativas a la presentación de documentos y no aceptar documentos presentados por Gobiernos o delegaciones una vez cerrado el plazo correspondiente. Toda exención de las disposiciones mencionadas deberá contar con la autorización previa del presidente del Comité tras consultar a la Secretaría. En circunstancias de emergencia que exijan medidas inmediatas por parte del Comité, se deberá hacer llegar a la Secretaría, a más tardar, cinco semanas antes de la apertura del periodo de sesiones, un documento a tal efecto que no contenga más de cuatro páginas, el cual estará disponible en la sede de la OMI, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos tres semanas antes de la apertura del periodo de sesiones. Tal documento sólo será examinado por el Comité si éste así lo decide en la apertura de su periodo de sesiones.

4.8 Los informes del Comité, por lo general, contendrán únicamente en cada una de sus secciones:

- .1 un resumen de los documentos clave y una lista de los demás documentos presentados por los Gobiernos, las organizaciones internacionales y la Secretaría;
- .2 un resumen de las opiniones expresadas durante el examen de una cuestión que hayan podido influir en la decisión tomada (de modo que los informes no se conviertan en actas resumidas). Las declaraciones de las delegaciones se incluirán únicamente a petición expresa de las mismas; y
- .3 un acta de las decisiones tomadas.

5 OBSERVANCIA DE LAS DIRECTRICES

Las presentes directrices deben observarse de manera rigurosa. Esto ayudará a las delegaciones a prepararse debidamente para cada reunión y a aumentar su participación en los debates y en el proceso de adopción de decisiones durante las reuniones. También evitará que las delegaciones tengan dificultades para definir las respectivas posturas nacionales acerca de los temas que figuren en el orden del día del Comité. Los miembros del Comité se deben asegurar asimismo de que los expertos que participen en las reuniones de los grupos de trabajo, grupos de redacción o grupos de trabajo por correspondencia estén debidamente informados y cuenten con las instrucciones adecuadas sobre cualquier medida necesaria para dar efecto a las decisiones adoptadas por el Comité.