



COMITÉ JURÍDICO
96º periodo de sesiones
Punto 13 del orden del día

LEG 96/13
14 octubre 2009
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 96º PERIODO DE SESIONES**

ÍNDICE

Sección	Párrafos	Página
1 INTRODUCCIÓN	1.1 – 1.7	4 – 5
2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	2.1	6
3 ELECCIÓN DE LA MESA	3.1	6
4 PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA:	4.1 – 4.40	6 – 12
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 – 4.22	6 – 9
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	4.23 – 4.40	10 – 12
5 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	5.1 – 5.5	12 – 13
6 CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001: IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO	6.1 – 6.17	13 – 18

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 PIRATERÍA: EXAMEN DE LA LEGISLACIÓN NACIONAL	7.1 – 7.11	18 – 22
8 CUESTIONES SURGIDAS DEL 102º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DEL CONSEJO	8.1	23
9 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	9.1 – 9.7	23 – 25
10 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	10.1 – 10.7	25
11 PROGRAMA DE TRABAJO	11.1 – 11.27	26– 32
12 OTROS ASUNTOS	12 a).1 – 12 c).5	32– 37
a) Propuesta de añadir un punto nuevo al programa de trabajo para examinar enmiendas al Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 con miras a incrementar los límites de responsabilidad en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques	12 a).1 – 12 a).24	32– 36
b) Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre cuestiones de interés común	12 b).1 – 12 b).6	36 – 37
c) Declaración de la Federación de Rusia en relación con el buque Arctic Sea	12 c).1 – 12 c).5	37 – 38
CONDOLENCIAS		38

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 ORDEN DEL DÍA DEL 96º PERIODO DE SESIONES
- ANEXO 2 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE
MARÍTIMO
Declaración de la República Islámica del Irán
- ANEXO 3 PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 97
- ANEXO 4 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA
EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DEL COMBUSTIBLE DEL BUQUE
A LOS BUQUES INSCRITOS EN UN REGISTRO COMO
ARRENDAMIENTOS A CASCO DESNUDO
- ANEXO 5 DECLARACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA EN RELACIÓN CON
EL BUQUE **ARCTIC SEA**
- ANEXO 6 DECLARACIÓN DE MALTA EN RELACIÓN CON EL BUQUE **ARCTIC
SEA**

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité Jurídico celebró su 96º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 5 al 9 de octubre 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	ITALIA
ANGOLA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAMAICA
ARABIA SAUDITA	JAPÓN
ARGELIA	KENYA
ARGENTINA	KUWAIT
AUSTRALIA	LETONIA
AZERBAIYÁN	LIBERIA
BAHAMAS	LITUANIA
BANGLADESH	LUXEMBURGO
BÉLGICA	MALASIA
BELICE	MALTA
BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)	MÉXICO
BRASIL	NIGERIA
BULGARIA	NORUEGA
CANADÁ	PAÍSES BAJOS
CHILE	PANAMÁ
CHINA	PAPUA NUEVA GUINEA
CHIPRE	POLONIA
COLOMBIA	PORTUGAL
CUBA	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA DE COREA
ECUADOR	REPÚBLICA DOMINICANA
EGIPTO	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
ESPAÑA	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
ESTADOS UNIDOS	RUMANIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SUDÁFRICA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	SUIZA
GEORGIA	TAILANDIA
GHANA	TURQUÍA
GRECIA	TUVALU
INDIA	UCRANIA
INDONESIA	URUGUAY
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	VANUATU
IRAQ	VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)
ISLAS COOK	
ISLAS MARSHALL	

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 A la reunión 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
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE SEGUROS Y
REASEGUROS (BIPAR)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
INSTITUTO NÁUTICO

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 En ausencia del Secretario General, la Sra. Rosalie Balkin, Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, pronunció en su nombre el discurso de apertura. El texto íntegro de dicho discurso se reproduce en el documento LEG 96/INF.2.

Observaciones del Presidente

1.5 A través de la Sra. Balkin, el Presidente dio las gracias al Secretario General por sus palabras y manifestó que el Comité las tendría plenamente en cuenta en 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 con respecto a los diferentes puntos del orden del día.

2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES

2.1 El Comité tomó nota del informe presentado por 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 a la reunión estaban en regla.

3 ELECCIÓN DE LA MESA

3.1 El Comité reeligió por aclamación al Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea) Presidente para 2010. También reeligió por aclamación al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y al Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil) Vicepresidentes para ese mismo año.

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 96/4/1, que contiene en su anexo el informe correspondiente a la novena 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). Recordó, tal como se había informado verbalmente en el último periodo de sesiones del Comité, que el Grupo se había reunido del 2 al 6 de marzo de 2009 en la sede de la OIT, en Ginebra. La reunión fue presidida por el Sr. C. Darr, de los Estados Unidos.

4.2 El informe, que incluye las propuestas del Grupo relativas al texto de los proyectos de enmienda al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM 2006), también se presentará en la 306ª reunión del Consejo de Administración de la OIT (noviembre de 2009), para su examen y la adopción de las medidas oportunas.

4.3 Seguidamente se invitó al Comité a que examinase el informe y, en especial, a que tomase nota de que el Grupo opinaba que había cumplido su cometido, según el mandato revisado aprobado por ambos órganos rectores (véase el párrafo 2 del informe).

4.4 Se pidió al Comité que formulase observaciones sobre las siguientes recomendaciones del Grupo y adoptase decisiones al respecto: en primer lugar, que la garantía financiera debería tener carácter obligatorio para ambos tipos de reclamaciones, y, en segundo lugar, y tal como se señala en los apartados a) a c) del párrafo 157 del informe de la reunión, que:

- los principios enunciados en los proyectos de texto, recogidos en los anexos I y II del informe del Grupo deberían tomarse como base para dar forma definitiva a un instrumento o instrumentos obligatorios;
- el mejor modo de concebir tal instrumento o instrumentos obligatorios sería a través de una enmienda al CTM 2006; y
- el Comité Jurídico de la OMI debería seguir haciéndose cargo de la cuestión en caso de que la adopción de enmiendas al CTM 2006 no resultase viable u oportuna.

4.5 El Grupo también propuso que, debido a las circunstancias actuales, tanto la OMI como la OIT deberían continuar recordando a los Gobiernos la importancia de la implantación con carácter voluntario de las actuales Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar (recogidas en la resolución de la OMI A.930(22)), a la espera de la adopción y entrada en vigor de las soluciones obligatorias pertinentes (apartado d) del párrafo 157 del informe).

4.6 Dando cumplimiento a esta última solicitud, y tal como le encargó el Comité Jurídico en su último periodo de sesiones, la Secretaría de la OMI había distribuido la circular N° 2976, de 2 de julio de 2009.

4.7 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I), al presentar el documento LEG 96/4/2, señaló que los Clubes P e I opinaban que el proyecto de texto que figura en el anexo II del informe de la novena reunión del Grupo de trabajo, no reflejaba exactamente el principio de que la garantía financiera que se prevé en el mismo está restringida a una garantía financiera para las indemnizaciones contractuales previstas en el contrato de trabajo, acuerdo de negociación colectiva u otro acuerdo de empleo, y que pudiera ser necesario aclarar este aspecto.

4.8 La delegación de los Estados Unidos, en nombre del Sr. C. Darr, Presidente del Grupo, señaló que el Grupo no hubiera podido alcanzar los logros conseguidos en su novena reunión sin la magnífica coordinación y diligentes esfuerzos del Sr. J. -M. Schindler, de Francia, quien había presidido las reuniones anteriores.

4.9 La delegación hizo hincapié en que el gran espíritu de cooperación entre Gobiernos e interlocutores sociales había hecho posible la consecución de un acuerdo sobre un texto que podría constituir la base de un instrumento obligatorio para abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, y dio las gracias, en nombre del Presidente, a los portavoces, a los Gobiernos y a los interlocutores sociales por su ardua labor.

4.10 El Presidente del Grupo estaba agradecido por la oportunidad de haber podido prestar servicio, en calidad de tal, a ambas Organizaciones y por haber podido colaborar en los esfuerzos tendentes a mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar en todo el mundo. La delegación hizo hincapié en la opinión del Grupo de que había cumplido el cometido asignado en el mandato aprobado por ambos órganos rectores y se refirió a las recomendaciones del Grupo, que figuran en los apartados a) a d) del párrafo 157 del informe de la reunión.

4.11 Los progresos alcanzados entre la octava y la novena reunión se debían, en no poca medida, a la excelente cooperación de los interlocutores sociales en el lapso interperiodos. El abandono, las lesiones personales y la muerte son riesgos a lo que está expuesta la gente de mar, y son aspectos que los tres interlocutores sociales querían abordar. Las conclusiones del Grupo muestran que un enfoque tripartito ofrece oportunidades siempre que los participantes trabajen al unísono. En nombre del Presidente, la delegación dio las gracias a todos los participantes e hizo hincapié en que ahora era importante que todos continuasen comprometidos con el proceso hasta que las soluciones obligatorias hayan sido plenamente adoptadas, implantadas y hechas cumplir.

4.12 Respecto a la nota presentada por los Clubes P e I en el documento LEG 96/4/2, el representante de la delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS), en nombre de la Federación Naviera Internacional (ISF), señaló que el entendimiento de la ISF también era

que la aplicación del proyecto de disposiciones sobre garantía financiera para los casos de lesiones personales y muerte se limitaba a las indemnizaciones contractuales y no cubría la responsabilidad extracontractual.

4.13 El representante de la delegación observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) se refirió en términos elogiosos al Sr. J. -M. Schindler y al Sr. C. Darr por su capacidad para dirigir las labores del Grupo. La ITF apoyaba los instrumentos de carácter obligatorio, con la esperanza de que éstos entren en vigor tan pronto como sea posible. Señaló que había 20 casos que habían sido incluidos en la base de datos sobre abandono, desde principios del año, si bien esto no reflejaba la situación real puesto que la ITF había observado un incremento de las quiebras de compañías navieras, lo cual resultaba en que los tripulantes tuviesen que arreglárselas por sí mismos y en que se retrasasen los pagos. La ITF ha intervenido en muchos casos para prestar ayuda a los tripulantes abandonados por compañías en quiebra. También hizo referencia a la importancia de la aplicación de las "Directrices sobre la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar", adoptadas mediante la resolución A.931(22).

4.14 El Comité tomó nota de la siguiente información relativa al CTM 2006, presentada por la Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores en nombre de la Sra. C. Dombia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la OIT:

- los requisitos para la entrada en vigor del Convenio son exigentes (al menos 30 Miembros que representen, como mínimo, el 33 % del arqueo bruto mundial);
- hasta la fecha, el Convenio había sido ratificado por cinco Miembros de la OIT que representan más del 44 % del arqueo bruto mundial y la responsabilidad conexas de cerca del 50 % de la gente de mar a nivel mundial que trabaja en esos buques;
- los esfuerzos se intensificaron durante 2008 y 2009, y continuarán a lo largo de 2010, en apoyo de medidas tendentes a la ratificación e implantación por parte de 25 Miembros de todas las regiones a fin de conseguir la entrada en vigor en la fecha prevista de 2011;
- ha habido una gran actividad en materia de creación de capacidad para dar apoyo a las labores de seguimiento de dos resoluciones adoptadas en la 94ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo con respecto a la elaboración y adopción en una reunión tripartita de expertos de directrices internacionales para las inspecciones tanto del Estado de abanderamiento como del Estado rector del puerto, en el marco del CTM 2006. Esas directrices se elaboraron a lo largo de 2008 y se adoptaron en dos reuniones, en septiembre de ese año. Las "Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006" y las "Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realiza inspecciones en virtud del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006" se han publicado en 2009; y
- ha habido una demanda importante de creación de capacidad, en todas las regiones, a través de la formación de inspectores, gente de mar, propietarios de buques y otras partes interesadas, por lo que respecta a implantar a nivel nacional

el CTM 2006. La OIT está ahora ejecutando, en cooperación con su Centro Internacional de Formación de Turín, un curso de "formación de formadores", dirigido a inspectores del trabajo marítimo, que está enfocado a la creación de capacidad a nivel nacional. Ya se han desarrollado dos cursos, en febrero de 2009 y septiembre de 2009, en Turín y Génova. Otro curso se impartiría en diciembre de 2009.

4.15 Se presentará al Consejo de Administración, en su 306ª reunión, un documento relativo a los preparativos para la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, y la función del Comité Tripartito Especial, de conformidad con el artículo XIII de dicho Convenio, en el que se hará referencia a las conclusiones alcanzadas por el Grupo en su novena reunión.

4.16 Una delegación informó de que está en proceso de ratificar el CTM 2006.

4.17 Se manifestó la opinión de que, dado que el CTM 2006 no estaba todavía en vigor, las enmiendas al mismo podrían crear incertidumbre y retrasar el proceso de implantación, por lo que se sugirió que debería seguir examinándose el formato del instrumento jurídico.

4.18 También se sugirió que pudiera ser necesario aclarar la recomendación que figura en el apartado c) del párrafo 157, en especial por lo que respecta a la expresión "viable u oportuna", y que el Comité podría concentrar su atención en impulsar la entrada en vigor del CTM 2006.

4.19 El Comité tomó nota con satisfacción de los buenos resultados de la novena reunión del Grupo, convino en que el Grupo había cumplido su cometido y aprobó las recomendaciones recogidas en el párrafo 157 del informe del Grupo. El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. J. -M. Schindler, de Francia, y al Sr. C. Darr, de los Estados Unidos, por su coordinación de las labores del Grupo y felicitó a los interlocutores sociales, a los Gobiernos Miembros y a los demás participantes por los buenos resultados obtenidos.

4.20 El Comité reconoció el interés personal y el compromiso del Secretario General con respecto a la consecución de soluciones apropiadas. Tomó nota con satisfacción de que esta labor había concluido a tiempo para la celebración del "Año de la gente de mar" en 2010.

4.21 El Comité se mostró conforme con lo manifestado por los Clubes P e I en el sentido de que la garantía financiera prevista en el proyecto de texto que figura en el anexo II del informe del Grupo está restringida a las indemnizaciones contractuales previstas en el contrato de trabajo, acuerdo de negociación colectiva u otro acuerdo de empleo, y sugirió que esto se aclarase en deliberaciones futuras. Tomó nota de que podría ser necesario seguir trabajando en el proyecto de enmiendas con posterioridad a la entrada en vigor del CTM 2006.

4.22 Se pidió a la Secretaría que transmitiera los resultados de las deliberaciones del Comité sobre este punto a la Secretaría de la OIT, para su presentación al Consejo de Administración de la OIT, en su 306ª reunión, en noviembre 2009. Para informarse de la situación con respecto al abandono de la gente de mar puede consultarse la base de datos sobre este tema, que contiene los datos más destacados sobre casos de abandono con el fin de poder seguir el problema de una manera exhaustiva e informativa. Esa base de datos se encuentra en el sitio de la OIT en la Red www.ilo.org/dyn/seafarers.

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

4.23 La delegación de los Países Bajos, en calidad de delegación coordinadora, presentó el documento LEG 96/4, que contenía un informe del Grupo de trabajo por correspondencia (el Grupo) sobre los avances realizados en la elaboración de un modelo de certificado único de seguro obligatorio (modelo de certificado único) para abarcar todos los regímenes de responsabilidad e indemnización de la OMI. El Comité acordó el mandato del Grupo en su último periodo de sesiones (véase el documento LEG 95/10, párrafo 4.26).

4.24 La delegación destacó el gran número de participantes en las deliberaciones del Grupo y se refirió, en particular, a las conclusiones del informe con respecto a las ventajas y desventajas del modelo de certificado único. Asimismo, señaló que el Grupo se había manifestado a favor de un enfoque no obligatorio, que se adoptaría mediante una resolución de la Asamblea, habiéndose adjuntado al informe un proyecto para la misma.

4.25 El Comité mantuvo un prolongado debate sobre los beneficios e inconvenientes relativos de las opciones obligatoria y recomendatoria para un modelo de certificado único.

4.26 Algunas delegaciones señalaron que sólo podía haber seguridad jurídica si se enmendaban los seis tratados que regulan el seguro obligatorio, de modo que todos incluyeran el modelo de certificado único en lugar de los modelos originales que contenía cada uno de ellos. Se indicó que estas enmiendas podían incluirse en un protocolo que adoptara una conferencia diplomática de un día de duración, celebrada junto con otra conferencia diplomática de la OMI ya prevista. A este respecto, se hizo referencia a la conferencia diplomática sobre el Convenio SNP que se celebrará en abril de 2010.

4.27 No obstante, se señaló que, en tan corto plazo, no sería factible preparar el pertinente instrumento de enmienda para su examen en la conferencia diplomática sobre el Convenio SNP. Además, el tema en que se centraría la conferencia, a saber, el examen de un protocolo para facilitar la entrada en vigor del Convenio SNP ocuparía todo el breve tiempo del que se iba a disponer, de modo que no podría celebrarse una conferencia paralela para examinar el modelo de certificado único.

4.28 Se opinó que, a largo plazo, la adopción de enmiendas a cada convenio seguía siendo la mejor solución para obtener la necesaria seguridad jurídica. Sin embargo, se reconoció que dicha medida entrañaba dificultades, dato que requeriría la renegociación de los seis convenios, de los cuales sólo tres se encontraban en vigor.

4.29 Teniendo presentes estos obstáculos, el Comité centró sus deliberaciones en la alternativa, provisional y a corto plazo, de adoptar una resolución de la Asamblea de la OMI, basada en el texto adjunto al del informe del Grupo.

4.30 La mayoría de las delegaciones que tomó la palabra apoyó, en principio, la adopción de dicha resolución, señalando que el objetivo del modelo de certificado único, a saber, la reducción de la carga administrativa implícita en la expedición y supervisión de seis certificados distintos, tenía prioridad con respecto al formato del certificado. Por consiguiente, la cuestión básica no era la enmienda del fondo (la garantía financiera), sino simplemente la enmienda del formato.

4.31 Un número significativo de delegaciones, incluidas algunas de aquellas que, en principio, estaban a favor de la adopción de una resolución, se mostraron, sin embargo, reacias a apoyar esta medida por el momento. A este respecto, se señalaron los obstáculos que se indican a continuación:

- si se procediera de este modo, se plantearían problemas de implantación y la cuestión de si una resolución no vinculante puede anular las prescripciones de un instrumento convencional;
- el objetivo del modelo de certificado único sólo se alcanzaría si ese certificado fuera aceptado posteriormente por todos los Estados rectores de puerto, en lugar de cada certificado. Por tanto, es necesario que se llegue a un consenso para garantizar que los Estados rectores de puerto no se nieguen a aceptar el modelo de certificado único ni pidan los certificados estipulados en cada convenio además del certificado único. El riesgo implícito es que los buques quizá tengan que llevar ambos tipos de certificado, lo cual tendría como resultado el aumento de la carga administrativa en vez de su reducción;
- la no aceptación del modelo de certificado único, junto con la no disponibilidad de los certificados estipulados en los convenios, podría traducirse en la detención de los buques en puertos extranjeros;
- existía un riesgo de confusión, debido al hecho de que por el momento sólo tres de los seis instrumentos mencionados en el modelo de certificado único están en vigor y las partes en cada uno de ellos no son necesariamente las mismas. Es posible que un Estado rector de puerto no esté familiarizado con los instrumentos que no haya ratificado su Gobierno. A este respecto, el primer paso es que todos los convenios de responsabilidad entren en vigor antes de introducir un modelo de certificado único; y
- tratar de enmendar un convenio mediante resoluciones recomendatorias daría una idea equivocada.

4.32 Se opinó que, por el momento, no existía urgencia ni una necesidad imperiosa de adoptar un modelo de certificado único y que las ventajas de hacerlo no compensaban las dificultades implícitas. También se señaló que quizá fuera mejor considerar las mejoras tecnológicas, incluida la disponibilidad de certificados expedidos por medios electrónicos. Se indicó que, antes de proceder con la resolución, el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) debería considerarla.

4.33 Con respecto al contenido del modelo de certificado único, se apoyó la inclusión de una referencia al número IMO de identificación. No obstante, se expresaron ciertas dudas acerca de la necesidad de incluir el número de identificación de la compañía.

4.34 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) apoyó, en principio, la idea de adoptar un certificado único no obligatorio, pero señaló que un modelo de certificado único de carácter recomendatorio sólo sería factible si todos los Estados acordaran adoptar una solución no obligatoria.

4.35 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) apoyó el proyecto de resolución en principio, pero indicó la necesidad de garantizar que se llegara a un acuerdo unánime acerca de toda opción no obligatoria, de modo que el certificado fuera aceptable para

todos los Estados, teniendo presente que, cuando los propietarios de buques suscriben pólizas de fletamento, el acuerdo, por lo general, es que los buques arrendados tengan acceso a todos los puertos y puedan desarrollar su actividad comercial en todo el mundo.

4.36 La delegación observadora de BIMCO estuvo de acuerdo con las delegaciones observadoras anteriormente indicadas y señaló que una solución recomendatoria sólo sería viable si todos los Estados acordaran atenerse a ella.

4.37 El Comité agradeció al Grupo su exhaustiva labor sobre el tema y elogió al Sr. Jan de Boer (Países Bajos) por sus esfuerzos.

4.38 El Comité concluyó que el Grupo había cumplido su cometido según el mandato elaborado por el Comité en su 95º periodo de sesiones, y que, por tanto, no era necesario que el Grupo continuara sus deliberaciones.

4.39 En vista de las cuestiones jurídicas y de orden práctico arriba mencionadas y, en particular, de la falta del consenso general necesario para garantizar la implantación eficaz del proyecto de resolución, el Comité concluyó que, por el momento, no podía recomendar la adopción de la resolución de la Asamblea propuesta por el Grupo, como solución a corto plazo, ni tampoco podía recomendar la enmienda de los convenios de responsabilidad, a fin de introducir un modelo de certificado único, como solución a largo plazo.

4.40 Por consiguiente, el Comité decidió suprimir este punto de su programa de trabajo, señalando que se podría volver a introducir en una fecha futura si así lo decidiera.

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

5.1 Se informó al Comité de que no se había recibido ninguna respuesta adicional, desde su último periodo de sesiones, a la solicitud hecha en la circular N° 2825 de que se transmitiese a la OMI o a la OIT toda información sobre casos de maltrato de la gente de mar en caso de accidente marítimo. Asimismo, las consultas entre las Secretarías de la OMI y la OIT y los interlocutores sociales no habían servido para llegar a un acuerdo sobre un calendario para celebrar otra reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

5.2 La delegación observadora de BIMCO se refirió al documento que había presentado en el 95º periodo de sesiones del Comité Jurídico (documento LEG 95/5) en el que se informa de su "Estudio de casos recientes relacionados con la práctica internacional de imponer sanciones penales a la gente de mar". La delegación hizo hincapié en su permanente preocupación con respecto a esta cuestión, así como por la atribución de delitos a la gente de mar con respecto a sucesos que no son accidentes marítimos, y subrayó que, en su opinión, esto se está convirtiendo en un problema creciente, con amplias implicaciones para la imagen del sector marítimo. La delegación recordó que las tres conclusiones a las que se llegó en el estudio, actualizado en 2009, eran que la imputación de delitos a la gente de mar era un problema creciente a nivel mundial; que cada uno típicamente tiene un gran impacto, si bien los casos son relativamente escasos; y que había problemas bien diferenciados con respecto al trato injusto de la gente de mar. Al mismo tiempo el estudio mostró que había signos claros de que los límites de la negligencia y la responsabilidad parecía que se iban acercando a establecer un régimen más estricto de responsabilidad objetiva. La delegación informó al Comité de que esperaba ultimar una versión actualizada del estudio a comienzos de 2010 e instó a las delegaciones a que facilitasen información sobre los casos de trato injusto, para tenerla en cuenta en el estudio.

5.3 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) dijo que la cuestión del trato injusto de la gente de mar continuaba siendo un tema delicado. Si se ve desde fuera del país afectado, la detención de la gente de mar en un caso particular pudiera no parecer razonable; sin embargo, vista desde dentro de ese país, pudiera ser apropiada y estar basada en legislación nacional relativa a la investigación de sucesos marítimos. Las directrices OMI/OIT tal vez no sean de ayuda en este contexto. El CMI ha constituido una mesa redonda oficiosa en Londres, que está tratando de determinar los hechos en cada caso de detención e intervenir, cuando es oportuno. La delegación esperaba que, a través de la red de asociaciones de derecho marítimo del CMI, podría obtener más datos exactos acerca de sucesos, tanto actuales como futuros, de modo que pueda llevarse a cabo una evaluación más objetiva de cada suceso y los miembros de la mesa redonda puedan adoptar medidas.

5.4 La delegación de la República Islámica del Irán manifestó su preocupación por el hecho de que la gente de mar se vea privada de gozar de permisos de tierra y de que se le niegue el acceso a las instalaciones en tierra de asistencia social, en razón de su nacionalidad, religión o nombre. Tales prácticas, en opinión de esta delegación, socavan la salud y la moral de la gente de mar en cuestión y pudieran tener un efecto negativo en la seguridad del buque. La delegación pidió que la implantación adecuada de las normas y recomendaciones relativas al permiso de tierra, las medidas de supervisión por parte de los Gobiernos Contratantes y una salvaguarda suficiente de los derechos de la gente de mar sean cuestiones que se examinen como punto del orden del día del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre el factor humano. Respondiendo a esta pregunta, se informó a la delegación de que una copia de su declaración se remitiría a la OIT. El texto de la declaración de la delegación figura en el anexo 2 del presente informe.

5.5 El Comité pidió a la Secretaría de la OMI que continuase consultando con la Secretaría de la OIT y con los interlocutores sociales a fin de determinar las fechas de reunión más convenientes con miras a volver a convocar al Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar.

6 CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001: IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO

6.1 El Comité decidió examinar, en relación con este punto del orden del día, los documentos LEG 96/6 y LEG 96/6/1, que tratan de la expedición de certificados del combustible a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo. Asimismo, examinaría el documento LEG 96/6/2, que proporciona datos sobre las reclamaciones por daños debidos a la contaminación resultante de un derrame, o de una amenaza de derrame, de hidrocarburos para combustible, junto con una propuesta de Australia, presentada en relación con el punto 12 del orden del día ("Otros asuntos"), de añadir un punto y un resultado previsto nuevos al programa de trabajo para examinar enmiendas al Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 con miras a incrementar los límites de responsabilidad en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques (documento LEG 96/12/1).

6.2 La delegación de Dinamarca presentó el documento LEG 96/6, que contenía el informe del Grupo de trabajo por correspondencia constituido por el Comité Jurídico en su último periodo de sesiones para facilitar las ratificaciones futuras y promover la implantación armonizada del Convenio sobre el Combustible de los Buques, así como el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el anexo de dicho documento.

6.3 Además, explicó que el texto del proyecto de resolución reflejaba la opinión mayoritaria del Grupo de trabajo por correspondencia y que el Comité Jurídico debía adoptar una decisión de política, debido a la divergencia de opiniones, en particular con respecto a los párrafos 1 y 2 del proyecto de resolución.

6.4 Al presentar el documento LEG 96/6/1, la delegación de las Islas Marshall manifestó su desacuerdo con partes del proyecto de resolución, en particular, el argumento de que el Convenio permite los certificados estatales para los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo (artículo 7.2). Asimismo, si el Convenio hubiera dado lugar a la posibilidad de optar, una resolución no podría suprimir o limitar tal posibilidad. El párrafo dispositivo primero del proyecto de resolución supondría una gran carga, desde un punto de vista administrativo, para todas las partes interesadas y podría ir en contra del derecho internacional, dado que generaría un sistema de autoridad condicional y por estratos para la expedición de certificados que el Convenio no contempla. El segundo párrafo dispositivo requeriría que el Comité adoptara una importante decisión de principio. El quinto párrafo dispositivo era inaceptable, dado que un buque debe tener la seguridad de que los Estados Partes aceptarán el certificado sin tener que depender de su espíritu de cooperación.

6.5 La mayoría de delegaciones expresó su apoyo, en principio, al proyecto de resolución por las razones siguientes:

- si bien una resolución no puede cambiar el contenido jurídico de un convenio, era una solución pragmática a la cuestión de la responsabilidad con respecto a la expedición de los certificados del combustible a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo;
- la cuestión más importante es que el buque esté cubierto por un seguro y la resolución otorga cierta flexibilidad para lograr este objetivo;
- el enfoque flexible adoptado en la resolución era aceptable, dada la posibilidad de que se dieran interpretaciones distintas acerca de la autoridad para expedir el certificado;
- la resolución establece un criterio equilibrado dado que en la misma se reconocen los derechos y responsabilidades de los Estados de abanderamiento y, al mismo tiempo, se toman en consideración los artículos 7.2 y 7.9 del Convenio sobre el Combustible de los Buques;
- cuando un buque se inscribe en un registro como arrendamiento a casco desnudo, la responsabilidad por la expedición del certificado se transfiere del registro de matrícula original al Estado de abanderamiento; y
- la resolución satisface a todos los Estados interesados y podría apoyarse a reserva de que se refinara.

6.6 Asimismo, se formuló una serie de observaciones de distinta naturaleza acerca del texto de la resolución:

- una resolución no era el medio más adecuado para resolver la cuestión;

- era preferible que el Estado de abanderamiento expidiese el certificado; no obstante, la aclaración definitiva de esta cuestión implicaría la enmienda del Convenio;
- otros tratados contemplan una cuestión similar; una interpretación razonable es que la carga debería recaer en el registro de matrícula original; sin embargo, cuando un buque se inscribe en un registro como arrendamiento a casco desnudo, la responsabilidad se transfiere al Estado de abanderamiento;
- es necesario modificar el texto para reflejar la preferencia por el registro de origen (relación auténtica);
- los párrafos dispositivos 1.1 y 1.5 serían suficientes para abordar las cuestiones y están en consonancia con la CONVEMAR;
- el párrafo dispositivo 1.2 preocupaba, dado que no abordaba la posibilidad de que el Estado de abanderamiento no fuera Parte en el Convenio;
- el párrafo dispositivo 1.2 debería mantenerse, de lo contrario el Estado de abanderamiento podría experimentar problemas prácticos para determinar si el buque está asegurado. Asimismo, podrían plantearse otros problemas si el Estado del registro de matrícula original reconociera un seguro no reconocido por el Estado de abanderamiento, en cuyo caso podría impedirse al buque la navegación;
- sería aceptable si la resolución estipulara que el certificado lo podría expedir el Estado de abanderamiento o el Estado de origen;
- se debe respetar la interpretación del Convenio por cada Estado Parte;
- el párrafo 3 del preámbulo debería suprimirse o enmendarse en consonancia con el proyecto original, dado que el término "permite" no refleja una adecuada interpretación jurídica del Convenio sobre el Combustible de los Buques;
- el párrafo dispositivo 2 contiene un principio importante de derecho internacional;
- como sucede con el Convenio de Responsabilidad Civil, en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques, el Estado de abanderamiento tiene competencia para expedir el certificado con la condición de que sea Parte en el Convenio;
- la jurisdicción del Estado de abanderamiento es un principio reconocido en el derecho marítimo internacional y no debería cuestionarse ahora;
- la resolución constituiría una forma práctica de proceder, siempre que su contenido fuera claro y no diera lugar a nuevos problemas y dudas; y
- la resolución podría apoyarse en tanto que el Estado de abanderamiento expidiera el certificado.

6.7 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) aclaró que, mientras el Convenio de Responsabilidad Civil es de aplicación a 4 000 buques tanque y no ha dado pie a

problemas reales con respecto a la expedición de certificados, el Convenio sobre el Combustible de los Buques es de aplicación a alrededor de 40 000 buques, y por tanto era necesario aclarar a quién le corresponde la responsabilidad de expedir los certificados del combustible del buque.

6.8 A este respecto se observó que algunos registros que tienen inscritos arrendamientos a casco desnudo de buques tanque han expedido a estos buques tanque certificados relativos a la responsabilidad civil.

6.9 Una delegación advirtió del riesgo de separarse de la práctica bien consolidada de que en los casos de buques inscritos como arrendamientos a casco desnudo le corresponde al Estado de abanderamiento la responsabilidad de expedir los certificados pertinentes de los seguros obligatorios. El enfoque neutral adoptado en el proyecto de resolución generaría incertidumbre jurídica con respecto a ese régimen ampliamente aceptado y sobre el principio de la jurisdicción del Estado de abanderamiento, por lo que respecta a la implantación de los artículos 91, 92 y 94 de la CONVEMAR.

La delegación enumeró diversas ventajas y desventajas de que sea el registro original el que expida el certificado del combustible del buque (en detrimento del Estado de abanderamiento), demostrando que eran más obvias las desventajas pertinentes.

Terminó señalando que si se otorgase al registro original la potestad discrecional de expedir los certificados del combustible del buque, se crearía confusión e incertidumbre jurídica. Era necesario alcanzar una solución pragmática y jurídicamente racional, esto es, que la responsabilidad de expedir los certificados del combustible de los buques le corresponda al Estado de abanderamiento (registro del arrendamiento a casco desnudo). Esta opinión vendría apoyada por las prácticas adoptadas por el sector. A este respecto se refirió a las cláusulas relevantes del modelo normalizado de arrendamiento a casco desnudo BARECON 2001. En el marco de los arrendamientos a casco desnudo, el principio al que se ciñe el sector es que el arrendador a casco desnudo tiene la obligación de suscribir los seguros obligatorios, no el propietario. Por tanto, el registro del arrendamiento a casco desnudo (Estado de abanderamiento) debería ser al que le correspondiera la responsabilidad de expedir los certificados del combustible del buque.

Con respecto a si la OMI sería el órgano competente para adoptar la resolución, debería ser una conferencia de las Partes en el Convenio sobre el Combustible de los Buques, o preferiblemente, el Comité. Recordó a este respecto que cuando el Comité Jurídico, en su 66º periodo de sesiones, en 1992, sostuvo un debate similar sobre la aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil por lo que respecta a la matriculación de buques arrendados a casco desnudo, el CMI en su informe al Comité (documento LEG 66/6/1) había alcanzado la conclusión de que era un problema de interpretación de las disposiciones del Convenio y una resolución del Comité Jurídico sería suficiente.

6.10 La delegación observadora de los Clubes P e I declaró que los clubes expedían tarjetas azules pertinentes al combustible de los buques solamente en nombre del propietario inscrito, y que se negaban a incluir el nombre del arrendatario a casco desnudo en ese documento.

6.11 El Comité manifestó su agradecimiento a la Sra. Birgit Olsen (Dinamarca), quien presidió el Grupo de trabajo por correspondencia, por la compleja labor desarrollada en tan corto espacio de tiempo.

6.12 Si bien diversos Estados tenían una opinión diferente, la inmensa mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra opinaban que le correspondía al Estado de abanderamiento expedir el certificado del combustible del buque.

6.13 A la luz de lo antedicho, el Comité convino en que era necesario seguir refinando el proyecto de resolución, incluidas las recomendaciones recogidas en el mismo. Observó que sería necesario que hubiese un consenso amplio a fin de aprobar el proyecto de resolución, antes de su presentación al Consejo y a la Asamblea.

6.14 El Comité constituyó un grupo de redacción oficioso para perfeccionar el texto de la resolución. El resultado de las deliberaciones del Grupo, coordinado por la Sra. Olsen, se presentó en el documento LEG 96/WP.6.

6.15 El Comité aprobó el proyecto de resolución, a reserva de las siguientes modificaciones:

PREÁMBULO

- En la tercera línea del segundo párrafo, añádase "**(certificado del combustible del buque)**" de modo que diga:

"RECORDANDO ASIMISMO el artículo 7 del Convenio, que estipula que el propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1 000 deberá mantener un seguro u otra garantía financiera y obtener un certificado estatal **(certificado del combustible del buque)** expedido por un Estado Parte en el Convenio, mediante el que se atestigüe que se dispone del antedicho seguro o garantía financiera,"

- Sustitúyase el tercer párrafo por un nuevo párrafo que diga:

"TENIENDO PRESENTE que ha habido interpretaciones divergentes sobre la cuestión de la expedición de los certificados del combustible de los buques por los Estados a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo,"

- Cuarto párrafo: insértese la siguiente referencia a las deliberaciones que tuvieron lugar en el 96º periodo de sesiones:

"TENIENDO PRESENTES ADEMÁS los resultados del debate sobre la antedicha cuestión mantenidos durante el 95º y el 96º periodos de sesiones del Comité Jurídico de la OMI, tal como aparecen reflejados en **los informes (LEG 95/10 y LEG 96/13),**"

PÁRRAFOS DISPOSITIVOS

- recomendación .1: suprimase y vuélvase a numerar consiguientemente las recomendaciones posteriores.
- recomendación .2: enmiéndese de modo que diga:

"ningún Estado Parte **debería** solicitar a un buque **más de** un certificado del combustible del buque, incluidos los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo, y aceptar los certificados del combustible del

buque expedidos por este Estado Parte, de conformidad con el párrafo 9 del artículo 7 del Convenio;"

- recomendación .3: enmiédese de modo que diga:

"los Estados Parte **no deberían evitar imponer** trámites burocráticos innecesarios **a los propietarios de buques;** y"

- recomendación .4: enmiédese de modo que diga:

"los Estados Parte que permiten inscribir en su registro buques arrendados a casco desnudo **deberían** cooperar a fin de encontrar soluciones viables, en un espíritu de entendimiento y cooperación;"

- párrafo 2: enmiédese de modo que diga:

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

6.16 El Comité aprobó el proyecto de resolución que figura en el documento LEG 96/WP.6, con las modificaciones indicadas en el párrafo 6.15 y, a la luz del asesoramiento de la Secretaría de que, si bien una resolución de la Asamblea y una resolución del Comité Jurídico tendrían el mismo valor jurídico, una resolución de la Asamblea tendría más peso y, habida cuenta de la opinión de la gran mayoría de las delegaciones que se pronunciaron a este respecto, decidió someter el proyecto de resolución de la Asamblea, que se reproduce en el anexo 4 del presente informe, al examen del Consejo en su 25º periodo de sesiones extraordinario, con miras a someterlo a la adopción de la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario.

6.17 El Comité decidió que el Grupo de trabajo por correspondencia continuase trabajando en la implantación del Convenio sobre el Combustible de los Buques.

7 PIRATERÍA: EXAMEN DE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

7.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 96/7, LEG 96/7/Corr.1 y LEG 96/7/1 que contienen, respectivamente, observaciones generales acerca de las legislaciones nacionales sobre piratería, remitidas en respuesta a la circular N° 2933, e información sobre las novedades relacionadas con el Grupo de trabajo 2 (sobre aspectos jurídicos y judiciales) del Grupo de contacto sobre piratería frente a la costa de Somalia (CGPCS, Grupo de trabajo 2).

7.2 En relación con la información recibida sobre legislaciones nacionales, la Secretaría señaló que:

- sólo unos pocos países incorporan plenamente en sus legislaciones la definición de piratería que figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), así como un marco de competencia basado en el concepto de jurisdicción universal recogido en la CONVEMAR;

- en la mayoría de los casos, la piratería no se aborda como delito independiente con su propio marco de competencia, sino que se incluye en las categorías más generales de delitos como el robo, el secuestro, el raptó, la violencia contra las personas, etc. En tales casos el enjuiciamiento y el castigo sólo pueden tener lugar de conformidad con un ámbito jurisdiccional inevitablemente más limitado que el de la jurisdicción universal recogido en la CONVEMAR;
- en algunos casos, la legislación nacional, en lugar de tipificar todos los elementos del delito de piratería como parte del derecho penal del país, simplemente hace referencia a la piratería, según se define en el derecho internacional, la CONVEMAR u otros instrumentos. Este enfoque general puede plantear obstáculos para llevar a cabo debidamente el enjuiciamiento y la imposición del castigo en países en los que el derecho penal exige, como condición para la ejecución, que se tipifiquen detalladamente en la legislación todos los elementos del delito; y
- la mayoría de los Estados Parte en el Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA) se han dotado de legislación mediante la cual han establecido jurisdicción tal como se exige en el párrafo 1 del artículo 6 de dicho Convenio. No obstante, la falta del establecimiento de la jurisdicción facultativa (u opcional) autorizada en el párrafo 2 del artículo 6 del Convenio SUA junto con la falta de reglas precisas sobre la jurisdicción universal, dan lugar inevitablemente a lagunas, como resultado de las cuales algunos sucesos de piratería pueden quedar impunes.

7.3 En relación con las novedades acerca del Grupo de trabajo 2 del CGPCS, la Secretaría comunicó que:

- la tarea del Grupo de trabajo era proporcionar orientaciones específicas, prácticas y jurídicamente adecuadas a los miembros del Grupo de contacto acerca de cuestiones jurídicas relacionadas con la lucha contra la piratería, incluido el enjuiciamiento de los sospechosos de actos de piratería. A fin de cumplir esa tarea, el Grupo de trabajo acordó que el método preferible era elaborar un conjunto completo de instrumentos prácticos (lista de comprobaciones, directrices, plantillas, compilaciones) con miras a prestar apoyo a los Estados y las organizaciones que participan en la lucha contra la piratería;
- el material elaborado por el Grupo de trabajo incluía una compilación de los fundamentos jurídicos de carácter internacional para el enjuiciamiento de los sospechosos de cometer actos de piratería, así como plantillas generales para la compilación de pruebas, acuerdos sobre el embarque de agentes del orden, obtención del consentimiento de los Estados de abanderamiento en los casos en que un destacamento militar deba embarcarse en buques mercantes o en unidades móviles mar adentro para su protección, acerca de las condiciones para el traslado de los sospechosos de cometer actos de piratería. Las plantillas, así como otras orientaciones, se publicarían en el sitio en la red del Grupo de contacto, cuando se establezca;
- el Grupo de trabajo acordó el mandato de un Fondo fiduciario internacional para ayudar a sufragar los gastos relacionados con el enjuiciamiento de los sospechosos de piratería;

- El Grupo de trabajo llegó a la conclusión de que era prematuro en esta fase constituir un tribunal internacional sobre actos de piratería; y
- en su última reunión, celebrada en Nueva York el 10 de septiembre de 2009, el CGPCS aprobó este mandato y pidió al Grupo de trabajo 2 que continuara su labor, incluidas sus deliberaciones sobre un mecanismo internacional, regional o de otra índole para el enjuiciamiento de los sospechosos de comisión de actos de piratería.

7.4 En respuesta a las cuestiones planteadas por las delegaciones, la Secretaría proporcionó información detallada acerca de los esfuerzos llevados a cabo por la OMI y UNODC para garantizar que los datos sobre legislación recopilados por ambas organizaciones se compartían y se analizaban a fin de cerciorarse de que las actividades no se duplican. La Secretaría también invitó a los países que lo necesitaran, a que, en el marco del Programa de cooperación técnica de la Organización, pidieran el asesoramiento y la asistencia de la OMI para redactar legislación.

7.5 El Director de la División de Seguridad Marítima proporcionó información sobre las actividades del CGPCS desde su formación, a comienzos del presente año, y sobre las actividades más recientes del MSC y del Subcomité NAV en lo referente a la piratería. Asimismo, presentó una actualización del número de casos de piratería ocurridos frente a la costa de Somalia en 2009 y manifestó que, en esos momentos, había cuatro buques secuestrados y 99 marinos tomados como rehenes. El Director encomió los esfuerzos de los buques de las armadas por proteger a los buques que navegan en el golfo de Adén y en el océano Índico occidental. Hizo referencia a la adopción de orientaciones y recomendaciones actualizadas por el MSC sobre la represión de la piratería, incluidas las orientaciones específicas sobre la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, que incluyen las mejores prácticas de gestión elaboradas por el sector (MSC.1/Circ.1332).

El Director de la División de Seguridad Marítima puso de relieve la importancia del Código de conducta de Djibouti para la represión de los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques, que había entrado en vigor el 29 de enero de 2009, así como que 10 países de la región lo habían firmado hasta la fecha. También subrayó la determinación de la OMI en implantar un programa de actividades de creación de capacidad financiado con cargo al Fondo fiduciario del Código de Djibouti, que recibe aportes de donantes múltiples y se ha establecido merced a las considerables contribuciones del Japón y Noruega. También señaló que los Países Bajos habían indicado su deseo de contribuir al Fondo.

En octubre del presente año se celebrará una reunión regional en Seychelles, para deliberar sobre un programa general de acción que permita la implantación del Código de Djibouti a lo largo de los próximos tres años y el año próximo se establecerá un equipo de proyecto. Las cuestiones clave para la implantación del proceso incluyen:

- el establecimiento de centros de intercambio de información;
- la elaboración de protocolos conexos y mecanismos de coordinación;
- el establecimiento de reglas y reglamentos nacionales necesarios para las actividades de lucha contra la piratería;
- el establecimiento de un centro de formación regional en Djibouti, en virtud de la resolución 3 del informe de la reunión de Djibouti;

- la elaboración de orientaciones prácticas para implantar el concepto de "agentes del orden embarcados"; y
- proporcionar un sistema regional para la supervisión de la situación marítima utilizando tecnología moderna.

También señaló que se había extremado el cuidado en asegurar que las actividades financiadas por el Fondo fiduciario del Código de Djibouti de la OMI no coincidieran con las del Fondo fiduciario internacional del CGPCS y, a este respecto, la Secretaría de la OMI participaría en la junta del Fondo fiduciario internacional para garantizar la colaboración con las actividades de la OMI y evitar las duplicaciones.

7.6 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría, incluida la facilitada por el Director de la División de Seguridad Marítima, y encomió la labor realizada por la OMI, el CGPCS y otras organizaciones en cuanto a la prevención y el castigo de los actos de piratería, asimismo manifestó su satisfacción por el creciente número de participantes en el Código de Djibouti. Se hicieron varias referencias al proceso de elaboración de la nueva legislación contra la piratería con el fin de asegurar la aplicación efectiva del principio de extraterritorialidad.

7.7 Una delegación indicó que, de acuerdo con las mejores prácticas de gestión adoptadas por la OMI, su Gobierno reservaba a las autoridades públicas el derecho de utilizar la fuerza y armas de fuego para la represión de la piratería.

7.8 También se efectuaron las siguientes observaciones:

- la piratería debería considerarse una cuestión de alta prioridad y el Comité debería permanecer al tanto de la misma;
- será necesario investigar más cuestiones, incluidos los mecanismos de enjuiciamiento nacionales y regionales, así como el establecimiento de tribunales regionales. Sin embargo el establecimiento de un tribunal internacional no parece ser una alternativa viable;
- en el caso de la piratería frente a la costa de Somalia, no debe olvidarse que la crisis se ha provocado en primer lugar, más por una situación política inestable en tierra, que por la ausencia de mecanismos jurídicos viables para luchar contra la piratería;
- el artículo 105 de la CONVEMAR dispone que todo Estado puede apresarse a un buque pirata y detener a las personas, así como decidir las penas que deben imponerse. Si el buque que apresa a una embarcación pirata decide no ejercer ese derecho, podría renunciar a él en favor de otro Estado, de conformidad con la obligación de cooperar impuesta en el artículo 100, en cuyo caso sería mejor calificar esta jurisdicción como cuasiuniversal;
- la labor de la OMI debería coordinarse cuidadosamente con la de UNODC en un espíritu de colaboración mutua, particularmente en conexión con el establecimiento de un marco jurídico apropiado;
- el Grupo de trabajo 2 no tenía autoridad para imponer medidas particulares, pero asumió una función importante en garantizar que todos los Estados afectados

tienen los instrumentos necesarios para enjuiciar a los piratas. En la actualidad el Grupo está abordando numerosos temas cruciales para la cooperación internacional en la lucha contra la piratería, tales como la elaboración de legislación penal nacional, el establecimiento de jurisdicción, los acuerdos sobre el embarque de agentes del orden y los mecanismos internacionales para el enjuiciamiento de los piratas;

- los esfuerzos realizados por la OMI y la UNODC con respecto a la compilación y análisis de la legislación nacional deberían servir de base para la preparación de legislación modelo o de directrices; y
- los Estados que aún no lo hayan hecho, deberían ratificar o adherirse al Convenio SUA a fin de fortalecer su legislación contra la piratería.

7.9 La delegación de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) manifestó su frustración por el hecho de que más de 10 años después de la iniciación de los debates sobre la piratería en el estrecho de Malaca en definitiva la problemática persiste. Con respecto a las tripulaciones hechas rehenes y el apoyo a las familias de los rehenes, las condiciones para la liberación y el periodo posterior a ella, la delegación suplicaba que se adoptara una solución obligatoria para garantizar que la gente de mar cuente con el apoyo necesario en tales situaciones.

7.10 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) recordó al Comité que el CMI había presentado previamente, para su consideración, una ley modelo y directrices basadas en las respuestas a los cuestionarios enviados por 54 asociaciones de derecho marítimo que estaban disponibles en el sitio en la red del CMI. Estos datos indicaban que muy pocos países cuentan con una ley específica sobre la piratería, que a menudo se trata como parte de la legislación penal interna sin alcance extraterritorial. Dicha delegación sugirió que la legislación modelo podría basarse en el trabajo del CMI e indicó su disposición a colaborar en ese ejercicio.

7.11 El Secretario General dio las gracias a todos los Estados que habían proporcionado buques de las armadas para la lucha contra la piratería frente a la costa de Somalia y puso de relieve la importancia de los acuerdos concluidos por los Gobiernos de Kenya, los Estados Unidos, el Reino Unido y la Unión Europea para garantizar la detención y el enjuiciamiento de los piratas. También dio las gracias a los Estados que habían participado en la reunión de Djibouti por su labor en la adopción del Código de Djibouti y su ulterior implantación, así como a los donantes que habían proporcionado considerables recursos para ayudar a la creación de capacidad en virtud de dicho Código.

El Secretario General pidió a las delegaciones de los Estados Miembros del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que recabaran apoyos para la ampliación del mandato de la resolución 1851 para entrar en aguas territoriales somalíes, que expiraría en diciembre.

También dijo que esperaba un alto nivel de participación de Estados Miembros en la ceremonia que coincidiría con el próximo periodo de sesiones de la Asamblea para rendir homenaje a las fuerzas navales que participan en los esfuerzos de lucha contra la piratería frente a la costa de Somalia. Asimismo subrayó la necesidad de abordar los problemas a los que debe hacer frente la gente de mar debido a los casos de piratería, como cuestión de particular importancia, en relación con el lema del Día Marítimo Mundial del año próximo, a saber, "2010: Año de la gente de mar".

8 CUESTIONES SURGIDAS DEL 102º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DEL CONSEJO

8.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 96/8 sobre las cuestiones surgidas del 102º periodo de sesiones ordinario del Consejo.

El Secretario General informó al Comité de los antecedentes de la decisión del Consejo de refrendar su propuesta para que el lema del Día Marítimo Mundial de 2010 fuese: "2010: Año de la gente de mar". El lema se eligió para dar a la OMI y a la comunidad marítima internacional la oportunidad de rendir homenaje a la gente de mar de todo el mundo por su excepcional contribución al sector marítimo y al desarrollo fluido del comercio marítimo. El lema complementa la campaña de la OMI en curso, "¡Hazte a la mar!", para captar nuevos marinos.

Entre las medidas adoptadas por la OMI para fomentar el bienestar de la gente de mar, el Secretario General mencionó el establecimiento de centros coordinadores de salvamento marítimo en Mombasa, Ciudad del Cabo, Lagos y Monrovia, así como los avanzados planes para el establecimiento de un quinto centro en Marruecos. El Secretario General también se refirió, como acontecimiento destacado en relación con el Día Marítimo Mundial de 2010, a la Conferencia diplomática para enmendar el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, y el correspondiente Código, la cual se celebrará en Manila (Filipinas) a mediados de 2010.

9 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

9.1 Al presentar el documento LEG 96/9, la Secretaría recordó que el Comité, en su 95º periodo de sesiones, había sugerido que se invitase al Instituto de Derecho Marítimo Internacional a presentar un resumen de sus actividades de investigación al Comité de forma periódica.

9.2 Informó al Comité de que, respondiendo a esta sugerencia, el Instituto había presentado una lista de tesinas y proyectos de redacción realizados por sus estudiantes en el año académico 2008-2009.

9.3 Se pidió a la Secretaría que averiguase con el Instituto si sería posible obtener esas tesinas y si se había adoptado alguna política específica con respecto a la elección del tema de las tesinas, con el fin de disponer de una selección equilibrada de temas en los ámbitos del derecho marítimo público y privado.

9.4 El Comité convino en que el Instituto debería continuar presentando la lista de tesinas y proyectos de redacción de forma periódica para que el Comité la examinase.

9.5 La Directora de la División de Cooperación Técnica presentó el documento LEG 96/9 y recordó que el Comité, en su 95º periodo de sesiones, había sido informado de que el Código de conducta de Djibouti incluía dos resoluciones que eran pertinentes en el campo de la cooperación técnica. A este respecto, se han incluido en la propuesta de Programa integrado de cooperación técnica para el bienio 2010-2011 actividades destinadas al examen de las legislaciones nacionales para ayudar a implantar el Código. Asimismo, y a fin de ayudar a los Gobiernos a implantar las disposiciones del Código, el Gobierno de Seychelles, en colaboración con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Interpol y otras organizaciones internacionales, iba a celebrar una reunión subregional en Seychelles durante la tercera semana de octubre de 2009.

La reunión tuvo por objeto examinar los aspectos prácticos y operativos de la lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, y elaborar planes de acción nacionales.

Recordó que el Comité, en su 95º periodo de sesiones, había sido informado de las medidas adoptadas por la Secretaría para ampliar el colectivo de expertos a través del refuerzo de la creación de capacidad, tal como sigue:

- la División de Cooperación Técnica ha elaborado una lista de todos los graduados del Instituto de Derecho Marítimo Internacional y de la Universidad Marítima Mundial, teniendo presente el hecho de que muchos de esos graduados se encuentran en las regiones de los países beneficiarios;
- la División de Cooperación Técnica había introducido un sistema por el que los graduados del Instituto de Derecho Marítimo Internacional o de la Universidad Marítima Mundial procedentes del país o la región acompañan, como asistentes, a los expertos seleccionados para las misiones, con objeto de poder adquirir la experiencia pertinente;
- al final de las misiones se evalúan los informes de dichos asistentes y, cuando se considera que están suficientemente bien preparados, se les incluye en la lista de expertos; y
- la OMI ha seguido financiando becas para alumnos del Instituto de Derecho Marítimo Internacional, siendo siete los estudiantes que financiaba este año.

A la vista de los recursos limitados de la OMI, la asistencia a Estados concretos solamente es posible durante un corto periodo de tiempo (7 a 10 días), el cual es insuficiente para elaborar la legislación para ese Estado. A este respecto, los Estados podrían ayudar a ampliar la lista de expertos agrupando expertos jurídicos nacionales (por ejemplo, graduados del Instituto de Derecho Marítimo Internacional) a fin de componer un equipo nacional que pudiera colaborar con el consultor en una primera instancia, para que la OMI, posteriormente, pudiera asegurar la continuidad facilitando asesoría y asistencia adicionales, según fuese necesario.

Añadió que no era suficiente evaluar los gastos y la ejecución de las actividades de cooperación técnica. También era necesario evaluar el impacto de las actividades. A este respecto, la tercera evaluación de resultados comprendía una evaluación del impacto de las actividades de cooperación técnica de la OMI ejecutadas durante el periodo 2004-2007, centrándose en cuestiones temáticas específicas. Los resultados de la evaluación corroboraron el hecho de que la OMI hacía uso del PICT como instrumento eficaz para el fortalecimiento de las competencias marítimas regionales.

Respondiendo a solicitudes previas de asistencia presentadas por Estados Miembros, la legislación marítima se había incluido entre las áreas temáticas abarcadas por la evaluación de resultados. La información sobre el seguimiento de la evaluación se había presentado en el 59º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica, en junio de este año. Las observaciones de los Estados Miembros, de haberlas, se examinarían en el 60º periodo de sesiones del Comité, en junio del próximo año.

9.6 La delegación de Chile manifestó su agradecimiento por la posibilidad que se ofrece a los Estados de cooperar en las actividades de cooperación técnica, a través de los memorandos de entendimiento existentes suscritos entre la OMI y diversos Estados.

9.7 El Comité elogió los redoblados esfuerzos en materia de creación de capacidad, en especial los relativos a los estudiantes del Instituto de Derecho Marítimo Internacional y de la Universidad Marítima Mundial.

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

10.1 La Secretaría presentó los documentos LEG 96/10 y LEG 96/WP.1, que contienen información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico.

10.2 El Comité tomó nota de que en el anexo del documento LEG 96/10 se informaba sobre las novedades referentes a dichos instrumentos al 31 de julio de 2009 y que esa información se había actualizado de nuevo al 2 de octubre de 2009 en el documento LEG 96/WP.1.

10.3 La delegación de los Países Bajos informó al Comité del progreso realizado por su Gobierno en cuanto a la ratificación e implantación de los Protocolos SUA de 2005, el Protocolo de 2002 relativo al Convenio de Atenas y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

10.4 La delegación de los Estados Unidos informó al Comité de que la legislación para implantar los Protocolos SUA de 2005 iba a ser examinada por el Congreso en su actual periodo de sesiones, lo que supone un importante paso adelante en el proceso de ratificación.

10.5 La delegación de Dinamarca informó al Comité de que su Gobierno está preparando legislación relativa a los Protocolos SUA de 2005, que espera ratificar en un futuro no muy distante.

10.6 La delegación de Chipre informó al Comité de que la Administración Marítima de Chipre había llevado a cabo, en cierta medida, el trabajo preparatorio pertinente para convertirse en Parte en el Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, el Protocolo de 2002 relativo al Convenio de Atenas y el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993. Dicha delegación también se refirió a la consideración preliminar de su Gobierno en cuanto a la ratificación de los Protocolos SUA de 2005 y del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

10.7 El Secretario General manifestó su agradecimiento a las delegaciones que habían facilitado información y alentó a otros países a que tomaran medidas similares para permitir que los Protocolos SUA de 2005 entren en vigor lo antes posible. A este respecto señaló que, de los instrumentos que se han adoptado como parte de la estrategia de la OMI en respuesta a los sucesos del 11-S, los Protocolos SUA (los otros son el Código PBIP y la LRIT) eran los únicos que aún no habían entrado en vigor.

11 PROGRAMA DE TRABAJO

Directrices sobre el método de trabajo

11.1 La Secretaría presentó el documento LEG 96/11, en el que se facilita información acerca del proyecto de directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, y sobre los procedimientos para la evaluación de los efectos de las necesidades de creación de capacidad cuando se elaboren nuevos instrumentos obligatorios o se enmienden los existentes. La Secretaría recordó al Comité que en la resolución de la Asamblea A.990(25), sobre el Plan de acción de alto nivel, se pedía al Consejo y a los Comités que examinaran y revisaran sus directrices sobre organización y método 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. A este respecto, el Comité había tomado nota, en su 95º periodo de sesiones, 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 una vez finalizada.

11.2 La Secretaría tomó nota de que, en su 102º periodo de sesiones (29 de junio a 3 de julio de 2009), el Consejo había aprobado, en principio, el proyecto de resolución de la Asamblea y el proyecto de directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel para su presentación a la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario, con miras a su examen y adopción. No obstante, a petición del Consejo, el Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización (el Grupo de trabajo) había vuelto a examinar los proyectos de textos en su 10ª reunión, celebrada en septiembre de 2009, a fin de tener en cuenta, según procediera, varias cuestiones suscitadas por la Reunión de Presidentes celebrada en mayo de 2009, entre ellas los métodos de trabajo especiales del Comité Jurídico. No obstante, el Grupo de trabajo había decidido que, por el momento, no estaba justificado introducir ninguna enmienda en los proyectos de textos sobre ésta y otras cuestiones, y, por consiguiente, se invitaría al Consejo, en su 25º periodo de sesiones extraordinario, a aprobarlas definitivamente y presentarlas a la Asamblea para adopción en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario. A este respecto, el Grupo de trabajo había llegado también a la conclusión de que deberían señalarse al Consejo todas las dificultades y lecciones aprendidas por los Comités en lo que respecta a la aplicación práctica de las Directrices para que el Consejo examinase si era necesario realizar alguna modificación al respecto.

11.3 Una vez que la Asamblea apruebe, en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario, a finales de 2009, el proyecto de resolución de la Asamblea y el proyecto de directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, tal vez no sea factible implantarlas plenamente con efecto a partir del 1 de enero de 2010, puesto que los órganos pertinentes de la OMI tendrían que adaptar sus propias directrices para ajustarse a lo dispuesto en los textos adoptados por la Asamblea. Por consiguiente, se estaba elaborando un plan de conversión para facilitar la transición de las disposiciones actuales a una aplicación plena del proyecto de directrices en toda la Organización, tras su aprobación y adopción por la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario.

11.4 Con respecto al párrafo 2.5.2 de sus Directrices, en relación con la creación de capacidad, se señaló a la atención del Comité la decisión adoptada por el MSC en su 86º periodo de sesiones de aprobar, a reserva de que el MEPC 59 adopte una decisión en el mismo sentido, los procedimientos para la evaluación de los efectos de las necesidades de creación de capacidad cuando se elaboren nuevos instrumentos obligatorios o se enmienden los existentes. No obstante,

el MEPC 59 se había limitado a tomar nota de las decisiones del MSC sin formular nuevas observaciones.

11.5 El Comité tomó nota de que también se habían incluido referencias cruzadas para estos procedimientos en el proyecto de directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

Resultados previstos para el bienio 2010-2011

11.6 La Secretaría presentó el documento LEG 96/11/1, en el que se facilita información sobre los resultados previstos del Comité para el próximo bienio, que el Comité, en su último periodo de sesiones, había acordado que tal vez fuera necesario volver a examinar en todos los periodos de sesiones en el futuro para garantizar su actualización y la armonización de los mismos con las prioridades del Comité. La Secretaría informó al Comité de la conclusión del Grupo de trabajo del Consejo de que **no** todos los resultados previstos de la Organización para el próximo bienio estaban expresados en forma de objetivos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos), y de su recomendación de que, por consiguiente, todos los órganos de la OMI deberían hacer todo lo posible para garantizar que se cumple esa petición cuando se formulen futuros resultados. El Grupo de trabajo decidió asimismo aconsejar al Consejo que, en la ejecución de sus resultados previstos durante el próximo bienio, todos los órganos de la OMI presten una atención especial a los resultados relacionados con los seis aspectos que es necesario poner de relieve continuamente y cada vez más, según el Grupo de trabajo, y que se indican a continuación:

- abordar la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, en particular frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén, y fomentar la creación de capacidad en los países afectados a tal efecto;
- reforzar el examen del factor humano en el proceso normativo, y establecer los preparativos adecuados para respaldar la implantación eficaz del Convenio y el Código de Formación revisados;
- contribuir a los esfuerzos mundiales para abordar el fenómeno del cambio climático y el calentamiento mundial mediante la introducción de todas las medidas oportunas para limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques;
- promover y dar relevancia al papel, la calidad y la conciencia ambiental del transporte marítimo y cerciorarse de que éstos sean objetivos constantes para todos los interesados;
- crear, en el ámbito interno, los procedimientos, infraestructura de informática y tecnología de las comunicaciones y sistemas necesarios para respaldar la gestión y el presupuesto basado en los resultados y la supervisión y análisis consiguiente de los resultados; y
- analizar el aumento considerable de pérdidas de vidas humanas en 2008 y en lo que va de 2009, y adoptar las medidas necesarias, incluidas las medidas sobre cualquier conclusión del análisis sobre las pérdidas de vidas humanas resultantes de sucesos o siniestros relacionados con buques no regidos por los convenios.

11.7 El Comité constituyó un grupo oficioso bajo la presidencia del Sr. G. Sivertsen (Noruega) encargado de asegurarse de que los resultados se mantienen actualizados y corresponden a las prioridades del Comité, así como de elaborar una lista revisada de resultados para someterla a la consideración del Comité. En el documento LEG 96/WP.5 se recogen los resultados de las deliberaciones del Grupo.

11.8 El Grupo examinó las propuestas de actualización de los resultados para 2010-2011 que figuran en el anexo del documento LEG 96/11/1, y decidió:

- enmendar la redacción de los párrafos 3 y 11;
- suprimir el párrafo 12; y
- incluir un nuevo párrafo 13 con el fin de que el Comité Jurídico examine una propuesta para enmendar los límites de responsabilidad que figuran en el artículo 6.1 b) del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

11.9 En lo que respecta al párrafo 3, se opinó que la OMI no estaba en condiciones de evaluar el Convenio internacional sobre el trabajo marítimo, 2006, puesto que no se trataba de un convenio de la OMI.

11.10 En cuanto al párrafo 11, el Comité se mostró de acuerdo con el texto propuesto por el Grupo oficioso.

11.11 En lo que respecta al párrafo 12, el Comité acordó suprimir el párrafo como resultado de su decisión anterior de no proseguir, por el momento, con el punto 4 ii) del orden del día.

11.12 En cuanto a la propuesta de incluir un nuevo párrafo 13 sobre la enmienda de los límites de responsabilidad que figuran en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, se opinó que este párrafo no reflejaba las deliberaciones* que tuvieron lugar en el periodo de sesiones anterior del Comité sobre este punto del orden del día.

11.13 A este respecto, se propuso suprimir la referencia al artículo 6.1 b), ya que era demasiado limitada.

11.14 Se propuso además incluir "de conformidad con los procedimientos de enmienda establecidos en el artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad", o bien "a la luz de un nuevo examen de los criterios del párrafo 5 del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad".

11.15 Asimismo, se opinó que el texto del párrafo 13 debería ser lo más general posible. A este respecto, se propuso que en el párrafo se incluyese una referencia a la posibilidad de introducir en el Convenio sobre el Combustible de los Buques límites propios para dicho Convenio.

* Durante las deliberaciones mantenidas en relación con el punto 12 a) del orden del día se decidió añadir un nuevo punto del programa de trabajo y resultado previsto para el próximo bienio (Otros asuntos: propuesta de añadir un punto nuevo al programa de trabajo para examinar enmiendas al Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 con miras a incrementar los límites de responsabilidad en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques), decisión que se recoge en la sección pertinente del presente informe.

11.16 A la luz de las observaciones anteriores, 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 mundial 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 "Seguir el progreso de las enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT y abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar, y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, de ser necesario"
Plazo: 2010 y 2011
Medidas de alto nivel: 1.1.2 y 6.3.1
- .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
- .5 "Adoptar el Protocolo relativo al Convenio SNP lo antes posible"
Plazo: Conferencia diplomática de 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 internacional 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
Medida 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 "Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI"
Plazo: 2010 y 2011
Medida de alto nivel: 2.1.1
- .12 "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) la 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
- .13 Examen de la propuesta de enmienda de los límites de responsabilidad que figuran en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de dicho Protocolo.
Plazo: 2010 y 2011
Medida de alto nivel: 2.1.1

Puntos que se incluirán en el proyecto de orden del día provisional del 97º periodo de sesiones del Comité Jurídico

11.17 La Secretaría informó al Comité de que, a fin de armonizar la práctica del Comité Jurídico con la del MSC y el MEPC, la Secretaría había elaborado el documento LEG 96/WP.2/Rev.1, en el que figura la lista de los puntos que se incluirán en el orden del día del 97º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

11.18 Se señaló que las nuevas directrices sobre la implantación del Plan estratégico, que adoptará la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario, se ultimarían para 2010. Por lo tanto, el Comité Jurídico tendría que adaptar sus Directrices sobre organización y método de trabajo para que se ajusten a las nuevas directrices adoptadas por la Asamblea, en particular, a fin de expresar todos los resultados previstos en forma de objetivos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos. A ese respecto, esta cuestión era importante y debía incluirse en el orden del día.

11.19 La Secretaría recordó al Comité que, en su último periodo de sesiones, había decidido examinar sus resultados en todos los periodos de sesiones en el futuro, con objeto de asegurarse de que los resultados se mantengan actualizados y correspondan a las prioridades del Comité. Esta cuestión, así como cualquier revisión de las Directrices sobre organización y método de trabajo, se abordaría en relación con el punto del orden del día sobre el programa de trabajo del Comité en sus periodos de sesiones futuros.

11.20 Asimismo, se opinó que todas las propuestas de inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo o de nuevos resultados previstos o no previstos deberían presentarse en relación con el punto del orden del día sobre el programa de trabajo. La Secretaría señaló que, una vez que el Comité hubiese decidido incluir una propuesta de nuevo punto del programa de trabajo, éste se convertiría en un punto independiente que no volvería a aparecer en el punto relacionado con el programa de trabajo.

11.21 Se propuso que, habida cuenta de que la Conferencia diplomática para la adopción del Protocolo SNP se celebraría en 2010, podría ser oportuno incluir un punto en el orden del día con respecto a la implantación del Protocolo SNP. La Secretaría señaló que, de hecho, el Protocolo SNP estaba incluido en los resultados previstos del Comité para el bienio 2010-2011. No obstante, el plazo para este punto era 2011, debido a que el Protocolo SNP sólo se examinaría para su adopción en 2010, y se había considerado prematuro, en estas circunstancias, incluir ese punto en el orden del día del LEG 97.

11.22 Se expresó la opinión de que, en lo que respecta al punto del orden del día sobre el examen del estado jurídico de los convenios, el Comité debería examinar por qué algunos convenios no habían entrado en vigor todavía y evaluar de forma realista si era probable que entrasen en vigor. Se señaló también que era necesario dar un nuevo ímpetu al Comité Jurídico. A este respecto, se propuso que el Comité examinara los aspectos del derecho marítimo que podrían beneficiarse de la elaboración de otros instrumentos jurídicos.

11.23 A este respecto, el Presidente informó al Comité de que tenía la intención de presentar una propuesta por escrito en el próximo periodo de sesiones para establecer una fecha para la ratificación e implantación de los tratados adoptados que fuesen competencia del Comité y que no hubiesen entrado en vigor todavía.

11.24 Se opinó que debía establecerse un orden de prioridad para los puntos que figuran en el orden del día y conceder más tiempo a esos puntos. Se propuso asimismo numerar los puntos según su importancia y, respecto del punto del orden del día acerca del Convenio sobre el Combustible de los Buques, que el Comité, en su próximo periodo de sesiones, se concentre en dos cuestiones, a saber la expedición de certificados del combustible a los buques de nueva construcción, y el procedimiento para la aceptación de los Clubes P e I y las compañías de seguros que no forman parte del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización.

11.25 Se informó al Comité de que en el orden del día provisional se incluían únicamente los títulos y no el contenido de los puntos y que la numeración no reflejaba el orden de prioridad para las deliberaciones.

11.26 Tras estas observaciones, el Comité adoptó los puntos que se incluirán en el orden del día de su 97º periodo de sesiones, los cuales figuran en el anexo 3 del presente informe.

Fecha del próximo periodo de sesiones

11.27 El Comité tomó nota de que se había previsto que su 97º periodo de sesiones tuviera lugar del 15 al 19 de noviembre de 2010.

12 OTROS ASUNTOS

a) **Propuesta de añadir un punto nuevo al programa de trabajo para examinar enmiendas al Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 con miras a incrementar los límites de responsabilidad en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques**

12 a).1 La delegación de Australia presentó el documento LEG 96/12/1, en el que se proponía añadir un nuevo punto del programa de trabajo y resultado previsto para el próximo bienio, con el fin de examinar la conveniencia de enmendar los límites de responsabilidad estipulados en el artículo 6.1 b) del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976), de conformidad con los procedimientos de enmienda tácitos que establece el artículo 8 de dicho Protocolo. En el documento también se propone que el nuevo punto del programa de trabajo y resultado previsto incluyan una evaluación de si las disposiciones actuales del Protocolo siguen siendo pertinentes y, si procede, que se recomienden posibles enmiendas.

En particular, la delegación mencionó el caso reciente del **Pacific Adventurer**, en el cual los límites de responsabilidad calculados en virtud del Protocolo de 1996 quedaron considerablemente por debajo del costo de la respuesta al suceso. Asimismo, observó que los procedimientos de enmienda tácitos que establecen los artículos 8 1) y 8 2) debían cumplirse y que se solicitaría el apoyo de los Estados Parte a la propuesta de que el Secretario General distribuyera la enmienda seis meses antes del periodo de sesiones pertinente del Comité Jurídico, tal como está establecido.

La delegación también observó que el procedimiento de enmienda tácito podría utilizarse para plantear la cuestión al Comité, sin que fuera necesaria la conformidad de éste con arreglo a las Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas del Comité Jurídico (las Directrices) (LEG.1/Circ.5) recientemente revisadas, si bien la delegación no tuvo ningún inconveniente en presentar la propuesta como punto del programa de trabajo con arreglo a las Directrices revisadas del Comité.

Con respecto a la cuestión de si las disposiciones actuales eran adecuadas, la delegación indicó que una de las cuestiones que podían examinarse era la posibilidad de constituir un fondo aparte para cubrir los daños ocasionados por los hidrocarburos para combustible. No obstante, destacó que su preocupación primordial en estos momentos era el incremento de los límites de responsabilidad.

12 a).2 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) presentó el documento LEG 96/6/2, en el que se facilitaban los datos sobre reclamaciones solicitados por el Comité con respecto a las reclamaciones por daños debidos a contaminación resultante de un derrame, o la amenaza de derrame, de los hidrocarburos para combustible de un buque. Se proporcionaba información sobre 595 sucesos durante el periodo que va desde 2000 a la actualidad, siempre que el buque en cuestión hubiera estado inscrito en un club miembro de los Clubes P e I y los costos hubieran tenido como causa

los daños por contaminación resultantes del derrame, si bien se señalaba que dicha cifra probablemente no reflejaba el número total de sucesos ocurridos en este periodo. De los 595 sucesos, se había informado de ocho casos en los que el costo total de las reclamaciones excedía de los límites dispuestos en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, independientemente de que éste estuviera en vigor o no en el Estado en cuyas aguas tuvo lugar el suceso.

El representante de los Clubes P e I explicó que la información facilitada en el documento LEG 96/6/2 no incluía el costo total de todas las reclamaciones resultantes de sucesos relacionados con daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible como una de varias reclamaciones, sino sólo las reclamaciones pagadas por daños debidos a contaminación resultante de un derrame, o la amenaza de derrame, de los hidrocarburos para combustible de un buque. Los ocho sucesos tuvieron lugar después de 2004. Él suponía que habría otros casos en los que los costos habrían excedido los límites dispuestos en el Protocolo de 1996. Con respecto al posible efecto sobre las primas de un incremento de los límites de responsabilidad, no podía dar pormenores, dado que las primas no se diferenciaban por riesgo y en ellas influían varios factores, incluidos el historial de reclamaciones y la capacidad del mercado.

12 a).3 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.13 de las Directrices, se señaló a la atención del Comité el documento LEG 96/WP.3, que contenía la evaluación preliminar del Presidente, realizada en consulta con la Secretaría, en cuanto a si la propuesta de nuevo punto del programa de trabajo cumplía los criterios de aceptación general que figuran en el párrafo 2.4.

12 a).4 El Comité tomó nota de que el artículo 7 del Convenio sobre el Combustible de los Buques estipula lo siguiente: "El propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1 000 matriculado en un Estado Parte tendrá obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o entidad financiera similar, que cubra la responsabilidad del propietario inscrito por los daños debidos a contaminación por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado".

12 a).5 El Comité tomó nota, además, de que el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 estipulaba que el Comité Jurídico podía examinar y adoptar enmiendas a los límites de responsabilidad establecidos en el artículo 6 a condición de que se observaran los procedimientos del artículo 8, incluido el aumento máximo del límite de responsabilidad que se establece en el artículo 8 6). Toda petición al Comité para que considere una propuesta de enmienda de los límites de responsabilidad tiene que estar respaldada, como mínimo, por la mitad, pero no menos de seis, de los Estados Parte en el Protocolo de 1996.

12 a).6 La mayoría de delegaciones que tomó la palabra apoyó la propuesta de añadir un punto nuevo al programa de trabajo para examinar la conveniencia de enmendar los límites de responsabilidad estipulados en el artículo 6.1 b) del Protocolo de 1996, de conformidad con los procedimientos de enmienda tácitos que establece el artículo 8. No obstante, varias delegaciones, si bien apoyaban la propuesta, opinaron que sería necesario disponer de más información sobre cuestiones como el tipo y número de reclamaciones no relacionadas con daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible que habían excedido de los límites estipulados en el Protocolo de 1996, y sobre sucesos en los que otras reclamaciones reguladas por

el Protocolo de 1996 (por ejemplo, por la carga, abordajes y lesiones corporales) pudiesen haber excedido los límites del Protocolo. También se expresaron las siguientes preocupaciones:

- había que tener en cuenta el posible impacto sobre el mercado de combustibles mundial; y
- se necesitaba información sobre los factores indicados en el artículo 8, que el Comité tendría que tener en cuenta al adoptar una decisión acerca de la enmienda de los límites estipulados en el artículo 6.1, incluidos los cambios en los valores monetarios (es decir, las fluctuaciones de las divisas) y el incremento del costo de los seguros con la enmienda propuesta.

12 a).7 Tras manifestar su apoyo a la propuesta de añadir un punto nuevo al programa de trabajo, una delegación señaló a la atención del Comité un abordaje de tres buques que había tenido lugar en el estrecho de Akashi el 5 de marzo de 2008 y que había provocado el hundimiento de un buque e importantes daños debidos a contaminación, y la necesidad de examinar medidas desde otros puntos de vista diversos y amplios, que no fuera el incremento de la cuantía de la responsabilidad. El Comité había sido informado de este suceso en su 94º periodo de sesiones (documento LEG 94/11/1).

12 a).8 Otra delegación informó al Comité de que la varada de un granelero en el verano de 2009 se había traducido en costos que excedían los límites del Protocolo de 1996, si bien dichos costos estaban dentro de los límites marcados por la legislación nacional.

12 a).9 También se informó al Comité de que en un repaso reciente a los sucesos ocurridos en un lustro se habían detectado dos en los cuales se habían excedido los límites.

12 a).10 Otra delegación hizo referencia a un informe, que podía facilitarse al Comité, que indicaba que en los últimos 19 años se habían excedido los límites de responsabilidad nacionales en 51 sucesos (menos del 1 % del total correspondiente al periodo de notificación), si bien 37 de dichos sucesos estaban relacionados con daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible y 17 de ellos con buques pesqueros.

12 a).11 Se opinó que el porcentaje de casos en los que se habían excedido los límites (1,34 % según el documento de los Clubes P e I) era demasiado bajo para afirmar que existiera una necesidad imperiosa de incrementar los límites. Se observó que las estadísticas P e I eran limitadas y no reflejaban de manera completa la situación, que no debía producirse ni un solo suceso catastrófico en el que se excedieran los límites del Protocolo de 1996 y que incluso un solo suceso relacionado con daños importantes debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible provocaría la indignación del público, en particular si el propietario del buque no podría hacer frente a los costos debidos a una cobertura de seguro insuficiente basada en los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996.

12 a).12 Se preguntó si las formalidades de las nuevas Directrices sobre los métodos de trabajo eran necesarias a la luz de los procedimientos establecidos en el artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

12 a).13 Asimismo, se opinó que las disposiciones de dicho artículo establecen explícitamente el procedimiento que debe seguirse y las condiciones que deben cumplirse para enmendar los límites y que, en este caso, el procedimiento no se había seguido ni las condiciones se habían cumplido. Así pues, en este momento no procedía presentar la cuestión al Comité para que se debatiera.

12 a).14 También se señaló que la decisión del Comité no se refería a los méritos o deméritos de un aumento, y que el acuerdo de que los criterios para incluir un nuevo punto en el programa de trabajo se hubieran cumplido era una cuestión que no prejuzgaba la postura que pudiera tomarse en el futuro con respecto a los méritos de cualquier enmienda propuesta.

12 a).15 Se expresó la opinión de que resultaba prematuro incluir este punto en el programa de trabajo dada la falta de información adicional, así como la ausencia de una demostración de la necesidad imperiosa, y en vista del escaso número de Partes en el Convenio sobre el Combustible de los Buques y en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

12 a).16 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra manifestó su oposición a la propuesta de que el nuevo punto del programa de trabajo y resultado previsto incluyeran una valoración sobre la cuestión de que las actuales disposiciones del Protocolo continúen siendo pertinentes. Entre las preocupaciones manifestadas con respecto a dicha propuesta figuraban:

- no se había establecido, que hubiera una necesidad imperiosa de realizar una evaluación general; y
- la posibilidad de que dicha evaluación general tuviera consecuencias imprevistas con respecto al Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, dado que el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad permite a los Estados Parte reservarse el derecho de excluir de la aplicación determinadas reclamaciones, incluidas las referentes a la remoción de restos de naufragio.

12 a).17 La delegación observadora de la Comisión Europea (CE) señaló que los pocos casos en los que se excedían los límites eran probablemente los que atraerían mayor atención pública y en los que propietarios de los buques sufrirían una enorme presión para que pagaran los costos. De otro modo, el público tendría la impresión de que el propietario del buque se desentendía de los daños causados; por ello, este debate también era de interés para los propietarios de buques.

12 a).18 La delegación observadora de los Clubes P e I manifestó que los datos de los Clubes sobre las reclamaciones proporcionaban poca justificación para realizar una evaluación más amplia del Convenio de Limitación de la Responsabilidad, pero si el Comité decidía incluir la consideración de la enmienda de los límites recogidos en el Protocolo de 1996 relativo a dicho Convenio en el programa de trabajo, los Clubes P e I desearían participar activamente en todo futuro debate a ese respecto.

12 a).19 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) indicó que los límites con respecto a las reclamaciones por pérdida de vida o lesión corporal correspondían al doble del límite aplicable a las reclamaciones por daños causados a los bienes y que cualquier cambio que se introdujera en uno de ellos sin introducirlo en el otro produciría un desequilibrio. Por consiguiente, toda reevaluación de los límites debería tener este factor en cuenta.

12 a).20 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) señaló a la atención del Comité un caso reciente en el que el propietario de un buque se había visto sometido a una enorme presión para pagar costos que excedían los límites aplicables y la cobertura del seguro. Preguntó si los Gobiernos que no creen que unos pocos casos importantes demuestren la necesidad imperiosa de una revisión aceptarían los límites actuales si uno de esos casos importantes ocurriera en sus aguas. La propuesta de aumentar los límites se basaba en el artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, que contiene principios muy claros que deben cumplirse. Los datos disponibles muestran que sólo un 1,3 % de las reclamaciones ha excedido los límites y esto requería un debate. El concepto de la limitación de responsabilidad implica necesariamente que algunas reclamaciones excederán los límites. La ICS comunicó la preocupación del sector en lo que se refiere a la experiencia del **Pacific Adventurer** y señaló que, en un clima político dado, podría resultar muy difícil que un Estado Parte cumpliera los términos del Protocolo. Si ese enfoque se extendía a otros casos, introduciría incertidumbre no sólo en el mercado de seguros y entre los armadores de los buques, sino también en lo que se refiere a las primas de seguros. El sector deseaba evitar ese resultado. Así pues, cualquiera que fuera el resultado del debate, éste tenía que ser políticamente aceptable y la ICS estaba abierta al debate para ayudar a conseguirlo.

12 a).21 La delegación observadora de BIMCO subrayó la necesidad de contar con un sistema de limitación de la responsabilidad aplicable a nivel internacional, que sea fiable, predecible y realista, y evitar imponer responsabilidad adicional a la legalmente establecida, teniendo en cuenta la importancia del principio de "quien contamina paga". Al mismo tiempo, tomaba nota de la sensibilidad política del asunto y reconocía el deseo expresado por un gran número de delegaciones de que éste se examinase, y manifestó su disposición a participar en cualquier debate que el Comité lleve a cabo sobre los límites de responsabilidad que figuran en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad. También solicitó mayor información sobre las posibles repercusiones en las primas de seguros y en otros tipos de daños, que no sean los de contaminación por hidrocarburos procedentes del combustible de los buques, puesto que un aumento de los límites establecidos en el Protocolo de 1996 tendría implicaciones más amplias que las del Convenio sobre el Combustible de los Buques.

12 a).22 El Comité acordó incluir un nuevo punto del programa de trabajo y resultado previsto para el próximo bienio (2010-2011) sobre la consideración de enmiendas a los límites de responsabilidad recogidos en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, de conformidad con los procedimientos de enmienda tácitos que figuran en el artículo 8, e introducir dicho punto en el orden del día de su 97º periodo de sesiones.

12 a).23 El Comité no acordó incluir un nuevo punto en su programa de trabajo para evaluar si las actuales disposiciones del Convenio de Limitación de la Responsabilidad continúan siendo pertinentes.

12 a).24 La delegación de Australia informó al Comité de que tenía la intención de presentar una propuesta detallada en el 97º periodo de sesiones.

b) Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre cuestiones de interés común

12 b).1 Al presentar el documento LEG 96/12, la Secretaría informó al Comité de que la idea de establecer un grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre el factor humano se había presentado en la resolución X de la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo (la cual había adoptado el Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo, 2006). Posteriormente, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) (en sus 85º y 86º periodos de sesiones) y el Comité de

Protección del Medio Marino (MEPC) (en su 59º periodo de sesiones) examinaron la propuesta y acordaron que el grupo mixto de trabajo OMI/OIT no debía ser un grupo permanente, sino que debía establecerse con carácter especial y con un mandato específico. El MSC había observado que las cuestiones relacionadas con las medidas de seguimiento referentes a los casos de abandono, lesiones y muerte de la gente de mar, y la implantación de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar pertenecían al ámbito de competencias del Comité Jurídico y, en consecuencia, las remitió al presente periodo de sesiones para que se examinaran de nuevo.

12 b).2 En general se expresó satisfacción por los procedimientos adoptados por el Comité para la convocatoria de los grupos mixtos de trabajo OMI/OIT.

12 b).3 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra estuvo de acuerdo con la conclusión alcanzada en los otros Comités en cuanto a que no debía haber un grupo mixto permanente y que dicho grupo debería constituirse con carácter especial únicamente y cuando se planteara una cuestión que requiriera su examen y asesoramiento a los respectivos órganos rectores de las dos Organizaciones, y que el Comité Jurídico debía preparar el mandato pertinente para remitirlo al Consejo de Administración de la OIT para su aprobación, y los miembros del grupo debían seleccionarse en función del tema en cuestión.

12 b).4 Una delegación, con el apoyo de la delegación observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), propuso que se constituyera un grupo mixto de trabajo OMI/OIT para hallar soluciones a los problemas de la gente de mar que es víctima de actos de piratería, incluidos la rehabilitación con posterioridad a los sucesos, el apoyo a las familias, indemnizaciones justas para la gente de mar y las posibles razones subyacentes del retraso de la liberación de tripulaciones y buques.

12 b).5 La ITF manifestó su preocupación por las dificultades para establecer un grupo mixto de trabajo OMI/OIT que examinara cuestiones como las que se habían planteado y por el hecho de que, en la práctica, la OMI podía vetar las propuestas presentadas por la OIT.

12 b).6 El Comité acordó mantener el *statu quo* y concluyó que no se justificaba cambiar la práctica habitual, es decir, el establecimiento de grupos especiales mixtos de trabajo OMI/OIT cuando se estimara necesario y con los mandatos acordados por el Comité Jurídico y el Consejo de Administración de la OIT.

c) **Declaración de la Federación de Rusia sobre el buque Arctic Sea**

12 c).1 La delegación de la Federación de Rusia hizo una declaración sobre el buque **Arctic Sea**, que figura en el anexo 5. La delegación dijo que había actuado de conformidad con la CONVEMAR 1982 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, para reprimir los actos de piratería cometidos por las personas que se apoderaron ilícitamente del buque **Arctic Sea** en el mar Báltico en julio de este año. Aunque desde entonces, tras la oportuna investigación, la Federación de Rusia había autorizado al buque a reanudar su viaje, otros países habían creado dificultades injustificadas. En opinión de la Federación de Rusia, en este caso no se había demostrado el grado necesario de cooperación y coordinación.

12 c).2 Tres de los países mencionados en la declaración manifestaron sus reservas acerca de la descripción de los hechos.

12 c).3 La delegación de España informó al Comité de que había solicitado información que no se le había proporcionado y que, por tanto, se había denegado al buque la entrada en puerto.

12 c).4 La delegación de Argelia informó al Comité de que las autoridades de ese país habían prestado asistencia continuamente a las partes afectadas en todos los diversos aspectos relacionados con el buque y el que no se hubiera autorizado la entrada en el puerto de Bejaia se había debido a la falta de medios para verificar si el buque cumplía las normas de la OMI, así como a la falta de los medios técnicos necesarios para reparar el buque.

12 c).5 La delegación de Malta hizo una declaración sobre este suceso, cuyo texto se reproduce en el anexo 6.

CONDOLENCIAS

El Comité manifestó su más sentido pésame a la delegación de Indonesia por el terremoto que afectó a Sumatra occidental (Indonesia) el 30 de septiembre de 2009, y también a los Gobiernos de Samoa y los Estados Unidos por el desastre causado por el tsunami que azotó las costas de las islas Samoa el 29 de septiembre de 2009 y por todos aquellos que perdieron la vida o resultaron heridos en esos desastres, así como a sus familiares y amigos.

La delegación de Indonesia informó al Comité de que habían muerto casi 600 personas y 2 000 habían resultado heridas como consecuencia de este terremoto y se temía que esas cifras pudieran aumentar. El equipo indonesio de búsqueda y salvamento, junto con los equipos extranjeros, trabajaba 24 horas al día para ayudar a las víctimas.

Las delegaciones de los Estados Unidos y de Indonesia manifestaron su profundo agradecimiento al Comité por sus palabras de consuelo y las condolencias manifestadas.

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA DEL 96º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
 - 3 Elección de la Mesa
 - 4 Provisión de garantía financiera:
 - 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 Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001: implantación del Convenio
 - 7 Piratería: examen de la legislación nacional
 - 8 Cuestiones surgidas del 102º periodo de sesiones ordinario del Consejo
 - 9 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
 - 10 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
 - 11 Programa de trabajo
 - 12 Otros asuntos
 - a) Propuesta de nuevo punto del programa de trabajo para examinar enmiendas al Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 con miras a incrementar los límites de responsabilidad en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques
 - b) Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre cuestiones de interés común
 - c) Declaración de la Federación de Rusia sobre el buque **Arctic Sea**
 - 13 Informe del Comité

ANEXO 2

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

Declaración de la República Islámica del Irán

En primer lugar, la República Islámica del Irán desearía señalar a la atención de los distinguidos delegados la declaración pronunciada ante este Comité en su 94º periodo de sesiones, celebrado el año pasado, en la cual se manifestó una profunda preocupación con respecto al trato injusto de la gente de mar en algunas partes del mundo. Desde entonces, confiábamos en que, al tener en cuenta ésta y otras declaraciones hechas por algunos Estados Miembros y organizaciones internacionales, y tomando debidamente en consideración todas las reglas internacionales pertinentes, que son bien conocidas, se resolverían los problemas relacionados con el trato justo de la gente de mar. Lamentamos profundamente declarar que tenemos constancia de que no ha sido así y de que este problema sigue sin resolverse.

En años recientes, se ha informado de que se ha privado a marinos de la República Islámica del Irán y de otros países, sobre todo países musulmanes, del permiso en tierra, simplemente, en razón de su nacionalidad, su religión o incluso su nombre. Lamentablemente, se nos ha informado de que incluso se ha negado a un buque iraní permiso para desembarcar a un marino enfermo en uno de los puertos extranjeros. Estos casos de trato injusto no sólo contravienen claramente los tratados internacionales, sino que además se consideran un factor de peligro que afecta a la salud y la moral del marino y, por consiguiente, a la seguridad de la navegación.

Por otra parte, hay que agradecer a la OMI y la OIT que hayan concedido una gran importancia a la cuestión del factor humano como componente vital del sector del transporte marítimo y el hecho de que se haya declarado el año 2010 como "Año de la gente de mar" es una muestra de esta profunda preocupación. Asimismo, nos gustaría hacer referencia al Código PBIP, que impide claramente a los Estados Miembros interpretarlo de modo que pueda considerarse como un instrumento que se opone a los derechos fundamentales de la gente de mar.

Además, conforme a lo dispuesto en la circular MSC/Circ.1112, de 7 de julio de 2004, titulada "Permiso de tierra y acceso a los buques en virtud del Código PBIP", y en la circular MSC/Circ.1194, titulada "Implantación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP", se han puesto claramente de manifiesto las obligaciones de los Estados Contratantes en relación con los aspectos del factor humano y la necesidad de prestar un apoyo especial a la gente de mar, así como la importancia de prestar atención al permiso en tierra y su función fundamental, a la hora de implantar el Código PBIP.

De conformidad con esas circulares, los Gobiernos Contratantes deberían reconocer debidamente que los tripulantes de los buques viven y trabajan a bordo del buque y necesitan permiso en tierra, así como acceso a los servicios sociales en tierra, incluidos los servicios de atención médica, y que debe informarse a la OMI, al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima de cualquier caso en el que se les hayan negado tales servicios.

Asimismo, en la sección 4.4 de las reglas y 4.4 A de las normas del reciente Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT, se pide a todos los Estados Partes que brinden acceso a la gente de mar a las instalaciones de servicios sociales establecidas en los puertos, sin distinción de nacionalidad, religión, color, etc. Asimismo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio 185 de la OIT, se ha puesto de relieve la necesidad del permiso de tierra. Por otra parte, en virtud de lo dispuesto en el Convenio 108, ratificado por numerosos Estados, y que posiblemente podría considerarse como norma internacional consuetudinaria de la comunidad marítima, se concede una importancia especial al acceso al permiso en tierra.

No obstante, se sigue privando a numerosos marinos de todo el mundo de este derecho humano fundamental, en razón de su nacionalidad y sus creencias religiosas.

Esta delegación cree que la privación a la gente de mar del derecho de permiso de tierra y otros servicios similares va en contra, sin ninguna duda, de los derechos básicos reconocidos de la gente de mar y del derecho a un trabajo decente para todos los marinos de cualquier nacionalidad, raza o creencia y, lo que tiene más importancia, también va en contra de la seguridad del transporte marítimo, con lo cual se desalienta a los marinos potenciales a dedicarse a esta profesión.

En estas circunstancias, y habida cuenta de la solicitud formulada por la OIT para que se constituya un grupo de trabajo mixto que se centre en el factor humano en el sector del transporte marítimo, y en particular, en la fatiga de la gente de mar, tal y como se señala en el documento LEG 96/12, así como en la salud y la seguridad de la gente de mar, cuestión subrayada en el anexo del documento citado, Irán propone que se examine la posibilidad de incluir la implantación adecuada de las reglas y recomendaciones de los tratados internacionales sobre: a) el permiso en tierra; b) la supervisión de los Gobiernos a este respecto; y c) la provisión de suficientes garantías con respecto a los derechos reconocidos de la gente de mar, como primer punto del orden del día del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT.

Habida cuenta de que, lamentablemente, la tradición humanitaria marítima y los principios de los derechos humanos recogidos en los instrumentos internacionales siempre han ocupado un segundo lugar con respecto a la seguridad marítima y las cuestiones técnicas, debido a las presiones políticas actuales, Irán propone, por consiguiente, que se compilen todas esas tradiciones y principios en unas nuevas directrices en las que se establezcan todas las normas de derechos humanos que deben observarse en el sector del transporte marítimo. La República Islámica del Irán va a trabajar sobre esta cuestión y presentará un documento al Comité Jurídico, en su próximo periodo de sesiones, si se juzga necesario.

ANEXO 3**PUNTOS QUE SE INCLUIRÁN EN EL ORDEN DEL DÍA DEL LEG 97**

- 1 Provisión de garantía financiera:

Seguir el progreso de las enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT y abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar, y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, de ser necesario
- 2 Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
- 3 Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001: implantación del Convenio
- 4 Examen de la propuesta para enmendar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, de conformidad con el artículo 8 de dicho Protocolo
- 5 Piratería: examen de la legislación nacional
- 6 Cuestiones surgidas del 25º periodo de sesiones extraordinario y el 104º periodo de sesiones ordinario del Consejo y del vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea
- 7 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
- 8 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
- 9 Programa de trabajo
- 10 Elección de la Mesa
- 11 Otros asuntos
- 12 Examen del informe del Comité sobre su 97º periodo de sesiones

ANEXO 4**PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DEL COMBUSTIBLE DEL BUQUE A LOS BUQUES INSCRITOS EN UN REGISTRO COMO ARRENDAMIENTOS A CASCO DESNUDO**

La ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la adopción del Convenio internacional sobre responsabilidad nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (en adelante "el Convenio"), por la Conferencia internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, celebrada en la sede de la Organización en 2001,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo 7 del Convenio, que estipula que el propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1 000 toneladas deberá mantener un seguro u otra garantía financiera y obtener un certificado estatal (Certificado del combustible del buque) expedido por un Estado Parte en el Convenio, mediante el que se atestigüe que dispone de dicho seguro o garantía financiera,

RECONOCIENDO que ha habido interpretaciones divergentes sobre la cuestión de la expedición de certificados del combustible del buque por parte de los Estados, a los buques inscritos en un registro como arrendamientos a casco desnudo,

RECONOCIENDO ADEMÁS los resultados de los debates anteriores, sobre la cuestión, que tuvieron lugar durante el 95º y el 96º periodos de sesiones del Comité Jurídico de la OMI como se refleja en los documentos LEG 95/10 y LEG 96/13,

DESEANDO eliminar las ambigüedades y servir de ayuda a los Estados Parte en el Convenio, tanto presentes como futuros, en su aplicación uniforme,

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

1. RECOMIENDA que:

- .1 todos los Estados Parte reconozcan que los certificados del combustible del buque deberían ser expedidos por el Estado de abanderamiento, si dicho Estado es Parte en el Convenio;
- .2 ningún Estado Parte debería solicitar a ningún buque más de un certificado del combustible del buque, incluidos los buques inscritos en el registro de un Estado Parte como arrendamientos a casco desnudo, y deberían aceptar los certificados

del combustible del buque expedidos por estos Estados Parte, de conformidad con el párrafo 9 del artículo 7 del Convenio;

- .3 los Estados Parte deberían evitar trámites burocráticos innecesarios a los propietarios de buques; y
- .4 los Estados Parte que permiten inscribir en sus registros buques arrendados a casco desnudo deberían colaborar en un espíritu de entendimiento y cooperación para encontrar soluciones viables;

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

ANEXO 5

**DECLARACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA EN RELACIÓN
CON EL BUQUE "ARCTIC SEA"**

Actuando en base a las disposiciones de la CONVEMAR, 1982 y del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, la Federación de Rusia, haciendo uso de fuerzas navales rusas, ha reprimido actos de piratería cometidos por personas que ilegalmente se habían apoderado del buque **Arctic Sea**, en el Báltico. El buque ondeaba el pabellón de Malta y realizaba un viaje de índole comercial, transportando maderas desde Finlandia al puerto de Bejaia, en Argelia.

El buque y sus tripulantes, ciudadanos de la Federación de Rusia, fueron liberados de sus captores. Tras una investigación de este suceso, llevada a cabo por la Oficina del Fiscal de la Federación de Rusia, con la ayuda de un equipo de policías y de la Administración marítima de Malta, se escoltó al buque a los efectos de proceder a una investigación, a la zona de las Islas Canarias y estuvo en condiciones de ser devuelto a sus propietarios el 17 y 18 de septiembre en el puerto de Las Palmas. A pesar de todas las medidas necesarias adoptadas por la Federación de Rusia para garantizar la devolución del buque a su propietario y ayudar al buque a completar su travesía comercial, de conformidad con el contrato de transporte de la carga, todos estos esfuerzos y medidas desgraciadamente todavía no han tenido éxito. Malta, el Estado de abanderamiento del buque, en una nota oficial, nos ha notificado que no tiene intención de enviar a representantes para participar en el traspaso del buque en el puerto español de Las Palmas, antes de que se hayan determinado las condiciones de navegabilidad del buque. Las autoridades españolas también se han negado a dar permiso para que el buque entre a su puerto hasta que se haya aclarado quién se hará cargo del pago por el tiempo que ha permanecido fondeado y por las reparaciones. Las autoridades argelinas también han negado al buque su entrada al puerto de Bejaia por razones técnicas, haciendo referencia a la falta de condiciones de navegabilidad del buque y al no cumplimiento de las normas internacionales de transporte marítimo, así como a la ausencia en el puerto de Bejaia de instalaciones técnicas para el remolque y la reparación del buque.

Por tanto, a pesar de lo dispuesto en la resolución A.949(23) de la OMI, de diciembre de 2003 titulada "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia", en la que se dispone la prestación de asistencia amplia por parte de los Estados Miembros de la OMI a fin de resolver tales situaciones y que se ha de actuar de una manera eficaz y elaborar un enfoque racional común para evaluar la situación cuando los buques necesitan asistencia, a pesar de esto, las autoridades de los Estados a los que he hecho referencia, sin ninguna justificación específica que emanase de las prescripciones de los convenios internacionales, han adoptado decisiones que no ayudan a los esfuerzos coordinados de los Estados Miembros de la OMI para reprimir los actos de piratería u otros actos ilícitos contra el transporte marítimo.

Nuestra intención es señalar a la atención de la OMI los problemas que hemos reseñado. Esta situación pone de manifiesto el hecho de que es de urgente necesidad establecer una cooperación más estrecha entre los Miembros de la OMI a fin de elaborar un mecanismo eficaz y eficiente para coordinar los esfuerzos emprendidos por la comunidad internacional, bajo el auspicio de las Naciones Unidas, para prevenir los actos de piratería y exige, en nuestra opinión, una reacción inmediata por parte de la OMI y su asistencia para resolver esta situación en particular y también para elaborar un mecanismo vinculante por lo general para resolver estas situaciones en el futuro.

ANEXO 6**DECLARACIÓN DE MALTA EN RELACIÓN CON EL BUQUE "ARTIC SEA"**

La delegación de Malta ha tomado nota de la declaración de la Federación de Rusia en relación con el buque **Arctic Sea**, matriculado en Malta, y de las reservas con respecto a la descripción de los eventos en las declaraciones de las delegaciones de Argelia y España. La delegación de Malta tiene por sí misma algunas reservas. Cuando el **Arctic Sea** estaba frente a la costa de las islas Canarias había funcionarios malteses a bordo, quienes mantuvieron debates tanto con el capitán del **Arctic Sea** como con el Jefe de las Fuerzas Navales rusas en la zona.

Malta también comparte las opiniones de la delegación de la Federación de Rusia con respecto a la importancia de una cooperación estrecha entre los Estados miembros de la comunidad internacional y estima que hay diversas cuestiones de importancia vital que se han de abordar en la OMI y en otros foros internacionales.

Malta estima que el caso del **Arctic Sea** todavía está abierto y hará una declaración en el momento oportuno. Mientras tanto, Malta quiere agradecer a las autoridades de Finlandia, Suecia y la Federación de Rusia la valiosa cooperación que le han brindado y que continúan dando en este caso. La delegación de Malta quiere manifestar su agradecimiento por la ayuda y asesoramiento facilitados por la Secretaría de la Organización Marítima Internacional, la Comisión Europea y la Agencia Europea de Seguridad Marítima.
