

COMITÉ JURÍDICO
109º periodo de sesiones
Punto 16 del orden del día

LEG 109/16/1
7 abril 2022
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA
EN SU 109º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Página
1	INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA
2	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES
3	FACILITACIÓN DE LA ENTRADA EN VIGOR Y DE LA INTERPRETACIÓN ARMONIZADA DEL PROTOCOLO SNP DE 2010
4	TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR
4 a)	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA EN CASO DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR Y RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES CON RESPECTO A LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES POR LESIONES PERSONALES O MUERTE DE LA GENTE DE MAR, TENIENDO EN CUENTA LOS AVANCES EN LAS ENMIENDAS DEL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO, 2006, DE LA OIT
4 b)	TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO
4 c)	TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR DETENIDA COMO SOSPECHOSA DE HABER COMETIDO DELITOS MARÍTIMOS
4 d)	DIRECTRICES PARA LAS AUTORIDADES DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS Y LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO SOBRE LA FORMA DE ABORDAR LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR
5	ASESORAMIENTO Y ORIENTACIONES EN RELACIÓN CON LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI
5 a)	REPERCUSIONES QUE TIENE PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y LA GENTE DE MAR LA SITUACIÓN EN EL MAR NEGRO Y EL MAR DE AZOV

- 6 MEDIDAS PARA PREVENIR LAS PRÁCTICAS ILÍCITAS RELACIONADAS CON LA MATRICULACIÓN FRAUDULENTO Y LOS REGISTROS FRAUDULENTO DE BUQUES
- 7 MEDIDAS PARA EVALUAR LA NECESIDAD DE ENMENDAR LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD
- 8 MANUAL DE RECLAMACIONES RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001
- 9 ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES
- 10 LABOR DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI
- 11 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA
- 12 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES RESULTANTES DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO
- 13 PROGRAMA DE TRABAJO
- 14 ELECCIÓN DE LA MESA
- 15 OTROS ASUNTOS
- 16 EXAMEN DEL INFORME DEL COMITÉ SOBRE SU 109º PERIODO DE SESIONES

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 ORIENTACIONES SOBRE LAS REPERCUSIONES QUE TIENE LA SITUACIÓN EN EL MAR NEGRO Y EL MAR DE AZOV EN LOS CERTIFICADOS DE SEGURO U OTRAS GARANTÍAS FINANCIERAS
- ANEXO 2 PROYECTO DE MANDATO PARA LA CREACIÓN DE UN GRUPO DE ESTUDIO SOBRE LAS CUESTIONES QUE SURGEN EN RELACIÓN CON LA MATRICULACIÓN FRAUDULENTO Y LOS REGISTROS FRAUDULENTO DE BUQUES Y POSIBLES MEDIDAS DE PREVENCIÓN
- ANEXO 3 PROYECTO DE INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL (2022-2023)
- ANEXO 4 CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 110º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

ANEXO 5 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES*

* Las declaraciones se han incluido en este anexo en el orden y en el idioma en el que se realizaron (con la traducción a otro idioma si ésta se facilitó) y clasificadas según el punto del orden del día al que se referían. Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 109º periodo de sesiones del Comité jurídico se celebró a distancia del 21 de marzo al 5 de abril de 2022, de conformidad con el programa de reuniones para 2022 (PROG/130), bajo la coordinación de su Presidenta, la Sra. Gillian Grant (Canadá), y su Vicepresidente, el Sr. Ivane Abashidze (Georgia).

1.2 Los Miembros, Miembros Asociados y observadores que figuran en la lista del documento LEG 109/INF.1 participaron en el periodo de sesiones.

Apertura del periodo de sesiones

1.3 El 109º periodo de sesiones del Comité fue declarado abierto por la Presidencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35 del Reglamento interior del Comité jurídico, tras alcanzarse el quorum estipulado en el artículo 34 y en el párrafo 17 de las "Orientaciones provisionales para facilitar los periodos de sesiones a distancia de los comités durante la pandemia de COVID-19" (MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1) (Orientaciones provisionales), y teniendo en cuenta las decisiones del Comité de:

- .1 suspender la aplicación del artículo 3 de su Reglamento interior, en parte, para permitir que los periodos de sesiones se celebrasen a distancia;
- .2 aceptar, con el fin de facilitar los periodos de sesiones a distancia, los poderes presentados de forma electrónica, a los que seguirán los originales, debido a las circunstancias excepcionales causadas por la pandemia de COVID-19; y
- .3 considerar "Miembros presentes" a los Miembros que hubiesen presentado poderes válidos, se hubiesen inscrito en el sistema de inscripción en línea para las reuniones (OMRS) y figurasen como participantes en el periodo de sesiones a distancia, en el sentido del artículo 28 1) de su Reglamento interior.

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto completo puede descargarse del sitio web de la OMI en el siguiente enlace: [https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Legal-Committee,-109th-session,-21-25-March-2022-\(opening-remarks\)-.aspx](https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Legal-Committee,-109th-session,-21-25-March-2022-(opening-remarks)-.aspx).

Adopción del orden del día

1.5 Teniendo en cuenta que el Consejo, en su 35º periodo de sesiones extraordinario, pidió a los comités de la OMI que tuvieran a bien examinar formas de intensificar los esfuerzos de los Estados Miembros y de las organizaciones observadoras para respaldar a la gente de mar y a los buques mercantes afectados por la situación en el mar Negro y el mar de Azov, considerasen también las repercusiones de esta situación para la implantación de los instrumentos de la Organización, adoptasen las medidas oportunas e informasen al respecto al Consejo, el Comité jurídico decidió añadir a su orden del día, dentro del punto 5 "Asesoramiento y orientaciones en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI", un subpunto a) titulado "Repercusiones que tiene para el transporte marítimo y la gente de mar la situación en el mar Negro y el mar de Azov".

1.6 El Comité adoptó su orden del día para el periodo de sesiones, que figura en el documento LEG 109/1/Rev.1, y refrendó los preparativos propuestos por la Presidencia para el periodo de sesiones a distancia que figuran en el documento LEG 109/1/1/Rev.1 (Presidente).

1.7 El Comité, en particular, refrendó las medidas propuestas en relación con cada uno de los puntos del orden del día y los documentos examinados por correspondencia antes de las reuniones virtuales, que figuran en el anexo 2 del documento LEG 109/1/1, tal como se informa en el documento LEG 109/1/1/Add.1 (Presidencia), que contiene las propuestas de la Presidencia para abordar esos puntos.

1.8 Las decisiones específicas adoptadas por el Comité en relación con los documentos examinados por correspondencia (LEG 109/1/1 y LEG 109/1/1/Add.1) se indican en relación con los puntos pertinentes del orden del día en el presente informe.

1.9 A continuación figura un resumen de las deliberaciones del Comité con respecto a todos los puntos del orden del día.

Archivos de audio: lunes, 21 de marzo de 2022, y viernes, 25 de marzo de 2022

2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES

2.1 El Comité tomó nota del informe del Secretario General, según el cual los poderes de las 99 delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento interior del Comité jurídico.

Archivos de audio: lunes, 21 de marzo de 2022, y viernes, 25 de marzo de 2022

3 FACILITACIÓN DE LA ENTRADA EN VIGOR Y DE LA INTERPRETACIÓN ARMONIZADA DEL PROTOCOLO SNP DE 2010

3.1 El Comité recordó que, tras la entrada en vigor del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio el 14 de abril de 2015, el Convenio SNP de 2010 constituía la última laguna en el marco mundial de los convenios de responsabilidad e indemnización.

3.2 El Comité tomó nota, con satisfacción, de que el 10 de enero de 2022 Estonia había depositado un instrumento de adhesión al Protocolo, con lo que el número de Estados Contratantes ya era de seis, cuatro de los cuales tienen más de dos millones de unidades de arqueo bruto.

3.3 El Comité también tomó nota de que solo se requería que otros seis Estados ratificaran el Protocolo SNP de 2010, además de la carga sujeta a contribuciones necesaria, y de que, por tanto, la entrada en vigor del Convenio estaba mucho más cerca.

Estado de la labor sobre el Protocolo SNP de 2010

3.4 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 109/3/1 (Secretarías de la OMI y de los FIDAC) acerca del estado de la labor sobre el Protocolo SNP de 2010, los esfuerzos de las Secretarías de la OMI y de los FIDAC para fomentar la ratificación con miras a que el tratado SNP pueda entrar en vigor y la intención de organizar más cursillos regionales y nacionales.

3.5 El Comité también tomó nota de que, una vez que se cumplieran las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo SNP de 2010, el Secretario General de la OMI, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 del Convenio SNP de 2010, convocaría la primera Asamblea del Fondo SNP.

3.6 Las delegaciones de Bélgica y los Países Bajos facilitaron información sobre los avances realizados en la adopción de legislación nacional que les permitiera ratificar el Protocolo SNP de 2010 al mismo tiempo que Alemania. La delegación de Francia confirmó que debería lograr el objetivo de ratificar el Protocolo SNP de 2010 en 2023. Además, las Filipinas informaron al Comité de que se encontraban en la etapa final de ratificación del Protocolo SNP de 2010.

Información sobre un próximo cursillo virtual acerca del Convenio SNP de 2010

3.7 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 109/3 (Canadá) sobre un próximo cursillo virtual acerca del Convenio SNP de 2010, como seguimiento de un cursillo de dos días organizado por la OMI, en cooperación con los FIDAC, en la sede de la OMI en 2018, para ayudar a los Estados Miembros en su labor de fomento de la ratificación del Protocolo.

3.8 La Secretaría de la OMI informó al Comité de que había estudiado la posibilidad de incorporar el cursillo propuesto como una actividad de cooperación técnica en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI, lo cual permitiría a la OMI habilitar recursos para ayudar a los Estados Miembros de la OMI en su labor de fomento de la ratificación e implantación del Protocolo.

3.9 También se informó al Comité de que se habían dictado disposiciones provisionales para cubrir los costes asociados al funcionamiento de una actividad virtual, señalándose que habría costes de apoyo técnico y, posiblemente, costes de interpretación, en caso de que se utilizase la plataforma Kudo. Otra opción que se estaba estudiando era la modalidad presencial o híbrida del cursillo.

3.10 El Comité expresó su agradecimiento a la delegación del Canadá por organizar, en colaboración con las Secretarías de la OMI y de los FIDAC, el cursillo acerca del Convenio SNP en septiembre, octubre o noviembre de 2022, al cual también se podría asistir de manera virtual. Numerosas delegaciones indicaron que deseaban participar en el cursillo propuesto y solicitaron que se fijara la fecha correspondiente, teniendo en cuenta el programa de reuniones de la OMI.

3.11 El Comité alentó a los Estados Miembros a que ratificaran el Protocolo SNP de 2010 e hiciesen que entrase en vigor lo antes posible.

Archivo de audio: lunes, 21 de marzo de 2022

4 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR

a) **Provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones personales o muerte de la gente de mar, teniendo en cuenta los avances en las enmiendas del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT**

4 a).1 El Comité recordó que, en su 103º periodo de sesiones, tras haber deliberado sobre la grave cuestión del abandono de la gente de mar, había convenido en que debía mantener esta cuestión sometida a examen.

4 a).2 El Comité también recordó que, en sus periodos de sesiones previos, había manifestado su firme compromiso con la preservación de los derechos de la gente de mar en caso de abandono, y observó que facilitar información exacta para la Base de datos conjunta OMI/OIT no era solamente responsabilidad del Estado de abanderamiento, sino también del Estado rector del puerto y demás partes involucradas.

4 a).3 El Comité también recordó que, en su 108º periodo de sesiones, había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, bajo la coordinación de Indonesia, para que siguiera trabajando en directrices prácticas dirigidas a las autoridades de Estados rectores de puertos y Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar y presentara un informe al LEG 109.

Informe acerca de la Base de datos conjunta OMI/OIT sobre abandono de la gente de mar, y análisis de casos de abandono durante el periodo transcurrido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021

4 a).4 El Comité examinó el documento LEG 109/4(a) (Secretarías de la OIT y de la OMI) que contiene, en su anexo, un informe acerca de la Base de datos conjunta OMI/OIT sobre el abandono de la gente de mar, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021. Se informó al Comité de que todos los casos notificados después del 1 de enero de 2004 estaban registrados en esta base de datos y de que en 2020 el número total de casos notificados fue de 85, de los cuales 43 se habían resuelto hasta la fecha.

4 a).5 También se informó al Comité de que, entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre de 2021 se había notificado un total de 95 casos nuevos. De estos casos, solo se habían resuelto 31. Aproximadamente 21 de los casos notificados desde el 1 de enero de 2020 estuvieron relacionados con las consecuencias de la pandemia de COVID-19, que agravó aún más la situación de la gente de mar en cuanto a los cambios de tripulación. Durante el primer trimestre de 2022 se denunciaron otros 30 casos, superando así de forma alarmante el récord de casos de abandono notificados el año pasado.

4 a).6 El Comité tomó nota de la información proporcionada en los documentos LEG 109/4(a)/1 y LEG 109/4(a)/2 (ITF) sobre las estadísticas de casos de abandono por Estados de abanderamiento, lugar de los abandonos, nacionalidad de los marinos abandonados, tipo de buque y duración de los casos de abandono. Se informó al Comité de que, durante el periodo mencionado, la ITF informó del abandono de 1 399 marinos de 94 buques. La ITF también declaró que la repatriación seguía siendo un problema en los casos de abandono, y que la gente de mar no debería permanecer a bordo durante periodos que superen su contrato.

- 4 a).7 Durante las deliberaciones que siguieron, se manifestaron las siguientes opiniones:
- .1 la exactitud de la base de datos es crítica, dado que, como siguen vigentes las restricciones de viaje impuestas por la pandemia de COVID-19, se continúan imposibilitando algunos cambios de tripulación y repatriaciones;
 - .2 si bien la pandemia de COVID-19 ha afectado a los cambios de tripulación, no hay justificación, en virtud del MLC, 2006, para mantener a la gente de mar a bordo durante más de 11 meses y el que permanezcan a bordo por periodos de 23 meses constituiría una infracción muy grave;
 - .3 son necesarias las salvaguardias institucionales y la cooperación con las autoridades de otros Estados para proteger los intereses y el bienestar de la gente de mar;
 - .4 debería actualizarse la situación de algunos casos en la Base de datos conjunta OMI/OIT sobre el abandono de la gente de mar y compartir con las autoridades interesadas información sobre los casos notificados;
 - .5 el Comité debería estudiar cómo resolver el problema de la repatriación de la gente de mar abandonada y se debería alentar a los Estados Miembros a que adopten las medidas necesarias para garantizar la garantía financiera, como se prescribe en el MLC, 2006;
 - .6 la implantación del MLC, 2006 y sus enmiendas de 2014 deberían mejorar la situación de la gente de mar;
 - .7 el MLC, 2006 contiene disposiciones que responden a las necesidades de la gente de mar en lo que respecta a la prevención de accidentes, la protección de la salud y la seguridad, la responsabilidad de los propietarios de buques en caso de accidente, los seguros y las indemnizaciones. El elemento más importante para que estas disposiciones funcionen es la vinculación de los servicios de apoyo directo de las autoridades gubernamentales y los agentes bien intencionados en el momento y el lugar en que ocurren los accidentes marítimos;
 - .8 se anima a los Estados de abanderamiento y a los Estados rectores de puertos a que tomen medidas para garantizar la presencia de garantía financiera; se deberían tomar las medidas oportunas cuando no se disponga de garantía financiera;
 - .9 ha aumentado el número de casos de abandono en los que no se dispone de garantía financiera y de casos causados por la pandemia de COVID-19;
 - .10 las secretarías de la OMI y de la OIT prestan asistencia a los marinos abandonados que viven circunstancias muy difíciles;
 - .11 un número considerable de casos de abandono notificados está relacionado con buques vinculados a Estados de abanderamiento que no han ratificado el MLC, 2006;
 - .12 los casos están muy extendidos tanto geográficamente como en cuanto a los Estados de abanderamiento afectados;

- .13 según las directrices de la base de datos, los casos de abandono solo pueden considerarse resueltos si la OIT ha recibido una comunicación clara del Estado Miembro o de la organización pertinente que informó del abandono en la que se señale que:
- .1 se ha repatriado a la totalidad de la tripulación sin problemas; y
 - .2 se ha pagado la totalidad de las remuneraciones adeudadas y las prestaciones a las que se tenga derecho por el contrato y todos los miembros de la tripulación las han recibido debidamente; y
- .14 todos los Estados Miembros deberían cooperar en la cuestión del abandono de la gente de mar.

4 a).8 Tras deliberar al respecto, el Comité:

- .1 tomó nota de la información presentada en los documentos LEG 109/4(a), LEG 109/4(a)/1 y LEG 109/4(a)/2;
- .2 expresó su profunda preocupación ante el aumento de los casos de abandono como consecuencia de la pandemia de COVID-19;
- .3 agradeció a la Secretaría de la OMI, al Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar (SCAT) de la OMI, a la OIT y a la ITF por sus esfuerzos por ayudar a resolver los casos de abandono;
- .4 alentó a que se delibere en busca de una solución al problema de la repatriación de la gente de mar abandonada;
- .5 recordó a los Estados Miembros que ratifiquen e implanten eficazmente los instrumentos internacionales pertinentes y sus enmiendas;
- .6 destacó la existencia de la Base de datos conjunta OMI/OIT;
- .7 alentó a los Estados Miembros a que notifiquen los casos de abandono que ocurran en sus puertos o en buques que enarbolen su pabellón para que se incluyan en la base de datos;
- .8 animó a los Estados Miembros a que sigan en contacto con las secretarías de la OMI y de la OIT con miras a lograr que la Base de datos conjunta se actualice de manera adecuada y precisa; y
- .9 instó a los Estados de abanderamiento y a los Estados rectores de puertos a que adopten medidas para garantizar la presencia de una garantía financiera, como se prescribe en la norma A2.5.2 del MLC, 2006, y a que adopten las medidas oportunas cuando no se disponga de una garantía financiera.

Archivo de audio: lunes, 21 de marzo de 2022

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

4 b).1 El Comité tomó nota de la información presentada en el documento LEG 109/4(b) (ITF), en el que se destaca la resolución LEG.3(91): "Directrices sobre el trato justo de la gente

de mar en caso de accidente marítimo", que se adoptó el 27 de abril de 2006, hace ya más de 15 años. A pesar del tiempo transcurrido desde su adopción, siguen existiendo cuestiones preocupantes en relación con el tratamiento de la gente de mar afectada por accidentes marítimos.

4 b).2 El Comité tomó nota de las declaraciones de la República de Corea y de la ITF en las que se presentó al Comité información actualizada sobre el caso del **Stolt Groenland** y acerca de Ucrania, en relación con el trato justo de la gente de mar durante los conflictos armados. Las declaraciones completas se adjuntan en anexos del informe.

Archivo de audio: martes, 22 de marzo de 2022

c) Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos

4 c).1 El Comité recordó que, en su 107º periodo de sesiones, había aceptado la propuesta de Filipinas, Georgia, Malasia, Ucrania, ICS, IFSMA, INTERTANKO, INTERCARGO, InterManager y WISTA International de incluir el nuevo resultado titulado "Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos", y que se le había asignado 2023 como plazo de ultimación previsto.

4 c).2 Sin embargo, el Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento en relación con este subpunto del orden del día para que se examinara durante el presente periodo de sesiones.

4 c).3 Se informó al Comité que el Consejo, en su 125º periodo de sesiones ordinario, refrendó la decisión adoptada por el Comité de seguridad marítima en su 103º periodo de sesiones de aprobar, en principio, la constitución de un grupo mixto de trabajo permanente OIT/OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y el factor humano, a reserva de que los comités pertinentes de la OMI aprueben el método de trabajo de dicho grupo.

4 c).4 También se informó al Comité de que, tras el refrendo por parte del C 125 de la constitución de un grupo mixto de trabajo tripartito OIT/OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y el factor humano, en la 343ª reunión del Consejo de Administración de la OIT, celebrada en noviembre de 2021, se había aprobado su constitución. La primera reunión está prevista para el segundo semestre de 2022. Está previsto que en 2024 se celebrará una segunda reunión sobre la cuestión del trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos.

4 c).5 El Comité tomó nota de que, para avanzar en la labor acerca del resultado del Comité "Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos", urge que el LEG 110 reciba propuestas concretas para que el Comité las analice y las refrende y, posteriormente, las envíe al Grupo mixto de trabajo tripartito OIT/OMI para que las examine.

4 c).6 Como copatrocinadora de la propuesta de añadir al programa de trabajo el nuevo resultado "Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos", la delegación de Filipinas se ofreció a trabajar con Ucrania y con otras partes interesadas en la presentación de un documento sobre esta cuestión al LEG 110.

4 c).7 Tras deliberar, el Comité:

.1 invitó a que se presenten propuestas concretas al LEG 110; y

- .2 aplazó hasta 2024 el plazo de ultimación previsto del resultado "Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos".

Archivos de audio: martes, 22 de marzo de 2022

d) Directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar

4 d).1 El Comité recordó que, en su 107º periodo de sesiones, había acordado incluir en el programa de trabajo un nuevo resultado sobre la elaboración de directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar en los órdenes del día bienales de 2020-2021 y 2022-2023, con 2022 como plazo de ultimación previsto.

4 d).2 El Comité también recordó que, en su 108º periodo de sesiones, había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, bajo la coordinación de Indonesia, para que siguiera avanzando en la labor sobre el resultado "Directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar".

4 d).3 El Comité recordó además que, al igual que el resultado "Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos", tanto la OMI como la OIT tendrían que participar en la elaboración de las directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar, como parte del Grupo mixto de trabajo tripartito OIT/OMI, para identificar y abordar los problemas de la gente de mar y el factor humano.

4 d).4 Se informó al Comité de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la elaboración de directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar, como figura en el informe del Grupo (documento LEG 109/4(d)). El Grupo elaboró directrices prácticas para los Estados rectores de puertos, los Estados de abanderamiento y los Estados de los que sea nacional la gente de mar sobre cómo abordar los casos de abandono de gente de mar.

4 d).5 Durante las deliberaciones que siguieron, se manifestaron las siguientes opiniones:

- .1 Las directrices que figuran en el anexo del documento LEG 109/4(d) podrían acelerar considerablemente la resolución de los casos de abandono de gente de mar y fomentarían en gran medida la cooperación entre los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos. Servirían de recordatorio para que el sector y las partes interesadas cumplan efectivamente sus responsabilidades.
- .2 Si bien las directrices no serían de carácter obligatorio ni jurídicamente vinculantes, ayudarían, contribuirían y facilitarían la elaboración y la implantación de medidas prácticas para que las autoridades de los Estados rectores de puertos y de los Estados de abanderamiento puedan resolver los casos de abandono de manera rápida y eficaz.

- .3 Deberían hacerse todos los esfuerzos y utilizarse todos los mecanismos posibles para resolver los casos de abandono, lo que tendría un efecto positivo en el bienestar de la gente de mar.
- .4 Las directrices, tal como están redactadas, no contienen medidas prácticas para resolver los casos de abandono de manera rápida y eficaz. Las circunstancias son distintas para cada caso. En un caso, se incluyó indebidamente un buque en la base de datos de abandonos debido a un retraso en la repatriación, a pesar de que existía un plan de repatriación acordado.
- .5 Las directrices deberían aclarar que, de acuerdo con lo estipulado en el MLC, 2006, debe cumplirse como mínimo uno de los tres criterios de abandono antes de que el caso se considere abandono. Deberían abordar la amplia gama de marcos hipotéticos reales de abandono, como los buques bajo arresto comercial o los armadores que no pagan los salarios debido a problemas de liquidez. Sin embargo, las directrices no deberían abordar cuestiones de seguridad de los buques ni hacer referencia a los procedimientos judiciales.
- .6 La labor del Grupo de trabajo por correspondencia fue muy clara y eficaz, al igual que las directrices, y el Grupo mixto de trabajo OMI/OIT no debería funcionar como un órgano de apelación de la labor desarrollada en la OMI.
- .7 Debería considerarse la posibilidad de un mecanismo para la recuperación de los costos asociados al abandono de la gente de mar, en consonancia con el MLC, 2006.

4 d).6 Tras deliberar, el Comité acordó:

- .1 refrendar el proyecto de directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar (LEG 109/4(d), anexo);
- .2 remitir al Grupo mixto de trabajo tripartito OIT/OMI el informe y el proyecto de directrices como documento de base para que lo examine y lo afine con miras a determinar y abordar las cuestiones sobre la gente de mar y el factor humano;
- .3 considerar la posibilidad de aprobar de manera definitiva las directrices en un futuro periodo de sesiones del Comité; y
- .4 ampliar hasta 2023 el plazo de ultimación previsto del resultado del Comité sobre la elaboración de directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar.

4 d).7 El Comité expresó su agradecimiento a la Sra. Galuh Rarasanti (Indonesia) por haber coordinado el Grupo de trabajo por correspondencia y por la excelente labor realizada.

4 d).8 El Comité examinó el documento LEG 109/4(d)/1 (India), el cual contiene información sobre las dificultades que enfrentan los marinos y los Estados Miembros en los casos de abandono de la gente de mar. En este documento también se propuso incluir información específica sobre el abandono de la gente de mar en la base de datos conjunta OMI/OIT sobre

el abandono de la gente de mar, y que se habilite un mecanismo mediante el cual se facilite un rápido intercambio de información y las respuestas por parte de las autoridades del Estado de abanderamiento, el Estado rector de puertos más cercano y el Estado Miembro del que sea nacional la gente de mar abandonada.

4 d).9 Durante las deliberaciones que siguieron se manifestaron las siguientes opiniones:

- .1 Se entendió la intención de las propuestas de India presentadas en el documento LEG 109/4(d)/1; sin embargo, se expresó cierta preocupación por el intercambio de los datos personales de la gente de mar abandonada.
- .2 La información personal, como el nombre y los números del Certificado de Descarga Continua (CDC) y del documento de identidad (SID) de la gente de mar abandonada debería intercambiarse únicamente entre las partes relacionadas con el caso de abandono, es decir, el propietario del buque, el Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto, según proceda.
- .3 Los datos personales de la gente de mar abandonada no deberían hacerse disponibles, a través de la base de datos conjunta OMI/OIT, a personas y Estados Miembros que no sean pertinentes para sus casos. Una alternativa podría ser proporcionar solamente acceso restringido a la base de datos.
- .4 La elaboración de un mecanismo para dar una respuesta rápida en los casos de abandono debería debatirse en el seno del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT, ya que las cuestiones relativas al abandono de la gente de mar también entran en el ámbito del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.
- .5 Los Estados de abanderamiento deberían ayudar a los Estados exportadores de mano de obra facilitándoles información que podría facilitar la resolución de los casos de gente de mar abandonada. Si bien se deben salvaguardar los datos personales, es imprescindible que la base de datos siga siendo de acceso público. Sería conveniente incluir en la base de datos información sobre la participación de las autoridades gubernamentales que se ocuparon de la resolución de los casos de abandono.
- .6 En ocasiones anteriores, el Comité había acordado enmiendas a los procedimientos de notificación de la base de datos en consulta con la OIT. De esta manera se podrían introducir todas las modificaciones a los procedimientos de notificación existentes, pero también podrían incluirse en el orden del día del recién creado Grupo mixto de trabajo OMI/OIT.

4 d).10 Tras deliberar, el Comité acordó:

- .1 tomar nota de la información presentada en el documento LEG 109/4(d)/1;
- .2 incluir, en el formulario de notificación de la base de datos conjunta OMI/OIT sobre el abandono de la gente de mar, información que indique la respuesta o las medidas adoptadas por el Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto y el Estado Miembro del que sea nacional la gente de mar;
- .3 remitir la cuestión de la inclusión del nombre y el número del CDC o del SID de la gente de mar abandonada al Grupo mixto de trabajo OMI/OIT para que encuentre soluciones e informe al LEG 110; y

- .4 alentar a los Estados Miembros a que habiliten un mecanismo para proporcionar una respuesta rápida en los casos de abandono de la gente de mar desde la perspectiva del Estado de abanderamiento en cuestión, el Estado rector del puerto y el Estado del que sea nacional la gente de mar.

Archivo de audio: martes, 22 de marzo de 2022

5 ASESORAMIENTO Y ORIENTACIONES EN RELACIÓN CON LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI

5 a) Repercusiones que tiene para el transporte marítimo y la gente de mar la situación en el mar Negro y el mar de Azov

5.1 El Comité examinó el documento LEG 109/10/Add.1 (Secretaría) en el que se informó de los resultados del 35º periodo de sesiones extraordinario del Consejo (C/ES.35), celebrado a distancia entre el 10 y el 18 de marzo de 2022, para debatir las repercusiones en el transporte marítimo y la gente de mar de la situación en el mar Negro y el mar de Azov, y que contiene los pasajes pertinentes del proyecto de informe del C/ES.35. El Comité recordó que el Consejo, entre otras cosas, había pedido a los comités de la OMI que tuvieran a bien examinar formas de intensificar los esfuerzos de los Estados Miembros y de las organizaciones observadoras para respaldar a la gente de mar y a los buques mercantes afectados, y que consideraran las repercusiones de esta situación para la implantación de los instrumentos de la Organización, adoptaran las medidas oportunas e informaran al respecto al Consejo.

5.2 El Comité tomó nota de las intervenciones de la delegación de Ucrania en relación con los documentos, que figuran en el anexo 5 del presente informe. El Comité también tomó nota de las intervenciones de la delegación de la Federación de Rusia sobre esta cuestión, que figuran en el anexo 5 del presente informe.

5.3 En el debate que siguió, muchas delegaciones condenaron la invasión rusa de Ucrania como una violación del derecho internacional y de la Carta de las Naciones Unidas y plantearon su preocupación por la repercusión en el transporte marítimo y la gente de mar de la situación en el mar Negro y el mar de Azov, en consonancia con las decisiones adoptadas por el 35º periodo de sesiones extraordinario del Consejo. El Comité tomó nota de las declaraciones formuladas por varias delegaciones a este respecto, que figuran en el anexo 5 del informe.

5.4 La delegación de Francia, apoyada por Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, Chipre, Croacia, Dinamarca, España, Georgia, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Nueva Zelandia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido y Suecia, propusieron la adopción de las siguientes medidas:

- .1 se debería introducir un punto específico en el orden del día del Comité jurídico para tratar las repercusiones en el transporte marítimo y la gente de mar de la situación en el mar Negro y el mar de Azov;
- .2 deberían elaborarse directrices sobre la repercusión de la situación en el mar Negro y el mar de Azov en los certificados de seguro;
- .3 se debería constituir un grupo de trabajo en el presente periodo de sesiones del Comité jurídico para que elabore dichas directrices; y
- .4 se presentaría a la Secretaría un documento J que contenga la propuesta de

directrices.

5.5 En el debate que siguió hubo un apoyo generalizado para que el Comité incluya un subpunto específico del orden del día a fin de tratar la repercusión en el transporte marítimo y en la gente de mar de la situación en el mar Negro y el mar de Azov, de modo que se puedan tomar las medidas adecuadas con respecto a la implantación de los instrumentos de la OMI (véase también el párrafo 1.5 *supra*). También hubo un amplio apoyo para constituir un grupo de trabajo que se encargaría de elaborar directrices sobre las repercusiones de la situación en el mar Negro y el mar de Azov en las prescripciones de seguro obligatorio y los certificados de seguro en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992, el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, el Convenio de Atenas de 2002 y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio de 2007.

5.6 Tras constatar que el nuevo subpunto del orden del día contaba con un amplio apoyo, el Comité acordó que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento interior del Comité jurídico, la Secretaría publicaría un orden del día revisado que incluyera el nuevo subpunto del orden del día propuesto.

5.7 En cuanto a la constitución de un grupo de trabajo, el Comité acordó que uno de los proponentes del documento J debería presentar a la Secretaría el proyecto de directrices para que pudiera publicarse en IMODOCS, a fin de que lo examine el Comité.

5.8 En cuanto a las cuestiones de procedimiento planteadas, la Presidencia del Comité formuló las siguientes observaciones:

- .1 la situación en Ucrania no estaba prevista cuando se convocó el 109º periodo de sesiones del Comité jurídico;
- .2 se trata de un asunto tan urgente e importante que se convocó un periodo de sesiones extraordinario del Consejo con poca antelación para tratarlo;
- .3 en su 35º periodo de sesiones extraordinario, el Consejo dio instrucciones expresas a los comités de la OMI, incluido el Comité jurídico, de que "consideren las repercusiones de esta situación para la implantación de los instrumentos de la Organización y adopten las medidas oportunas";
- .4 la propuesta de constituir un grupo de trabajo para elaborar orientaciones sobre las repercusiones de la situación en el mar Negro y el mar de Azov para los certificados de seguro es coherente con esta orientación y entra claramente en el mandato del Comité;
- .5 el Reglamento interior del Comité jurídico y la Organización y método de trabajo del Comité no prohíben que se convoque un grupo de trabajo con poca antelación para tratar una situación urgente, especialmente cuando el Consejo ha dado instrucciones al Comité para que actúe;
- .6 en el pasado, la OMI ha convocado grupos de trabajo con carácter urgente para tratar cuestiones urgentes; el ejemplo más reciente fue la resolución MSC elaborada durante el periodo de sesiones ALCOM, celebrado en septiembre de 2020, "Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19", pero también se había hecho en otras ocasiones;

- .7 el punto propuesto no es un nuevo resultado, sino que se inscribe en el punto 5 del orden del día, "Asesoramiento y orientaciones en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI";
- .8 en el artículo 17 del Reglamento interior del Comité jurídico se estipula que no se empezará a deliberar sobre ningún punto del orden del día hasta que, por lo menos, hayan transcurrido 24 h desde la distribución de los documentos pertinentes; sin embargo, el artículo 17 también permite al Comité una dispensa de este periodo;
- .9 por lo tanto, el Comité está facultado para convocar a un grupo de trabajo para que trate esta cuestión; y
- .10 los documentos que contienen las propuestas de directrices y el mandato provisional del grupo se publicaron en IMODOCS.

5.9 El Comité aceptó estas observaciones y conclusiones. Además, el Comité aceptó la aclaración adicional de la Presidencia del Comité de que los artículos 14.3 y 17 del Reglamento interior del Comité jurídico se aplican a este asunto y que se habían seguido, mientras que el artículo 16 no es aplicable.

5.10 El Comité también aceptó la aclaración de que se incluyera en el punto 5 actual del orden del día del Comité jurídico (Asesoramiento y orientaciones en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI) un nuevo subpunto a) sobre las repercusiones que tiene para el transporte marítimo y la gente de mar la situación en el mar Negro y el mar de Azov.

5.11 Además, el Comité acordó constituir un grupo de trabajo para que elabore orientaciones sobre las repercusiones de la situación en el mar Negro y el mar de Azov en la implantación de los instrumentos que son competencia del Comité jurídico, como se propone en el documento LEG 109/J/4. En este contexto, el Comité acordó una dispensa del plazo de preaviso de 24 h previsto en el artículo 17.

Constitución de un grupo de trabajo

5.12 Tras examinar el proyecto de mandato del Grupo de trabajo presentado por la Presidencia en el documento LEG 109/WP.5, el Comité lo aceptó y constituyó un grupo de trabajo, presidido por el Sr. Diego Ramírez (Islas Marshall), y le encargó que, utilizando el documento LEG 109/J/4 como documento de base y teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones adoptadas por el Comité:

- .1 ultime las orientaciones sobre las repercusiones que tiene la situación en el mar Negro y el mar de Azov en la implantación de los convenios que son competencia del Comité jurídico y, en particular, en los certificados de seguro expedidos en virtud de estos convenios,
- .2 asesore al Comité sobre el formato de dichas orientaciones (es decir, resolución LEG, circular LEG, decisiones del Comité, etc.); y
- .3 presente al Pleno un informe escrito sobre la labor realizada, que incluya el texto de las orientaciones definitivas, el viernes 25 de marzo de 2022.

Informe del Grupo de trabajo

5.13 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo (LEG 109/WP.6) y lo aprobó en general.

5.14 El Comité estuvo de acuerdo con el Grupo de trabajo en que las orientaciones deberían emitirse en una circular del Comité jurídico. El Comité aceptó el texto de las orientaciones, el cual figura en el anexo del documento LEG 109/WP.6. En consecuencia, el Comité aprobó la circular LEG.1/Circ.12: "Orientaciones sobre las repercusiones que tiene la situación en el mar Negro y el mar de Azov en los certificados de seguro u otras garantías financieras", la cual figura en el anexo 1 del presente informe.

Expedición ilegal y no autorizada de certificados a buques en la República Autónoma de Crimea y la ciudad de Sebastopol (Ucrania), ocupadas temporalmente por la Federación de Rusia

5.15 El Comité tomó nota de los documentos LEG 109/5 (Ucrania) sobre la expedición no autorizada e ilegal de certificados del derecho a navegar bajo el pabellón de la Federación de Rusia por parte de las autoridades rusas en la República Autónoma de Crimea y la ciudad de Sebastopol (Ucrania), temporalmente ocupadas por la Federación de Rusia, y LEG 109/5/Add.1 (Ucrania) sobre el examen de las repercusiones de la situación en el mar Negro y el mar de Azov, causada por la agresión armada de la Federación de Rusia contra Ucrania, para la implantación de los instrumentos de la Organización. Con respecto al documento LEG 109/5/Add.1, el Comité también tomó nota de que la información que figura en el anexo 1 indica la intención de los copatrocinadores de plantear temas en el 127º periodo de sesiones del Consejo, y que el Consejo, el Comité de seguridad marítima (MSC) y el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III) tendrían que examinar la información presentada en el anexo 2 de dicho documento, según proceda.

Archivo de audio: lunes, 21 de marzo de 2022, martes, 22 de marzo de 2022, y viernes, 25 de marzo de 2022

6 MEDIDAS PARA PREVENIR LAS PRÁCTICAS ILÍCITAS RELACIONADAS CON LA MATRICULACIÓN FRAUDULENTO Y LOS REGISTROS FRAUDULENTOS DE BUQUES

6.1 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre medidas adicionales para prevenir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques constituido en el LEG 108 (LEG 108/6) y se mostró conforme con las definiciones de "matriculación fraudulenta" y "registro fraudulento". El Comité también había acordado que se elaborase una definición de "documentos falsos" y que la Secretaría coordinara un estudio para abordar las cuestiones planteadas en el párrafo 2 del documento LEG 106/7/4, teniendo en cuenta el anterior estudio amplio y detallado publicado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) titulado "Examen y análisis de las medidas que podrían adoptarse para reducir al mínimo la frecuencia del fraude marítimo y la piratería".

6.2 El Comité también recordó que la Asamblea, en su trigésimo segundo periodo de sesiones, había adoptado la resolución A.1162(32): "Alentar a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas pertinentes a que fomenten la adopción de medidas para prevenir y reprimir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos y otros actos fraudulentos en el sector marítimo", que había aprobado el LEG 108.

6.3 El Comité además recordó que, en vista de la necesidad de seguir examinando una serie de cuestiones y propuestas pendientes relativas a la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques, había constituido un grupo de trabajo interperiodos a

distancia para que desempeñase su labor por correspondencia, con la posibilidad de reunirse virtualmente si los miembros del grupo así lo deseaban, bajo la coordinación de los Estados Unidos y con el mandato establecido en el párrafo 6.23 del documento LEG 108/16/1, y le encargó que presentara un informe al LEG 109.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

6.4 Al examinar el documento LEG 109/6 (Estados Unidos), que contiene el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques, el Comité tomó nota de que el Grupo había podido elaborar la definición de "documentos falsos", que figura en el párrafo 9 del documento LEG 109/6. El Comité también tomó nota de que el Grupo había elaborado el nombre, el objetivo y el mandato para la creación de un grupo de estudio sobre las cuestiones planteadas en relación con la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques y las posibles medidas para prevenirlos, que figuran en los párrafos 5 a 8 del documento LEG 109/6 y en su anexo. El Comité también tomó nota de la solicitud a la Secretaría de coordinar el estudio, incluir a la UNCTAD, la UMM, el IMLI y otras partes interesadas, y de explorar la posible financiación del estudio.

6.5 El Comité tomó nota de que el Grupo no había tenido tiempo suficiente para examinar el apartado .6 de su mandato (determinar, según fuera necesario, qué puntos debería examinar más a fondo el Comité jurídico en su próximo periodo de sesiones y elaborar un plan de trabajo detallado). El Comité también tomó nota de que el Grupo había recomendado que el resultado se mantuviera abierto hasta 2024 a fin de examinar en el LEG 111 el informe del grupo de estudio propuesto.

Definición propuesta de "documentos falsos"

6.6 El Comité se mostró de acuerdo con el texto elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia en lo que respecta a los "documentos falsos". Asimismo, el Comité acordó que la definición debería ser la de "documentos falsificados/falsos".

6.7 El Comité tomó nota de las propuestas formuladas por una delegación para estudiar la viabilidad de una plataforma internacional, ya sea independiente o ya sea en el marco del módulo existente "*Ship and Company Particulars*" (Datos de los buques y las compañías) en el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), para que las administraciones puedan intercambiar información sobre los certificados de matrícula anulados y estudiar la posibilidad de disponer de un código QR o de barras en los certificados de matrícula. A este respecto, el Comité invitó a los autores de las propuestas a que consideraran la posibilidad de presentar otras propuestas al Comité o al grupo de estudio que se constituyera.

6.8 El Comité tomó nota de la importancia de compartir información sobre estos importantes asuntos. En este contexto, el Comité tomó nota de que Malta, junto con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), había acogido un simposio virtual para examinar formas de reforzar el estado de derecho marítimo y combatir las actividades ilícitas. El simposio contó con ponentes de varios países que, junto con expertos en política marítima de la UNODC, la Unión Africana y la Unión Europea, debatieron las últimas tendencias y pautas registradas para eludir las sanciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSC), y compartieron su experiencia sobre las lagunas que existen y se utilizan, a sabiendas o no, para realizar actividades ilícitas y eludir las sanciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Durante el simposio, los participantes respaldaron firmemente el intercambio de información sobre buques problemáticos a nivel mundial.

Grupo de estudio sobre las cuestiones planteadas en relación con la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques y las posibles medidas para prevenirlos

6.9 El Comité respaldó la creación del grupo de estudio y, en general, el mandato elaborado por el grupo de trabajo por correspondencia. El Comité acordó que el título y las preguntas que debía abordar el grupo de estudio incluyesen el texto "y combatirlos" detrás de "prevenir". El Comité también acordó incluir una pregunta adicional en la pregunta 1.8 del mandato: "¿Qué otras sanciones jurídicas internacionales y efectivas para la matriculación fraudulenta, tales como sanciones penales y medidas administrativas, podrían imponerse?". Asimismo, el Comité acordó incluir, en la pregunta 2, ejemplos facilitados de sucesos denunciados y, en la pregunta 5, ejemplos de prácticas de los Estados sobre casos de prevención y disuasión.

6.10 El Comité tomó nota de la preocupación manifestada por las delegaciones de que los buques que utilizan certificados fraudulentos podían comerciar en todo el mundo. Estos buques necesitaban combustible, provisiones de repuesto y tripulación y solo podían comerciar porque algunas redes facilitaban sus operaciones. Asimismo, había repercusiones para los marinos a bordo de estos buques. Por lo tanto, el Comité acordó que el grupo de estudio examinase también la cuestión más amplia de cómo la certificación fraudulenta facilitaba estas prácticas, que menoscababan el comercio internacional legítimo.

6.11 Teniendo en cuenta que esta instrucción adicional en el mandato ampliaría el alcance de la labor del grupo de estudio, el Comité acordó que el grupo de estudio llegase a conclusiones preliminares sobre este asunto e informara al respecto al Comité. El mandato de este grupo de estudio figura en el anexo 2 del presente informe.

6.12 En cuanto a la financiación del estudio, el Comité alentó a los Estados a aportar fondos para el estudio y a ponerse en contacto con la Secretaría consiguientemente.

Cuestiones pendientes

6.13 El Comité alentó a los Estados Miembros a que facilitasen la información pertinente sobre los registros sinópticos continuos en el módulo pertinente del GISIS y para facilitar información sobre sus registros de buques en el módulo de puntos de contacto del GISIS, haciendo uso del formulario incluido en el anexo de la circular nº 4190 sobre la comunicación de información a la Organización acerca de los registros de buques para su inserción en la sección de registros de buques del módulo de puntos de contacto del GISIS, de conformidad con la resolución A.1142(31): "Medidas para prevenir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques".

6.14 Tras recordar el párrafo 12 del documento LEG 109/6, el Comité invitó a las delegaciones interesadas a presentar propuestas sobre las medidas nacionales de ejecución relativas a la confiscación de buques matriculados fraudulentamente.

6.15 El Comité acordó ampliar hasta 2024 el plazo de ultimación previsto para este resultado y alentó a las delegaciones interesadas a que presentaran los documentos pertinentes para que el Comité los examinara en el próximo periodo de sesiones.

Información en los documentos LEG 109/6/1 y LEG 109/6/1/Add.1

6.16 El Comité recordó que los documentos LEG 109/6/1 y LEG 109/6/1/Add.1 (Secretaría) contenían observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques que

figuraba en el documento LEG 109/6 y proporcionaban información actualizada sobre distintas cuestiones relacionadas con la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques con posterioridad al LEG 108. En particular, el Comité recordó que los documentos informaban al Comité sobre las comunicaciones recibidas de los Gobiernos de la República de Zambia, Guyana y Vanuatu sobre las actividades de registros fraudulentos, y le transmitían la información recibida de INTERTANKO sobre varios casos de utilización de identidades falsas por buques. Los documentos también proporcionaban al Comité información actualizada sobre la lista de los buques matriculados fraudulentamente y sobre dónde encontrar esta información en el GISIS, así como sobre la lista de los gobiernos que habían facilitado información sobre sus registros de buques de conformidad con la resolución A.1142(31): "Medidas para prevenir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques".

6.17 El Comité tomó nota de la información adicional proporcionada por la delegación de Vanuatu de que el sitio web del registro fraudulento a nombre de Vanuatu había cerrado y que no se había expedido ningún otro certificado desde entonces. El Comité también tomó nota de la información proporcionada por la delegación de Singapur de que, en relación con la compañía que opera con el nombre de "International Maritime Safety Agency for Guyana Pte Ltd.", como se informa en el documento LEG 109/6/1, las comprobaciones recientes que había llevado a cabo en el registro público de entidades comerciales de Singapur habían mostrado que la compañía había cambiado su nombre por el de "Laos Ship Registry and Maritime Safety Administration Pte. Ltd".

6.18 El Comité tomó nota de la información adicional facilitada verbalmente por el observador de INTERTANKO en relación con los buques enumerados en el párrafo 4 del documento LEG 109/6/1, que estaban operando internacionalmente utilizando identidades falsas y los mismos nombres que los de la compañía Frontline. Los buques fueron vistos electrónicamente en los siguientes lugares:

Front Creed: norte del golfo Pérsico y golfo de Guinea
Front Stamina: golfo de Guinea, estrecho de Singapur y mar Amarillo
Front Master: golfo de Guinea y mar Amarillo
Front Core: múltiples puntos en el golfo de Guinea
Front Kingdom: múltiples puntos en el golfo de Guinea

y los hidrocarburos se cargaban en la parte septentrional del golfo Pérsico y luego se trasvasaban en el golfo de Guinea a buques que descargan en el mar Amarillo. El Comité tomó nota de la preocupación de que estas actividades perjudicaban al comercio internacional y podían plantear un riesgo si estos buques se viesan involucrados en un accidente con consecuencias ambientales catastróficas para los Estados afectados.

6.19 Tras tomar nota de las preocupaciones ya planteadas por algunas delegaciones de que los datos del SIA se manipulaban deliberadamente y de que los buques podían operar transmitiendo datos falsos, el Comité acordó informar al MSC sobre esta cuestión, ya que tal vez dicho comité desee investigar cómo buques que no se han matriculado debidamente han podido obtener números de ISMM.

Archivos de audio: martes, 22 de marzo de 2022, y miércoles, 23 de marzo de 2022

7 MEDIDAS PARA EVALUAR LA NECESIDAD DE ENMENDAR LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

7.1 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había convenido en incluir en su orden del día bienal correspondiente a 2022-2023 un resultado nuevo sobre la

elaboración de medidas para evaluar la necesidad de enmendar los límites de responsabilidad, fijando en 2023 el plazo de ultimación previsto. El Comité también recordó que había invitado a que se presentaran al LEG 109 propuestas concretas sobre el alcance del resultado nuevo, tras examinar pormenorizadamente cualquier medida propuesta.

7.2 El Comité tomó nota de que se habían presentado tres documentos en relación con este punto del orden del día: el documento LEG 109/7 (Australia y República de Corea), en el que se informaba sobre la labor informal realizada por las partes interesadas en el lapso interperiodos para hacer avanzar el punto del programa de trabajo y abordar las preocupaciones planteadas en el LEG 108; el documento LEG 109/7/1 (Australia y otros), en el que se proponía constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos oficial y otra labor interperiodos; y el documento LEG 109/7/2 (Clubes P e I), en el que se informa sobre la consideración de los datos de sucesos por parte de los Clubes P e I en relación con las futuras propuestas de metodología sobre la elaboración de medidas para evaluar la necesidad de enmendar los límites de responsabilidad.

7.3 En el debate posterior la mayoría de las delegaciones que intervinieron se mostraron a favor de hacer avanzar la labor sobre este punto mediante la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos oficial, aunque muchas delegaciones se hicieron eco de las preocupaciones planteadas por los Clubes P e I en el documento LEG 109/7/2 en cuanto a que deberían indicarse claramente qué convenios tendría que examinar el grupo de trabajo por correspondencia. A fin de responder a esta preocupación, el Comité acordó que la labor del grupo de trabajo por correspondencia debería limitarse inicialmente al examen del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, reconociendo que el alcance de su labor podría ampliarse posteriormente.

7.4 Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por que era necesario adoptar decisiones de carácter normativo sobre principios clave antes de poder iniciar la elaboración de metodologías concretas y por que un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos no debería abordar estas importantes y fundamentales cuestiones. Reconociendo las preocupaciones por la necesidad de abordar aún los principios subyacentes, el Comité acordó encargar al grupo de trabajo por correspondencia que precise aún más los principios y consideraciones normativas, con la perspectiva de constituir un grupo de trabajo en el LEG 110 para avanzar en esta labor.

7.5 Asimismo, se manifestó preocupación por los posibles efectos de sus decisiones sobre responsabilidad e indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en el marco del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, y por que la revisión de los límites de responsabilidad no debería dar lugar a la reducción de los límites.

7.6 En conclusión, el Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos LEG 109/7, LEG 109/7/1 y LEG 109/7/2 y acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por Australia,¹ y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos LEG 108/13, LEG 108/16/1, LEG 109/7 y LEG 109/7/2, así como las

¹ Se ruega a todas las partes que deseen participar en el grupo de trabajo por correspondencia que se pongan en contacto con:
Elisa Boughton, Manager International and Domestic Engagement,
Policy and Regulation,
Autoridad australiana de seguridad marítima
Correo electrónico: elisa.boughton@amsa.gov.au
Teléfono: +61 2 6279 5608

observaciones, propuestas y decisiones del Comité jurídico, en particular que la labor de este grupo de trabajo por correspondencia se limitará inicialmente al examen del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, desempeñe su labor por correspondencia, con la posibilidad de reunirse virtualmente, si los miembros del grupo así lo deseaban, y:

- .1 elabore una lista de los principios y consideraciones normativas con respecto a los cuales el Comité tendrá que adoptar una decisión para concluir las metodologías;
- .2 inicie la elaboración de los elementos que tendrían que incluirse en un proyecto de metodología para la recopilación y la notificación periódica de la experiencia que se tenga de los sucesos y los daños resultantes, en el que se incluyan la(s) fuente(s) de dichos datos e información, los medios para su recopilación y verificación (si es necesario) y el contenido y el procedimiento de dicha notificación;
- .3 inicie la elaboración de los elementos que tendrían que incluirse en un proyecto de metodología para evaluar las fluctuaciones registradas en el valor de las monedas, refleje en él la orientación proporcionada sobre las prácticas existentes para evaluar dichas fluctuaciones y vele por que toda metodología de este tipo sea transparente, rigurosa y repetible, pero no onerosa; y
- .4 presente un informe al LEG 110.

7.7 El Comité también encargó a la Secretaría que:

- .1 trabajara con el Comité para elaborar el procedimiento de notificación de la "experiencia de los sucesos", que podría incluir un nuevo módulo del GISIS; y
- .2 se pusiera en contacto con las organizaciones internacionales u organismos regionales apropiados con regímenes de responsabilidad similares, solicitara asesoramiento para el Comité sobre las prácticas existentes para evaluar las fluctuaciones registradas en el valor de las monedas y compartiera esa información con el grupo de trabajo por correspondencia a final de junio de 2022, a más tardar.

7.8 En relación con los datos de sucesos, el Comité tomó nota de una observación en cuanto a que estos deberían incluir tanto los datos de siniestros como de sucesos y de otra observación en cuanto a que también era importante considerar los datos de los Estados ribereños.

Archivos de audio: miércoles, 23 de marzo de 2022, y viernes, 25 de marzo de 2022

8 MANUAL DE RECLAMACIONES RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001

8.1 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había acordado incluir en su orden del día bienal correspondiente a 2022-2023 un resultado nuevo sobre la elaboración de un manual de reclamaciones relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad civil

nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques, 2001), fijando en 2023 el plazo de ultimación previsto.

8.2 El Comité también recordó que había invitado a que se presentaran al LEG 109 propuestas concretas sobre el alcance del resultado nuevo y que las delegaciones interesadas en hacer avanzar esta labor en el lapso interperiodos podían ponerse en contacto con los Clubes P e I.

Labor interperiodos

8.3 El Comité examinó el documento LEG 109/8 (Canadá y otros), en el que se informaba de los avances realizados en el lapso interperiodos por un grupo oficioso en la elaboración de un manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, de conformidad con las indicaciones dadas por el Comité en su 108º periodo de sesiones. El Comité tomó nota de que la elaboración del texto de un manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, era esencial y beneficiaría de manera significativa a quienes sufrieran pérdidas por los daños debidos a la contaminación causada por los derrames de hidrocarburos para combustible de los buques en las aguas de un Estado Parte. El Comité también tomó nota de que el proyecto de texto que figura en el anexo del documento era sustancial, pero era necesario seguir trabajando en él.

8.4 El Comité se refirió a las siguientes 10 orientaciones (del párrafo 6 del documento LEG 109/8) que guiaron a los miembros del grupo al elaborar el texto del proyecto de manual de reclamaciones, que figura en el anexo del documento:

- .1 El texto del manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, debería redactarse de manera que proporcione a los posibles reclamantes información importante sobre los procesos que deban seguir cuando presenten reclamaciones que puedan quedar comprendidas en el ámbito de aplicación del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001.
- .2 El manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, también debería tratar de proporcionar una uniformidad en el tratamiento de las reclamaciones en todo el mundo, así como ofrecer orientaciones útiles a los peritos y expertos técnicos, a fin de facilitar un enfoque uniforme para la evaluación de las reclamaciones.
- .3 El manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, debería tratar de evitar enfoques conflictivos y contradictorios en los casos en que los daños debidos a contaminación se hayan producido en diferentes Estados Parte en el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001.
- .4 El Manual de reclamaciones de los FIDAC proporciona la base para el proyecto de texto del manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, y cada una de las cuatro secciones se ha redactado haciendo referencias cruzadas a la sección correspondiente del Manual de reclamaciones de los FIDAC.
- .5 Esto es relevante e importante dado que las definiciones de "daños debidos a contaminación" y "medidas preventivas" en el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, son idénticas a las del Convenio

internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de responsabilidad civil de 1992) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992) (a excepción de la referencia en el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, a "hidrocarburos para combustible" en lugar de simplemente a "hidrocarburos"), y los redactores del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, pretendían que el alcance de los daños debidos a contaminación en ese Convenio estuviera en consonancia con el alcance de los daños debidos a contaminación regidos por el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

- .6 Se reconoce que el Manual de reclamaciones de los FIDAC no pretende explicar el Convenio de responsabilidad civil de 1992 ni el Convenio del Fondo de 1992 en detalle o en términos jurídicos, y el proyecto de manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, tampoco pretende hacerlo para el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001. En general, pretenden ofrecer una guía utilizable y accesible a una gran variedad de posibles reclamantes y audiencias.
- .7 A diferencia del régimen del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, los reclamantes no pueden acceder a un segundo nivel de indemnización (proporcionado por los receptores de los hidrocarburos persistentes) cuando la responsabilidad y la indemnización se rigen por el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001.
- .8 La naturaleza de un manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, será, por tanto, necesariamente diferente en algunas partes de la del Manual de reclamaciones de los FIDAC. El Manual de reclamaciones de los FIDAC es un manual acordado por los órganos rectores de los Fondos, en el que describe su práctica a los reclamantes y que ha sido publicado por los FIDAC, las organizaciones intergubernamentales constituidas por el Convenio del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario de 2003 para proporcionar indemnización por daños ocasionados por la contaminación resultante de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque.
- .9 Como tal, el proyecto de manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, puede describir el tipo de reclamaciones que pueden considerarse que quedan comprendidas dentro del ámbito de aplicación del Convenio. También puede proporcionar información sobre los principios generales de admisibilidad de las reclamaciones, pero no puede ser un recurso autorizado o definitivo. En última instancia, la naturaleza y la admisibilidad de las reclamaciones, así como la interpretación general que se da a las disposiciones del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, son cuestiones que deben determinar los tribunales nacionales de los Estados Parte. Esto queda claro en el proyecto de texto del manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, que se ha redactado como un documento orientativo en lugar de un documento en el que se establece una postura definitiva sobre la admisibilidad de las reclamaciones. No obstante, se reconoce que puede ser necesario seguir trabajando en la redacción del

texto para garantizar que el proyecto del manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, refleje esta realidad.

- .10 Hay varios aspectos en los que el Manual de reclamaciones de los FIDAC trata de proporcionar orientaciones específicas, pero en algunos casos se ha considerado preferible dejar que las jurisdicciones nacionales y sus tribunales resuelvan estas cuestiones relativas a las pruebas y la determinación de los hechos en el proyecto de texto del manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001.

8.5 En el debate posterior se formularon las observaciones siguientes sobre el documento y se expresaron las opiniones que se indican a continuación:

- .1 la labor sobre el proyecto del manual de reclamaciones debería continuar en el lapso interperiodos, con miras a finalizarlo para su adopción en el LEG 110;
- .2 el manual de reclamaciones debería difundirse mediante una circular LEG y el grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, en caso de constituirse, debería elaborar el proyecto de dicha circular;
- .3 el manual de reclamaciones no era una interpretación del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001;
- .4 el manual de reclamaciones no tenía por objeto retrasar la implantación de las disposiciones del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, sino que debería ayudar a los tribunales, las víctimas, los propietarios, los aseguradores y otras partes interesadas y aportar claridad en caso de daños por contaminación;
- .5 el manual de reclamaciones ayudaría a las Partes en el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, y a los Estados que tuvieran intención de adherirse al Convenio;
- .6 era conveniente proporcionar una orientación interpretativa que pudiera ayudar a tramitar las reclamaciones de indemnización;
- .7 aunque el manual de reclamaciones no tendría carácter vinculante, la adopción por parte del Comité representaría la aprobación de su contenido, el cual debería reflejar, por tanto, las opiniones de las Partes en el Convenio en cuanto a los tipos de reclamaciones de indemnización que eran admisibles;
- .8 al tiempo que se reconoce la relación entre el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenio de responsabilidad civil) y el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, debería considerarse específicamente qué aspecto del Manual de reclamaciones de los FIDAC debe adoptarse, por lo que el grupo de trabajo por correspondencia propuesto debería considerar estas cuestiones e informar al respecto al LEG 110;
- .9 la responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques es una cuestión que

preocupa especialmente a los países en desarrollo vulnerables, incluidos los pequeños estados insulares en desarrollo que dependen en gran medida de la pesca, la acuicultura y el turismo, y que pueden estar expuestos a un derrame de hidrocarburos para combustible de buques cada vez más grandes que hacen escala en sus puertos o que navegan cerca de sus costas, por lo que se deberían examinar más a fondo algunas de las cuestiones clave que interesan especialmente a los demandantes, incluidas, entre otras, las cuestiones relativas a la limitación de la responsabilidad del propietario del buque en virtud de acuerdos internacionales, las diferencias entre las reclamaciones directas contra los propietarios de buques o sus aseguradores mutuos, y los procedimientos judiciales formales en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, contra cualquiera de las partes que entran en la definición de "propietario del buque", así como las consideraciones conexas y las cuestiones de procedimiento; y

- .10 la labor posterior prevista se beneficiaría de una amplia consulta a las partes interesadas que representan los intereses de los demandantes y del medio ambiente, así como a expertos académicos; y también debería fomentarse la participación activa en esta iniciativa de los países preocupados por la posibilidad de verse afectados por un derrame de hidrocarburos para combustible.

8.6 El Comité apoyó la finalización del Manual de reclamaciones y, tomando nota de las observaciones y sugerencias formuladas durante el debate, convino en que se remitieran al grupo de trabajo por correspondencia propuesto para su consideración y la adopción de las medidas oportunas. El Comité también acordó que el grupo de trabajo por correspondencia propuesto se encargara de determinar el método de adopción del Manual de reclamaciones (circular o resolución del Comité jurídico) y de elaborar un proyecto de dicho instrumento. El Comité observó que el Manual de reclamaciones debería poner de relieve y tener en cuenta las diferencias entre el Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, y los Convenios de responsabilidad civil/de los Fondos, tal como mencionaron algunas delegaciones y se destaca en el párrafo 13.10 del documento LEG 108/16/1. La declaración de la UNCTAD a este respecto figura en el anexo 5. El Comité acordó que las opiniones del grupo de trabajo por correspondencia a este respecto se incluyeran en el informe del próximo periodo de sesiones del Comité.

8.7 En respuesta a la sugerencia de ampliar el plazo para la ultimación del resultado, el Comité acordó esperar a conocer los resultados de la labor interperiodos y examinar la cuestión en el LEG 110.

Constitución de un grupo de trabajo interperiodos a distancia

8.8 Posteriormente el Comité constituyó un grupo de trabajo interperiodos a distancia, coordinado por la Vicepresidencia (Georgia)², y le encargó que, teniendo en cuenta el documento LEG 109/8, así como las observaciones, propuestas y decisiones adoptadas por el Comité, desempeñe su labor por correspondencia, con la posibilidad de reunirse virtualmente, si los miembros del grupo así lo desean, y que:

² Coordinador:
Sr. Ivane Abashidze
Deputy Director, LEPL "Maritime Transport Agency"
Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia
Teléfono móvil: +995 (577) 221625
Correo electrónico: iv.abashidze@mta.gov.ge / ivaneabashidze@gmail.com

- .1 ultime el texto del manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001;
- .2 determine el método de adopción del Manual de reclamaciones y elabore un proyecto de instrumento a tal fin; y
- .3 presente un informe al LEG 110, con miras a la adopción del Manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, por el Comité en ese periodo de sesiones.

8.9 El Comité instó a que se participara ampliamente en la labor interperiodos y especialmente alentó a participar a los representantes de pequeños estados insulares en desarrollo y de países menos adelantados para garantizar que los resultados representen a todos los miembros de la Organización.

Archivo de audio: miércoles, 23 de marzo de 2022

9 ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

9.1 El Comité recordó que, en su periodo de sesiones previo, había cambiado el título del punto del orden del día por "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques", para que se correspondiera con el título del punto pertinente del orden del día del Comité de seguridad marítima.

9.2 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento LEG 109/9, en el que se informa de los acontecimientos relacionados con la piratería acaecidos desde el 107º periodo de sesiones del Comité jurídico. En este contexto el Comité tomó nota de que en el futuro los informes relacionados con este punto del orden del día tendrán el título de "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques".

9.3 El Comité tomó nota de la información proporcionada por Kenya sobre la 24ª sesión plenaria del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia, celebrada en Nairobi el 27 de enero de 2022. En dicha reunión estuvieron inscritos 145 delegados, tanto para su participación en línea como de manera presencial, procedentes de 20 Estados y 37 organizaciones regionales e internacionales. El Grupo, tras las deliberaciones, adoptó un Grupo de Contacto reorientado, a saber, el "Grupo de Contacto sobre Actividades Marítimas Ilícitas en el Océano Índico Occidental", en consonancia con la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre los Océanos y el Derecho del Mar (A/RES/76/72), en la que se aborda ampliamente la delincuencia organizada transnacional cometida en el mar, incluyendo: el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; el tráfico ilícito de fauna y flora silvestres; el tráfico de migrantes; la trata de personas y el tráfico ilícito de armas de fuego; así como las amenazas a la seguridad y protección marítimas, como la piratería, el robo a mano armada en el mar, el contrabando y los actos terroristas contra el transporte marítimo, las instalaciones mar adentro y otros intereses marítimos. Esto se produce tras el plazo de validez de la resolución 2608 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre las medidas de seguridad frente a las costas de Somalia.

Archivo de audio: viernes, 25 de marzo de 2022

10 LABOR DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

10.1 El Comité recordó que, en el documento LEG 109/10 y su corrección (Secretaría) se presentó información sobre la labor realizada por otros órganos de la OMI desde su 108º periodo de sesiones que podía ser de interés para el Comité.

10.2 El Comité tomó nota de los resultados de la A 32, el C 125, el FAL 45, el LC 43/LP 9, el MEPC 76, el MEPC 77, el MSC 104 y el III 7 que requerían la adopción de medidas por parte del Comité o de la Oficina de asuntos jurídicos. En particular, el Comité:

- .1 tomó nota de las decisiones adoptadas por el MSC 104:
 - .1 sobre la elaboración de una lista prioritaria de instrumentos bajo la competencia del Comité de seguridad marítima respecto de los cuales sería más conveniente disponer de una versión refundida, para examinarla durante el MSC 105 (MSC 104/18, párrafos 2.7 y 2.8);
 - .2 acerca del nuevo resultado sobre los MASS (MSC 104/18, párrafo 15.9); y
 - .3 sobre cuestiones relacionadas con las dificultades que enfrenta la gente de mar durante la pandemia de COVID-19 (MSC 104/18, párrafos 17.5 a 17.7);
- .2 tomó nota de que el MEPC 77, en el contexto del examen de los documentos que tratan del mercado de los aparejos de pesca, había pedido a la Secretaría que facilitara asesoramiento jurídico sobre la definición de "basuras" en relación con los artes de pesca, en el contexto del Anexo V del Convenio MARPOL, como se recoge en los párrafos 4 a 6 del documento MEPC 77/8/2 (MEPC 77/16, párrafos 8.8 a 8.15);
- .3 tomó nota de los resultados del LC 43/LP 16 y, en particular:
 - .1 sobre los avances logrados respecto de la ratificación de la enmienda de 2009 al artículo 6 del Protocolo de Londres y el depósito de las declaraciones de aplicación provisional de la enmienda (LC 43/17, párrafos 6.1 a 6.7); y
 - .2 sobre cuestiones relacionadas con la gestión de los desechos radiactivos y la solicitud a la Secretaría de que proporcionara a la próxima reunión de los órganos rectores en 2022 asesoramiento jurídico sobre la cuestión del ámbito de aplicación del Convenio y Protocolo de Londres, en particular en relación con las descargas de las instalaciones en tierra (LC 43/17, párrafos 11.2 a 11.5);
- .4 tomó nota de los resultados del FAL 45 en relación con el estudio exploratorio sobre la reglamentación respecto de los MASS (FAL 45/22, párrafo 1.7);
- .5 tomó nota de los resultados del C 125 en relación con la elaboración de textos oficiales y refundidos de los convenios de la OMI (C 125/D, párrafo 3.b).6);

- .6 tomó nota de los resultados de la A 32 en relación con el Reglamento interior de la Asamblea (A 32/D, párrafos 2.1 a 2.4), las enmiendas al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (A 32/D, párrafos 5.1 a 5.4), el informe y las recomendaciones del periodo de sesiones extraordinario de los comités (ALCOM) (A 32/D, párrafos 11.1 y 11.2) y los informes y recomendaciones del Comité jurídico (A 32/D, párrafos 13.1 a 13.3);
- .7 tomó nota de los resultados del III 7 acerca de las cuestiones relacionadas con la garantía financiera de la gente de mar en caso de abandono (III 7/17, párrafo 5.37);
- .8 aprobó, a reserva de que el MEPC, el MSC y el Comité de facilitación adopten una decisión en el mismo sentido, el proyecto de circular conjunta FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.2 (Lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, 2022) a fin de sustituir a la circular FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MSC.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3, y tomó nota de que los puntos relacionados con las enmiendas a los Anexos I, IV y VI del Convenio MARPOL, relativos a las medidas para reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional y a las gabarras sin dotación ni autopropulsión (gabarras UNSP), adoptadas mediante las resoluciones MEPC.330(76) y MEPC.328(76), respectivamente, se dejan entre corchetes en espera de su aceptación con arreglo al procedimiento de entrada en vigor (III 7/17, párrafo 8.9 y anexo 5); y
- .9 refrendó, en relación con el tratamiento de las cuestiones relacionadas con el abandono y el trato justo de la gente de mar, la recomendación del Subcomité III sobre la armonización e integración de las medidas a favor de la gente de mar y los pescadores, reconociendo que tanto la gente de mar como los pescadores se enfrentan a menudo a los mismos tipos de problemas, que se han agravado aún más en el contexto de la pandemia (III 7/17, párrafo 14.3).

10.3 El Comité recordó que el documento LEG 109/10/Add.1 (Secretaría) se examinó al tratar el punto 5 del orden del día.

Lista de prioridades de los convenios que son competencia del Comité jurídico para los que convendría una versión refundida

10.4 El Comité recordó que el Consejo, en su 125º periodo de sesiones, había examinado el documento C 125/3(b)/1, el cual contiene una propuesta para elaborar textos certificados refundidos de los convenios de la OMI a fin de contribuir a los esfuerzos de la Organización en materia de cooperación técnica y creación de capacidad, de forma que los textos puedan incorporarse directamente en las legislaciones nacionales de los Estados Miembros.

10.5 El Comité también recordó que el C 125 había refrendado la recomendación del Grupo de trabajo sobre la reforma del Consejo para proceder a la elaboración de versiones refundidas de los convenios de la OMI, e invitó a los comités a que elaboraran una lista de prioridades de los convenios para los que convendría una versión refundida.

10.6 El Comité recordó que en el documento LEG 109/10/1 (Secretaría) se había presentado la lista de todos los instrumentos que son competencia del Comité jurídico, e indicado aquellos respecto de los que, en opinión de la Secretaría, convendría una versión refundida, con propuestas sobre la prioridad que debe asignarse a cada versión refundida. Si

el Comité se lo encarga, la Secretaría elaboraría proyectos de textos refundidos de prioridad alta, que se presentarían en un futuro periodo de sesiones del Comité jurídico (a reserva de otras orientaciones del Consejo), para que los examine el Comité. Los textos de prioridad baja y media se elaborarían para periodos de sesiones futuros del Comité.

10.7 El Comité tomó nota de la información presentada en el documento LEG 109/10/1 y agradeció a la Secretaría la excelente labor realizada. Además, el Comité:

- .1 refrendó la sugerencia de la Secretaría de conceder alta prioridad a la elaboración de un texto oficial refundido del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, en el cual se incorporen las enmiendas adoptadas mediante la resolución LEG.5(99), a fin de garantizar que los Estados se adhieran al instrumento modificado por las enmiendas;
- .2 hizo suya la sugerencia de la Secretaría de conceder alta prioridad a la elaboración de un texto refundido del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, en el que se incluyan las enmiendas aprobadas mediante la resolución LEG.5(99), a fin de ayudar también a los Estados a implantar el instrumento;
- .3 dio instrucciones a la Secretaría de que elabore los dos textos refundidos antes mencionados para que el Comité los adopte en un futuro periodo de sesiones;
- .4 tomó nota de que las consideraciones jurídicas relativas a la refundición y certificación se abordarían en una etapa posterior; y
- .5 decidió que el documento se presentara en relación con el punto permanente del orden del día "Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité jurídico".

Archivo de audio: viernes, 25 de marzo de 2022

11 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

11.1 El Comité tomó nota de la información proporcionada en los documentos LEG 109/11 (Secretaría), LEG 109/11/1 (Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) de la OMI), LEG 109/INF.2 (IMLI) y LEG 109/INF.3 (IMLI), sobre las actividades de la OMI y del IMLI de la OMI relacionadas con la legislación marítima.

11.2 Con respecto al documento LEG 109/INF.3, el Comité felicitó al Sr. Si Thu Aung (Myanmar) por su disertación: "Overlapping Rights and Jurisdiction in the Grey Area: The Bay of Bengal Experience", a la que se le concedió el Premio del Secretario General de la OMI a la mejor disertación del año académico 2020-2021.

11.3 El Comité reconoció los esfuerzos del IMLI por conseguir impartir cursos y másteres de forma ininterrumpida durante toda la pandemia, y por mantener sus actividades de creación de capacidad, de las que se benefician muchos oficiales y funcionarios de países en desarrollo. El Comité elogió al IMLI por seguir facilitando la participación de estudiantes de países en desarrollo y por incluir, de manera gradual y creciente, aspectos del derecho del

mar en su plan de estudios. Este reconocimiento va dirigido a todo el personal del IMLI, en particular a su director, el Sr. David Attard.

Archivo de audio: viernes, 25 de marzo de 2022

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

12.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 109/12 (Secretaría) sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales resultantes de la labor del Comité jurídico.

12.2 El Comité refrendó y apoyó los constantes esfuerzos del Secretario General para alentar a los Gobiernos a que consideren la posibilidad de aceptar los tratados en los que aún no sean Partes; y alentó a las delegaciones a que colaboren con sus respectivos Gobiernos para lograr la implantación eficaz y uniforme de los convenios de la OMI y a que informen de todo obstáculo para la implantación a fin de que el Comité jurídico pueda prestar su asesoramiento y dar orientaciones.

Archivo de audio: viernes, 25 de marzo de 2022

13 PROGRAMA DE TRABAJO

Propuestas de nuevos resultados

13.1 El Comité tomó nota de que se habían presentado tres propuestas de resultados nuevos en este periodo de sesiones del Comité jurídico, a saber:

- .1 una propuesta de añadir un nuevo resultado sobre la elaboración de orientaciones para la implantación y aplicación correctas de los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización (LEG 109/13); y
- .2 dos propuestas de nuevos resultados en relación con la elaboración de medidas para abordar los buques marítimos autónomos de superficie (MASS) en los instrumentos bajo los auspicios del Comité jurídico (LEG 109/13/1 y LEG 109/13/2).

13.2 Al examinar las tres propuestas, el Comité tuvo en cuenta las disposiciones del documento titulado "Organización y método de trabajo del Comité jurídico" (LEG.1/Circ.9) y la evaluación preliminar de las dos propuestas efectuada por la Presidencia, en consulta con la Vicepresidencia y la Secretaría (LEG 109/WP.2).

Elaboración de orientaciones para la implantación y aplicación correctas de los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización

13.3 El Comité examinó el documento LEG 109/13 (Canadá, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Italia y Japón) en el que se propone añadir un nuevo resultado sobre la elaboración de orientaciones para la implantación y aplicación correctas de los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización.

13.4 Tras un debate exhaustivo, el Comité convino en que la elaboración de orientaciones para la implantación y aplicación correctas de los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización era una cuestión que necesitaba abordar el Comité jurídico, y manifestó su

apoyo general a la propuesta de nuevo resultado. El Comité tomó nota las siguientes declaraciones:

- .1 Si bien la propuesta de un nuevo resultado para elaborar orientaciones para la correcta implantación y aplicación de los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización recibió un amplio apoyo, tendrían que evaluarse en consulta con la OIT las posibles repercusiones en lo que respecta al factor humano.
- .2 En la propuesta se explica muy claramente los problemas inherentes a la correcta aplicación e implantación de los convenios de responsabilidad en lo que respecta a los propietarios de buques, las aseguradoras y otras partes. Todo enfoque para la elaboración de directrices no debería perder de vista la complementariedad entre estos convenios en cuanto a su alcance y aplicación. También sería beneficioso organizar seminarios para difundir los convenios de responsabilidad e indemnización.
- .3 Habría que aclarar el título amplio, ya que la labor propuesta, que es encomiable, daría lugar a directrices autorizadas.

13.5 El Comité tomó nota de la declaración de la delegación de Grecia acerca de la referencia que se hacía en el documento LEG 109/13 al suceso relacionado con el buque *Alfa 1*. La declaración completa figura en el anexo 5.

13.6 En conclusión, el Comité acordó:

- .1 incluir un nuevo resultado sobre la elaboración de orientaciones para la implantación y aplicación correctas de los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización, en el orden del día bienal de 2022-2023 del Comité jurídico (y posteriormente en el orden del día bienal de 2024-2025), fijando 2024 como plazo de ultimación previsto;
- .2 que Canadá³ trabajaría en el lapso interperiodos, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por el Comité;
- .3 invitar a que se presenten propuestas concretas al LEG 110 para que las examine; y
- .4 incluir el punto en el orden del día provisional del LEG 110.

Regulación de los MASS en el marco normativo existente bajo los auspicios del Comité jurídico

13.7 El Comité examinó el documento LEG 109/13/1 (Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia y Japón) y el documento LEG 109/13/2 (Canadá y República de Corea), en los que se invitaba al Comité a añadir un nuevo resultado en el marco del programa de trabajo en lo que respecta a la regulación de los MASS en el marco normativo existente bajo los auspicios del Comité jurídico.

³ El punto de contacto para Canadá es el Sr. François Marier, cuya dirección de contacto es la siguiente : francois.marier@tc.gc.ca

13.8 El Comité acordó que el funcionamiento de los MASS tenía que abordarse en los instrumentos que son competencia del Comité jurídico y que se combinaran las dos propuestas de nuevos resultados de conformidad con la propuesta de la Presidenta en el documento LEG 109/WP.2 (anexo, párrafo 3.4.2). El Comité señaló que el factor humano debería ser un aspecto importante a tener en cuenta en la ultimación de este resultado, así como el hecho de que los MASS deberían operar dentro del marco jurídico de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), como también se señala en el párrafo 3.8 de los resultados del estudio exploratorio sobre la reglamentación y análisis de las lagunas de los convenios resultantes de la labor del Comité jurídico con respecto a los MASS (LEG.1/Circ.11, anexo). A este respecto, el Comité tomó nota de la intervención de un representante de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas, que informó al Comité de que dicha División seguía con gran interés la labor de la OMI sobre los MASS y que confiaba en que, en su labor, la OMI siguiera teniendo en cuenta la aplicación uniforme y coherente de la CNUDM, y que esperaba participar más a medida que avanzara la labor, teniendo presente que correspondía a los Estados Partes de la CNUDM interpretar ese Convenio.

13.9 En conclusión, el Comité acordó:

- .1 incluir en el programa de trabajo un nuevo resultado titulado "Medidas para abordar los buques marítimos autónomos de superficie (MASS) en los instrumentos bajo los auspicios del Comité jurídico" en el orden del día bienal correspondiente a 2022-2023, y posteriormente en el orden del día bienal correspondiente a 2024-2025, fijando 2025 como plazo de ultimación previsto;
- .2 invitar a que se presenten propuestas concretas al LEG 110 sobre el alcance de la labor en relación con el nuevo resultado y un proyecto de hoja de ruta para tener un entendimiento común de las medidas que debe adoptar el Comité jurídico; y
- .3 incluir el punto en el orden del día provisional correspondiente al LEG 110.

Propuesta de constitución de un grupo de trabajo mixto MSC/LEG/FAL sobre los MASS

13.10 El Comité examinó el documento LEG 109/13/3 (Presidencias del Comité de seguridad marítima, el Comité jurídico y el Comité de facilitación) en el que se propone constituir un grupo de trabajo mixto MSC/LEG/FAL sobre los MASS para examinar las lagunas y temas comunes identificados durante los estudios exploratorios sobre la reglamentación realizados por los tres Comités, así como el mandato de dicho grupo de trabajo; y el documento LEG 109/13/5 (Emiratos Árabes Unidos) en el que se propone incluir la elaboración de una hoja de ruta global como parte del proyecto de mandato del Grupo de trabajo mixto MSC/LEG/FAL sobre los MASS.

13.11 En el debate posterior, se manifestó un pleno apoyo a la constitución de un Grupo de trabajo mixto MSC-LEG-FAL sobre los MASS, de conformidad con la propuesta de las Presidencias del MSC, el Comité jurídico y el Comité de facilitación (LEG 109/13/3). En relación con la propuesta de los Emiratos Árabes Unidos (LEG 109/13/5) de incluir un punto adicional en el mandato relativo a la elaboración de una hoja de ruta global, el Comité tomó nota de las explicaciones proporcionadas por la Presidenta del Comité de seguridad marítima, en particular de que la propuesta original se formuló en el entendimiento de que el Grupo de trabajo mixto sería un órgano auxiliar de los tres comités y solo trabajaría en relación con cuestiones comunes que afecten a la labor de los tres comités, o haría aportaciones a petición de los comités. La Presidenta del MSC aclaró que las Presidencias de los tres comités, al proponer la constitución de un Grupo de trabajo mixto, no preveían que el grupo supervisara,

controlara o vigilara la labor de la Organización en lo que respecta a los MASS. A fin de responder a la petición de claridad de una delegación sobre cuáles serían "las cuestiones comunes determinadas por los tres Comités", la Presidenta del MSC también destacó que el estudio exploratorio del Comité de facilitación sobre la reglamentación, que se espera que se ultime en el FAL 46, debería incluir una sección sobre cuestiones comunes a los tres Comités, que podría convertirse en el punto de partida del Grupo de trabajo mixto.

13.12 A propuesta de la Presidenta, el Comité acordó incluir un punto adicional modificado en el mandato del Grupo de trabajo mixto MSC-LEG-FAL sobre los MASS para abordar las preocupaciones planteadas por la Presidenta del MSC. El Comité acordó que se incluyera un punto adicional antes del punto 2.1 del proyecto de mandato que dijera: "elaborar un plan de trabajo teniendo en cuenta las hojas de ruta elaboradas y actualizadas por los tres comités".

13.13 A este respecto, el Comité tomó nota de las preocupaciones planteadas por una delegación en el sentido de que la revisión del proyecto de mandato, tal como proponen las presidencias del MSC, el Comité jurídico y el Comité de facilitación en el anexo del documento LEG 109/13/3, podría retrasar la labor del Grupo de trabajo mixto, si este punto adicional no es aprobado posteriormente por los demás comités. A fin de responder a estas preocupaciones válidas, el Comité acordó que el punto adicional estaría sujeto a la posterior aprobación del MSC y del Comité de facilitación. En el caso de que estos comités no aprueben el punto adicional del mandato, el Comité jurídico acordó que el Grupo de trabajo mixto MSC-LEG-FAL sobre los MASS siga el mandato propuesto originalmente por las presidencias de los tres comités, tal y como figura en el anexo del documento LEG 109/13/3.

13.14 En conclusión, el Comité acordó:

- .1 aprobar la constitución de un grupo de trabajo mixto MSC/LEG/FAL sobre los MASS;
- .2 aprobar el mandato del grupo de trabajo mixto, tal y como figura en el anexo del documento LEG 109/13/3;
- 3 aprobar la inclusión de un punto adicional en el mandato del Grupo de trabajo mixto antes del punto 2.1 del proyecto de mandato, tal como figura en el anexo del documento LEG 109/13/3, de modo que diga "elaborar un plan de trabajo teniendo en cuenta las hojas de ruta elaboradas y actualizadas por los tres comités", a reserva de la aprobación del MSC y del Comité de facilitación;
- .4 encargar a la Secretaría que tome las medidas necesarias para la celebración de la 1ª reunión del grupo de trabajo mixto lo antes posible después del C 127 en julio de 2022, a reserva de la aprobación del MSC, del Comité de facilitación y del Consejo; y
- .5 alentar a los Estados Miembros y a las organizaciones observadoras a presentar propuestas al Grupo de trabajo mixto sobre cuestiones comunes.

Informe sobre la situación de los resultados para el bienio actual (2022-2023)

13.15 Se informó al Comité de que el Consejo, en su 34º periodo de sesiones extraordinario, había refrendado las decisiones del Comité, adoptadas en su anterior periodo de sesiones, sobre los resultados para el bienio 2022-2023.

13.16 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 109/13/4 (Secretaría), según la cual, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 9.1 de la resolución A.1111(30): "Aplicación del Plan estratégico de la Organización", los informes sobre la situación de los resultados incluidos en la lista de resultados se adjuntarán al informe de cada periodo de sesiones de los subcomités y comités, así como al informe bienal del Consejo para la Asamblea. En dichos informes se indicarán los nuevos resultados cuya inclusión en los órdenes del día bienales se haya aceptado.

13.17 Se invitó al Comité a que examinara un proyecto de informe sobre la situación de los resultados correspondientes al bienio actual (2022-2023), incluidos todos los resultados relacionados con el Comité jurídico, elaborado por la Secretaría y adjunto como anexo del documento LEG 109/13/4. En particular, se invitó al Comité a que considerase suprimir los corchetes dentro de "Situación del resultado para el año 1" del bienio actual, que corresponde al año 2022.

13.18 El Comité aceptó el informe sobre la situación de los resultados correspondientes al bienio actual, adjunto como anexo 3 del presente informe, para presentarlo al Consejo.

Puntos que procede incluir en el orden del día del LEG 110

13.19 El Comité aprobó la lista de cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día del LEG 110, la cual figura en el documento LEG 109/WP.4/Rev.1 y se adjunta como anexo 4 del presente informe.

Duración del próximo periodo de sesiones del Comité

13.20 El Comité recordó que el Consejo, en su 125º periodo de sesiones ordinario, había aprobado, en principio, el esbozo de presupuesto ordinario para el bienio 2022-2023, establecido sobre la base de 34 semanas (esto es, 17,4 semanas en 2022 y 16,6 semanas en 2023) de reuniones de la OMI para el bienio correspondiente a 2022-2023, que incluirían dos reuniones del Comité, con servicios completos de interpretación.

13.21 El Comité acordó que, habida cuenta de la carga de trabajo actual, el próximo periodo de sesiones comprendiera cinco días de reunión y ocho sesiones de interpretación completas.

Archivos de audio: miércoles, 23 de marzo de 2022 y viernes, 25 de marzo de 2022

14 ELECCIÓN DE LA MESA

Elección de la Presidencia y Vicepresidencia

14.1 El Comité, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de su Reglamento interior, volvió a elegir por unanimidad a la Sra. Gillian Grant (Canadá) Presidenta y al Sr. Ivane Abashidze (Georgia) Vicepresidente para 2023.

Archivo de audio: viernes, 25 de marzo de 2022

15 OTROS ASUNTOS

15.1 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento en relación con este punto del orden del día.

15.2 El Comité tomó nota de las intervenciones de Alemania, Estados Unidos, Francia, Japón, Reino Unido, la República de Corea y la República Popular Democrática de Corea, en

relación con el lanzamiento, el 24 de marzo de 2022, de misiles balísticos intercontinentales por parte de la República Popular Democrática de Corea, que cayeron en la Zona Económica Exclusiva de Japón.

15.3 Las declaraciones de las delegaciones que lo solicitaron, realizadas en relación con este asunto, figuran en el anexo 5.

Archivo de audio: viernes, 25 de marzo de 2022

16 EXAMEN DEL INFORME DEL COMITÉ SOBRE SU 109º PERIODO DE SESIONES

16.1 La Secretaría preparó el proyecto de informe (LEG 109/WP.1) para que el Comité lo examinara y revisara el viernes, 25 de marzo de 2022, tras lo cual volvió a publicarse el martes 29 de marzo de 2022, con la signatura LEG 109/WP.1/Rev.1. Teniendo en cuenta las disposiciones de las "Orientaciones provisionales para facilitar los periodos de sesiones a distancia de los comités durante la pandemia de COVID-19", se dio otra oportunidad para formular observaciones durante cinco días hábiles más, hasta el 5 de abril de 2022 a las 23.59 horas (UTC+1).

16.2 Tras abordarse las observaciones recibidas, tal como se describe en el documento LEG 109/16, se adoptó el informe del Comité y se clausuró el periodo de sesiones a las 23.59 horas (UTC+1) del 5 de abril de 2022, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35 del Reglamento interior del Comité jurídico.

16.3 El informe final del Comité se publicó posteriormente en IMODOCS como documento LEG 109/16/1.

Archivo de audio: viernes, 25 de marzo de 2022

ANEXO 1

PROYECTO DE CIRCULAR LEG

ORIENTACIONES SOBRE LAS REPERCUSIONES QUE TIENE LA SITUACIÓN EN EL MAR NEGRO Y EL MAR DE AZOV EN LOS CERTIFICADOS DE SEGURO U OTRAS GARANTÍAS FINANCIERAS

1 En el 35º periodo de sesiones extraordinario del Consejo de la OMI, en relación con el conflicto en Ucrania, el Consejo pidió a los comités de la OMI que tuvieran a bien examinar formas de intensificar los esfuerzos de los Estados Miembros y de las organizaciones observadoras para respaldar a la gente de mar y a los buques mercantes afectados, considerasen también las repercusiones de esta situación para la implantación de los instrumentos de la Organización, adoptasen las medidas oportunas e informasen al respecto al Consejo.

2 De acuerdo con esta petición, el Comité jurídico toma nota de las siguientes repercusiones para los instrumentos de la OMI que son de su competencia:

- .1 El Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil de 1969), el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Protocolo CLC de 1992), el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques 2001), el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (Protocolo de Atenas de 2002) y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (Convenio sobre la remoción de restos de naufragio 2007) exigen que los Estados Partes expidan certificados que acrediten la existencia de un seguro u otra garantía financiera que cumpla las prescripciones de los convenios.
- .2 Debido a las recientes sanciones impuestas a bancos rusos y a otros intereses, incluidas las prohibiciones de determinadas cargas y buques procedentes de la Federación de Rusia, los aseguradores u otros proveedores de garantía financiera deberán cumplir con las sanciones o medidas aplicables en sus respectivas jurisdicciones. La introducción de estas sanciones económicas puede, en algunos casos, restringir a los aseguradores u otros proveedores de garantía financiera mencionados en el certificado la tramitación de las reclamaciones o prohibir el pago de las reclamaciones derivadas de estos convenios. Esto podría llevar al asegurador o al proveedor de garantía financiera a cancelar la cobertura.
- .3 La falta de seguro u otra garantía financiera, de conformidad con lo estipulado en los convenios, puede dar lugar a una indemnización insuficiente para los Estados y las víctimas de contaminación y otros siniestros. Asimismo, puede exponer a los FIDAC y a sus contribuyentes al riesgo de tener que pagar toda la indemnización por derrames de hidrocarburos de buques tanque porque el seguro sea insuficiente para cubrir la responsabilidad del propietario del buque.

- 3 En este contexto el Comité jurídico recomienda las medidas siguientes:
- .1 Si un Estado Parte en los convenios siguientes ha expedido certificados en virtud del artículo VII del Convenio de responsabilidad civil de 1969, el artículo 7 del Protocolo CLC de 1992, el artículo 7 del Convenio sobre el combustible de los buques 2001, el artículo 12 del Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio 2007 y el artículo 4*bis* del Protocolo de Atenas de 2002, el Estado expedidor o su autoridad designada debería asegurarse de que cancela el certificado, de conformidad con los convenios, si recibe la notificación de la terminación del seguro u otra garantía financiera o cuando la reciba.
 - .2 Mientras tanto, los Estados Partes en estos convenios deberían seguir cumpliendo con sus obligaciones siguiendo las recomendaciones establecidas en la circular nº 3464 y en estas orientaciones.
 - .3 En particular, los Estados de abanderamiento o certificadores que expidan certificados basados en aseguradores o proveedores de garantía financiera rusos deberían verificar que la cobertura cumple los criterios establecidos en la circular nº 3464. Los Estados rectores de puertos que se encuentren con certificados relacionados con aseguradores o proveedores de garantía financiera rusos deberían consultar al Estado expedidor o certificador, cuya responsabilidad es garantizar que el seguro o la garantía financiera sigan siendo adecuados, tal como exigen los convenios de responsabilidad e indemnización de la OMI.
- 4 El Comité pide a los Estados Miembros que pongan el contenido de esta circular en conocimiento de los gestores de sus registros marítimos, de las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto y de otras partes interesadas.

ANEXO 2

PROYECTO DE MANDATO PARA LA CREACIÓN DE UN GRUPO DE ESTUDIO SOBRE LAS CUESTIONES QUE SURGEN EN RELACIÓN CON LA MATRICULACIÓN FRAUDULENTO Y LOS REGISTROS FRAUDULENTO DE BUQUES Y POSIBLES MEDIDAS DE PREVENCIÓN

Título del estudio: Cuestiones que surgen en relación con la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques y posibles medidas de prevención.

Objetivo: El Comité jurídico solicitó que la Secretaría coordinara un estudio para determinar los problemas de la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques con el fin de elaborar posibles medidas de prevención, con la participación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Universidad Marítima Mundial (UMM), el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) de la OMI y otras partes interesadas, con el siguiente mandato.

- 1 El grupo de estudio debería abordar, a modo orientativo, las siguientes preguntas:
 - .1 ¿Cuáles son las prácticas y los tipos de matriculación fraudulenta y registros fraudulentos de buques?
 - .2 ¿Dónde ocurre y a qué pabellones afecta?
 - .3 ¿Cuáles son las razones y las características de la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques?
 - .4 ¿Cuáles son las repercusiones negativas de la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques?
 - .5 ¿Hay mejores prácticas de acuerdos nacionales, regionales o internacionales para cooperar e intercambiar información a fin de combatir el problema?
 - .6 ¿Quiénes son las partes interesadas que podrían ayudar a evitar este fraude?
 - .7 ¿Cómo puede utilizarse el GISIS para difundir información sobre los registros?
 - .8 ¿Se consideraría esta cuestión un delito o una falta? ¿Es de carácter nacional, regional o internacional?
 - .9 ¿Cuáles son los convenios, tratados y resoluciones relacionados con esta cuestión?
 - .10 ¿Posibles medidas preventivas en el futuro?
- 2 El grupo de estudio podrá identificar elementos, según sea necesario, para su posterior consideración por sí mismo.

3 El grupo de estudio, asistido por la Secretaría de la OMI, podría, en caso necesario, ponerse en contacto con los Estados Miembros, a través de sus representantes ante la Organización, para obtener más información sobre los casos de matriculación fraudulenta y registros fraudulentos de buques, así como sobre otras cuestiones pertinentes para su trabajo.

4 El grupo de estudio presentará el estudio al LEG 111.

ANEXO 3

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL (2022-2023)

COMITÉ JURÍDICO									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	Número del resultado	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos conexos	Órgano u órganos coordinadores	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1. Mejorar la implantación	1.2	Aportaciones sobre la determinación de las necesidades emergentes en los países en desarrollo, en particular los PEID y PMA, para su inclusión en el PICT	Tarea continuada	TC	MSC/MEPC/FAL/LEG		No se le ha encomendado ninguna labor		
1. Mejorar la implantación	1.4	Análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría	Anual	Asamblea	MSC/MEPC/LEG/TC/III	Consejo	No se le ha encomendado ninguna labor		MEPC 61/24, párrafo 11.14.1; MSC 88/26, párrafo 10.8; C 120/D, párrafos 7.1 y 7.2
1. Mejorar la implantación	1.7	Determinar prioridades temáticas en los ámbitos de la seguridad y protección marítimas, la protección del medio marino, la facilitación del tráfico marítimo y la legislación marítima	Anual	TC	MSC/MEPC/FAL/LEG		No se le ha encomendado ninguna labor		

COMITÉ JURÍDICO									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	Número del resultado	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos conexos	Órgano u órganos coordinadores	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1. Mejorar la implantación	1.31	Medidas para prevenir las prácticas ilícitas relacionadas con la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques	2022	LEG			Ampliado		
2. Integrar las tecnologías nuevas y avanzadas en el marco reglamentario	Por confirmar	Medidas para abordar los buques marítimos autónomos de superficie (MASS) en los instrumentos bajo los auspicios del Comité jurídico	2025	LEG			En curso		
4. Participar en la gobernanza de los océanos	4.2	Aportación al PICT sobre cuestiones emergentes relacionadas con el desarrollo sostenible y el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible	Tarea continuada	TC	MSC/MEPC/FAL/LEG		No se le ha encomendado ninguna labor		MEPC 72/17, sección 12; MEPC 73/19, sección 13; MEPC 74/18, sección 12
5. Mejorar la facilitación y protección del comercio internacional a escala mundial	5.4	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias incipientes y los patrones de conducta	Anual	MSC	LEG		No se le ha encomendado ninguna labor		

COMITÉ JURÍDICO									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	Número del resultado	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos conexos	Órgano u órganos coordinadores	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5. Mejorar la facilitación y protección del comercio internacional a escala mundial	5.13	Contribución de la OMI para abordar la migración mixta en condiciones peligrosas por mar	2022	MSC/FAL/LEG			Aplazado		FAL 41/17, párrafo 7.15; MSC 98/23, párrafo 16.14; FAL 43/20, párrafo 10.7; MSC 101/24, párrafo 19.8; MSC 104/18, párrafo 9.5*
6. Abordar el factor humano	6.4	Examen de informes sobre la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar	Anual	LEG			Alcanzado		
6. Abordar el factor humano	6.7	Examinar informes sobre la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, teniendo presentes los avances en las enmiendas al MLC, 2006, de la OIT	2023	LEG			En curso		

* El MSC 104 hizo suya la decisión del FAL 45 de ampliar el plazo de ultimación previsto a 2022, a fin de mantener al Comité informado de las novedades que se produzcan al respecto.

COMITÉ JURÍDICO									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	Número del resultado	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos conexos	Órgano u órganos coordinadores	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
6. Abordar el factor humano	6.8	Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos	2023	LEG			En curso		
6. Abordar el factor humano	6.9	Directrices para las autoridades de los Estados rectores de puertos acerca de cómo abordar los casos de abandono de gente de mar	2022	LEG			Ampliado		
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	7.1	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección, el medio ambiente, la facilitación, y la responsabilidad e indemnización	Tarea continuada	MSC, MEPC, LEG, FAL	CCC, III, NCSR, PPR, SDC, SSE		De plazo indefinido		MSC 76/23, párrafo 20.3; MSC 78/26, párrafo 22.12
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	7.12	Estrategias elaboradas para facilitar la entrada en vigor y la interpretación armonizada del Protocolo SNP	2023	LEG			En curso		
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	7.17 (Nuevo)	Medidas para evaluar de forma transparente si es necesario enmendar los límites de responsabilidad	2023	LEG			En curso		

COMITÉ JURÍDICO									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	Número del resultado	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos conexos	Órgano u órganos coordinadores	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	7.18 (nuevo)	Manual de reclamaciones relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001	2023	LEG			En curso		
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	Por confirmar	Orientaciones para la implantación y aplicación adecuadas de los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización	2024	LEG			En curso		
8. Garantizar la eficacia organizativa	8.1	Refrendo de propuestas para el desarrollo, el mantenimiento y la mejora de los sistemas de información y las orientaciones conexas (GISIS, sitios en la Red, etc.)	Tarea continuada	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC		De plazo indefinido		
8. Garantizar la eficacia organizativa	8.9	Revisión de los documentos sobre organización y método de trabajo, según proceda	2023	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC		No se le ha encomendado ninguna labor		LEG.1/Circ.9
Otra labor	OW 3	Refrendo de las propuestas de nuevos resultados para el bienio 2022-2023, aceptadas por los comités	Anual	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC		Alcanzado		

COMITÉ JURÍDICO									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	Número del resultado	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos conexos	Órgano u órganos coordinadores	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
Otra labor	OW 4	Asesorar y orientar sobre las cuestiones relacionadas con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de interés para el papel que desempeña la Organización	Anual	LEG			Alcanzado		
Otra labor	OW 5	Proporcionar asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI	Anual	LEG			Alcanzado		
Otra labor	OW 7	Proporcionar asesoramiento y orientaciones para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad en el ámbito judicial	Anual	LEG			Alcanzado		LEG 105/14, párrafo 11.20
Otra labor	OW 8	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	2023	Asamblea	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	Consejo	En curso		C 120/D, párrafos 17 a).1-17 a).5; LEG 105/14, párrafo 11.20

COMITÉ JURÍDICO									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	Número del resultado	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos conexos	Órgano u órganos coordinadores	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
Otra labor	OW 9	Cooperar con otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	2023	Asamblea	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Consejo	En curso		C 120/D, párrafos 17 a).1-17 a).5

ANEXO 4

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA DEL 110º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

Las cuestiones de fondo que se propone incluir en el orden del día del 110º periodo de sesiones del Comité jurídico son las siguientes:

Facilitación de la entrada en vigor e interpretación armonizada del Protocolo SNP de 2010

Trato justo de la gente de mar:

- Provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar, y responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones personales o muerte de gente de mar, a la luz de los avances en la enmienda del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT
- Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
- Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos
- Directrices dirigidas a las autoridades de Estados rectores de puertos y Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar

Asesoramiento y orientaciones en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI

- Repercusiones que tiene para el transporte marítimo y la gente de mar la situación en el mar Negro y el mar de Azov

Medidas para prevenir las prácticas ilícitas relacionadas con la matriculación fraudulenta de buques

Medidas para evaluar la necesidad de enmendar los límites de responsabilidad

Manual de reclamaciones relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

Orientaciones para la implantación y aplicación correctas de los convenios de la OMI sobre responsabilidad e indemnización

Medidas para abordar los buques marítimos autónomos de superficie (MASS) en los instrumentos bajo los auspicios del Comité jurídico

Labor de otros órganos de la OMI

Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima

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

Programa de trabajo

Elección de la Mesa

Otros asuntos

Examen del informe del Comité sobre su 110º periodo de sesiones

ANNEX 5

STATEMENTS BY DELEGATIONS

AGENDA ITEM 4(a)

Statement by the delegation of Hong Kong, China

Thank you Chair.

Hong Kong, China would like to thank ILO and IMO Secretariats for their submission of document LEG 109/4(a) regarding the IMO/ILO joint database of abandonment of seafarers for the period of the calendar year 2021.

As mentioned in paragraph 2 of the document LEG 109/4(a), the accuracy of the abandoned seafarer database is critical. With this in mind, Hong Kong, China would like to provide corrected information to the Committee on the alleged abandonment case onboard the Hong Kong registered vessel "OSG BEAUTECH", which was included in the database on 25 October 2021. This record is annexed to document LEG 109/4(a), and the relevant entry is given on page 8 of the Annex.

Chair, since the outbreak of COVID-19 pandemic, many shipowners have reported to us on their difficulties in arranging crew changes due to various travel restrictions imposed by ports. This case on "OSG BEAUTECH" is no exception, where the root cause of delay in repatriation was something out of control of the shipowner.

Due to these restrictions, the three seafarers were unable to be repatriated, despite various efforts being made. When the incident was reported to the ILO, Hong Kong, China as the Flag Administration of the concerned vessel, had been working with the shipowner for several months to effectuate repatriation at the earliest opportunity. Finally, the shipowner managed to repatriate the concerned three seafarers to their home countries safely, with one in November 2021 and two in January 2022.

In fact, while the shipowner was looking for the earliest opportunity to conduct crew changes, the three seafarers were serving onboard with valid Seafarers Employment Agreements (SEA). The seafarers were supplied with necessary maintenance and were paid the contractual wages monthly in full under their SEA. Their final repatriations were arranged by the shipowner at the shipowner's account without financial burden on the seafarers.

Chair, on the basis of the aforementioned facts, Hong Kong, China believe that the case on "OSG BEAUTECH" was not an incident of seafarer abandonment as referred to in Paragraph 2 of Standard A 2.5.2 of the MLC 2006, as amended.

Chair, Hong Kong, China treats abandonment of seafarers seriously, and the 2014 amendments to MLC 2006 are applicable to ships registered in Hong Kong, China well before the alleged case of seafarer abandonment occurred.

For records purpose, we are separately communicating with the IMO Secretariat for correcting this entry in the seafarer abandonment database.

We would like to request the IMO Secretariat to attach this statement to the meeting report, and we will send in this Statement by email to the Secretariat.

Thank you Chair.

AGENDA ITEM 4(b)

Statement by the delegation of the Republic of Korea

First of all, the Republic of Korea (hereinafter "ROK" or "Korea") expresses our sincere regret for the hardship of the Russian seafarers who are staying in ROK due to the investigation of the explosion accident of the Stolt Groenland occurred at the port of Ulsan.

Since the accident was the most catastrophic explosion in the port under the jurisdiction of ROK, it caused considerable damages to the fire fighters who were dispatched to the scene, and financial damages to the port facilities, and the vessels in the vicinity of the port.

With regard to the accident, there are ongoing investigation and judicial trial for the seafarers in accordance with Korean law. In addition, the mobile phone owned by a seafarer is being investigated as an evidence in order to determine the cause of the accident in the judicial proceeding.

In case of criminal investigation and trial regarding maritime accident, it is general for departure suspension order to be taken regardless of nationality in accordance with the Immigration Act. The disposition can be disputed by objection and the seafarers of the current case have actually gone through such review procedure.

Unfortunately, there was a difficulty in regard to the revocation of departure suspension, considering the scale of the accident which caused human loss and economic damage, and the situation that agreement and compensation with the victims were not completed at the time.

However, the ROK strove to provide much convenience for the seafarers who does not have domestic residence during their stay in Korea for the purpose of the investigation. In particular, we provided interpreters in order to expedite the confirmation of the statement and facts for the investigation, and took several measures to ensure their right to defense in criminal procedure such as proceeding with the investigation without detention so that they could stay at a hotel.

Korean investigative agencies and courts having been making their best efforts to guarantee a fair trial and to prevent unfair treatments towards the seafarers in the proceedings related. According to the request of the Russian diplomatic mission about prompt closure of the case, the prosecution coordinated the investigation schedule for the seafarers via an interview with the Russian diplomatic mission, and strove to expedite the judicial procedure while dealing with the circumstances of the accident and damage very carefully. The court is also striving for a prompt ruling by setting the date of sentence immediately after having a hearing once.

Further, related agencies such as investigative agencies and courts, are amicably being in contact with the seafarers while taking the situations, causes of the accident, the scale of the damage into account comprehensively. Owing to the active cooperation of the seafarers, the judicial procedure is proceeding smoothly and the court of first instance will make its decision in the coming days.

Statement by ITF

Chair,

The ITF and Seafarers' Rights International have made repeated interventions at this Committee regarding the situation of seafarers who have been detained following a maritime accident, often in circumstances that we consider unfair.

It is of serious concern to us that such cases continue to occur.

Our paper to this Committee, LEG 109/4(b) draws attention to one case where three crew members were detained and charged following a cargo tank explosion and fire on a chemical tanker in 2019.

Since submission of our paper, the hearing of the three crew members involved has taken place. The Master and Chief Officer were due to be sentenced on 10 March 2022, but this has been postponed to 24 March 2022.

The maritime accident occurred in September 2019 and the matter is not yet resolved. The crew therefore have been detained for almost 30 months. Whilst there may have been reasons for this delay during Covid-19, we consider that detention of seafarers for over two years is unfair.

Generally speaking and without reference to this particular case, we consider there is a risk that if States are unable to conduct investigations in an expeditious way, and seafarers are detained for prolonged periods, then crew could feel that they have no option but to plead guilty to seek an end to the situation they find themselves in. We consider this is unfair.

Seafarers are often detained without bail because they are considered to be flight risks since mostly they will not have permanent addresses in the country where they are detained. We consider this is unfair.

When seafarers are detained, shipowners do not always support them throughout the investigation and legal processes. Crew can be abandoned by their employers and left to the mercy of local legal aid systems, sometimes with no legal representation. Again we consider this is unfair. There should in our view be a mechanism to guarantee legal assistance.

Chair, we would like to remind members of the Committee that IMO Assembly Resolution A.987(24) invites Member Governments and non-governmental organisations to record instances of unfair treatment of seafarers in the event of maritime accidents.

We believe that there is an urgent need for all Members of this Committee to bring such cases to the attention of this Committee.

Thank you Chair

AGENDA ITEM 5

Statement by the delegation of Ukraine

Madam Chair,

The UN Charter at the present time, because of the Russia's role in the Security Council, has become a mockery of common sense.

Let's be aware – Russian actions are nothing but a contempt of the IMO Convention, as they go in contrast with the goals of the establishment of the Organization.

Needless to say, the aggression of the Russian Federation against Ukraine, which has acquired unprecedented proportions since February 24 this year, has already led to the violation of all possible documents concluded under the IMO auspices and created implications for their implementation not only for my country but also for other Black Sea coastal states and beyond.

And at that time, the aggressor state, on completely conventional, legal conditions, is still a part of the supreme governing body – the IMO Council.

A state, whose fleet is prohibited from entering the ports of civilized states, whose governmental classification society was expelled from the IACS in disgrace, a state that destroyed the ports of a neighbouring country, captured or shot neutral merchant vessels, and continues to intimidate its crews, mined vast sea areas.

Today's threat is much more serious than the problems that we solve daily in the field of shipping. And the source of this threat to everyone, I emphasize, to all people on Earth, is Russia.

Madam Chair,

Unfortunately, we observe attempts to return to the practice of a formal attitude to global maritime problems, and sometimes a desire to move away from solving them as a whole.

Let us not put ourselves in a situation where the whole maritime community becomes a hostage to a group of thugs, which by occasion call themselves the Russian Federation. It is already clear that the time for cosmetic corrections has passed.

We call on all IMO member states to show determination Ukraine and support the development of measures not only to deprive the aggressor of the right to be present in the Council but to expel it completely from our Organization.

Such political determination is not something empirical. It was a driving force behind the creation of the IMO (then IMCO); acceptance to its ranks of those states, not even members of the UN at that time; gradual adoption of new editions of SOLAS; the appearance of new maritime security issues on the IMO's agenda in October 1985 after the hijacking of the Italian ocean liner "Achille Lauro"; the appearance of a comprehensive package of maritime security measures in 2002, including the ISPS Code and SUA Protocols, after the horrifying 9/11 terrorist attacks; the joint approval by the IMO and the ILO of the 2006 Maritime Labour Convention. It is also worth mentioning that the problem of piracy, which the IMO essentially renounced to deal with from the very beginning, has grown into a daily effective work of the Organization.

Finally, let's recall where our Legal Committee came from? It was originally established in 1967 to address the legal issues caused by the Torrey Canyon accident, and later became a permanent IMO body to resolve any, I repeat, any legal aspects that fall within the Organization's remit.

The proposals set out in the document in Annexes to LEG 109/5 / Add.1 are clear and logical. We are convinced that they can and, most importantly, should become a starting point for transforming the IMO into a qualitatively new platform for the functioning of all its main and working bodies, in accordance with today's realities.

We urge the IMO Members to give our proposals a thorough consideration. The response to Russia's actions must be urgent and inevitable. The recent decision of the Danube Commission is a good example to follow.

Madam Chair,

This delegation is thankful to all those Member States who have lent support to Ukraine and continue to do so not only by their words but also by deeds.

We call on others to back these endeavours on a national basis and to adopt drastic measures: imposing new powerful sanctions against Russia; closing your ports for Russia-flagged or affiliated ships; banning your ships from entering Russian ports; ceasing cooperation with Russian companies in the maritime sector or provision of our own territory for their operation.

We once again applaud the IACS for its decision to exclude the notorious Russian Maritime Register of Shipping (RMRS), widely known for its ties with Russian intelligence. We are also grateful to our partners for expanding their sanctions regimes to include this and many other Russian companies, which support and fuel the aggressive war.

Madam Chair, distinguished delegates,

Before raising questions about how all the outlined measures may affect the Russian maritime sector or the population of this rogue state in general, please keep in mind that, according to recent polls, over 70% of Russians openly endorse Putin's aggressive war against Ukraine and pledge their support for the war crimes and crimes against humanity committed by the occupying forces.

Since the very start of the Russian invasion, its forces practice looting, deliberate destruction of residential buildings, shootings of columns with people trying to evacuate from the cities, where fierce fighting is taking place, deliberate shelling of settlements where there are no military facilities, destruction of civilian and critical non-military infrastructure, taking hostages, rapes and other crimes.

Over 3,5 thousand objects of civilian infrastructure were destroyed, including 400 schools and universities, over 100 hospitals. Millions of internally displaced persons, with over 3 million looking for a refuge in neighbouring countries. Thousands of civilians are dead and wounded. Every day, at least 5 children die at the hands of Russian invaders. And as of today, more than 100 children are dead, and hundreds seriously injured. Think about it when you come home after a hard day's work and hug your kids.

Given these facts, I ask you – would you still prefer to hide behind standard expressions of deep concern, requests to continued monitoring and planning unnecessary formal consultations, while still doing blood-soaked business with Russia, or shall we act jointly and vigorously to eliminate the Russian threat?

We are convinced that by giving frank answers to these questions, all of you will finally realize the role the IMO must play in this situation, not just for the sake of Ukraine but for our common secure future.

We kindly ask to publish this statement as an annex to the Committee's report.

I thank you.

Statement by the delegation of France

Madame la Présidente,

D'emblée, au nom de l'Union européenne, la France souhaite exprimer sa pleine solidarité avec l'Ukraine et le peuple ukrainien. Nous condamnons avec la plus grande fermeté l'acte d'agression non provoqué et injustifié de la Fédération de Russie contre l'Ukraine, qui viole grossièrement le droit international et la Charte des Nations unies. Nous exigeons que la Fédération de Russie cesse immédiatement ses actions militaires, retire toutes ses troupes de l'ensemble du territoire de l'Ukraine et se conforme à la résolution de l'Assemblée générale des Nations unies intitulée "Agressions contre l'Ukraine", soutenue par 141 États lors de la 11e session extraordinaire d'urgence.

Madame la Présidente,

À l'OMI, la 35^e session extraordinaire du Conseil a adopté il y a dix jours par consensus une déclaration condamnant fermement la violation par la Fédération de Russie de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine, y compris de ses eaux territoriales, qui représente un grave danger pour la vie et un risque sérieux pour la sécurité de la navigation et l'environnement marin. Cette déclaration a souligné les conséquences désastreuses de cette situation sur la sécurité et le bien-être des marins et sur la sécurité du transport maritime international, ainsi que la nécessité de préserver les chaînes d'approvisionnement qui font vivre les autres nations et le peuple ukrainien. En conséquence, les comités de l'OMI ont été invités à examiner les implications de cette situation pour la mise en œuvre des instruments de l'Organisation, et à prendre les mesures appropriées.

C'est pourquoi la France souhaite suggérer l'introduction d'un point spécifique à l'ordre du jour du comité juridique afin de traiter de l'impact sur la navigation et les marins de la situation en mer Noire et en mer d'Azov. Nous pensons qu'il est essentiel que ces questions soient examinées de manière systématique et approfondie afin que les mesures appropriées soient prises en ce qui concerne la mise en œuvre des instruments de l'OMI.

Madame la Présidente,

Cet impact peut varier et prendre différentes formes. En ce qui concerne le comité juridique, un thème spécifique a été identifié en relation avec la question des assurances. Les Conventions CLC et Bunker, ainsi que les Conventions d'Athènes et de Nairobi exigent que les États parties délivrent des certificats attestant qu'il existe une assurance ou une autre garantie financière répondant aux exigences des conventions. En raison de contraintes financières, il se peut que les assureurs et les fournisseurs de garantie financière russes ne soient pas en mesure de remplir leurs obligations au titre de ces conventions de l'OMI. La situation peut également, dans certains cas, empêcher l'émetteur de la carte bleue ou du certificat d'assurance de traiter les demandes d'indemnisation ou interdire le paiement des demandes découlant de ces conventions. Cela pourrait conduire l'assurance ou la garantie financière à annuler la couverture.

Si un État partie aux conventions suivantes a délivré des certificats en vertu de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de l'article 7 de la Convention sur les hydrocarbures de soute, de l'article 12 de la Convention sur l'enlèvement des épaves et de l'article 4bis du Protocole d'Athènes de 2002, l'État émetteur ou son autorité désignée doit veiller à annuler le certificat conformément aux conventions si ou lorsqu'il reçoit une notification de résiliation de la carte bleue ou du certificat d'assurance de la part de l'assureur ou du fournisseur de garantie financière.

Dans l'intervalle, les États parties aux conventions internationales devraient continuer à honorer leurs obligations en se conformant aux recommandations énoncées dans la lettre circulaire n° 3464 et dans les présentes directives. En particulier, les États du pavillon qui délivrent des certificats reposant sur des assureurs russes ou des fournisseurs de sécurité financière russes devraient vérifier que la couverture répond aux critères énoncés dans la lettre circulaire n° 3464. Les États du port qui rencontrent des certificats impliquant des assureurs ou des fournisseurs de garantie financière russes devraient consulter l'État émetteur ou certificateur pour s'assurer que l'assurance ou la garantie financière reste adéquate, comme le prévoient les conventions de l'OMI en matière de responsabilité.

La France souhaite que ce Comité donne son avis et établisse des lignes directrices sur les certificats d'assurance. Nous suggérons qu'un projet de document soit publié en tant que J Paper, et qu'un groupe de travail soit mis en place au cours de cette session afin de finaliser

une circulaire aux Etats membres avec des lignes directrices sur les certificats d'assurance. Par ailleurs la France prend bonne note du document LEG 109/5/Add.1 soumis par l'Ukraine qui sera renvoyé au Comité de la Sécurité Maritime et au Conseil, comme proposé à l'article 9 du document.

Merci Madame la Présidente.

Statement by the delegation of Ukraine

Madam Chair,

By its decision of the 35 C.ES has highlighted the need for establishing "blue safe maritime corridors" to evacuate vessels stranded in Ukrainian seaport after the start of Russian full-scale invasion. This work has been already started by the IMO Secretariat and Ukraine pledged its willingness to cooperate on this track.

Yet, following facts should be taken into the account.

The effective implementation of this process could be only available if the Russian Federation ceases the military hostilities, withdraws its troops from the region, stops naval blockade, and ensures that the internationally promulgated sea routes are free to operate. There are several implementation issues beyond those listed above.

Firstly, the unpreparedness of many ships to leave the ports (many of those are no longer able to do this in view of the fact that their crews have been reduced to a minimum, as their members evacuated in the early days of Russian invasion).

Meanwhile, the Ukrainian port authorities, together with the agents, supply the remaining crews of the ships with water and food. This is happening against the background of the fact that the Russian occupying forces continue to terrorize the local population and loot in the temporarily occupied territories, exporting food and other materiel to the Russian Federation.

Secondly, the minefields at sea that the Russian navy has placed, and by no surprise the Russian Federation tries to shift the responsibility for this onto Ukraine.

The possible solution to the last problem would be to organize a joint naval-marine humanitarian operation of Black Sea coastal states like Ukraine, Turkey, Bulgaria and Romania in order to carry out mine-sweeping actions. To ensure the effectiveness of these activities, States should also set up an air reconnaissance group to assist the naval units in their demining operations.

The purpose of creating such naval and air groups should be not only to demine the Black Sea, but also to create safe conditions for the evacuation of dozens of merchant ships from different ports of Ukraine.

These actions are in line the obligations of the coastal states to ensure the safety of shipping and other types of maritime activities in their territorial sea and EEZs.

At the same time, we ask the NATO members to consider deploying the Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 to facilitate this process.

We kindly ask to publish this statement as an annex to the Committee's report.

I thank you.

Statement by the delegation of Canada

Thank you Chair.

As we said at last week's Council session Canada condemns in the strongest possible terms Russia's egregious attack on Ukraine.

This invasion is not just an attack on Ukraine. This is an attack on international law, democracy, freedom, and human rights.

The invasion also severely threatens the safety of and security of merchant shipping, the protection of the marine environment, the lives of seafarers and the integrity of global supply lines.

Russia must be held accountable for its aggression in Ukraine. Canada has taken swift action to ban any ship that is Russian registered, owned, operated or chartered from docking in Canada or passing through our internal waters. And we will not stop there.

In keeping with the direction of the Council for each committee to consider the implications of the Russian Federation's invasion the implementation of its instruments, Canada also supports the proposal of France for the Legal Committee to provide advice and guidance related to certificates issues in accordance with the IMO Conventions at LEG 109. This guidance could build on what is in Circular Letter No. 3464.

We believe that this guidance is urgently needed as it is essential for upholding the polluter-pays principle and ensuring that victims of a marine incident can receive compensation for which they are entitled to.

Should sanctions against Russia result in the insurance or financial security no longer satisfy the requirements of the Conventions, the issuing or certifying State of the certificate should cancel the certificate in accordance with the Conventions.

I ask that my Statement be attached to the record of decision.

Statement by the delegation of the United States

The United States thanks the distinguished delegation of Ukraine for its paper LEG 109/5, and we note the concerns it raises regarding Russia's unlawful actions and its premeditated, unprovoked, and unjustified war in Ukraine, extending to the maritime areas in the Black Sea and Sea of Azov. We would also like to align ourselves with the comments made by Canada and France.

The United States recalls the recent decisions of the IMO Council's thirty-fifth extraordinary session, strongly condemning the Russian Federation's violation of the territorial integrity and the sovereignty of Ukraine, extending to its territorial waters, which is inconsistent with the principles of the Charter of the United Nations and the purposes of the IMO as set forth in Article 1 of the Convention.

The United States expresses grave concern regarding Russia's war of choice against Ukraine. In recent days, Russia has increased shelling in Ukraine, striking hospitals, demolishing schools, leveling civilian infrastructure, and killing hundreds of civilians. The United States deplores these attacks, as well as the attacks of the Russian Federation aimed at commercial vessels, threatening maritime safety and security in the region, and the safety and welfare of seafarers and the marine environment.

We again strongly condemn Russia's unlawful efforts to impede access to the Kerch Strait and Sea of Azov and demand that Russia respect Ukraine's sovereignty and territorial integrity within its internationally recognized borders, extending to its territorial waters. Specifically, the United States condemns the suspension of innocent passage in territorial sea areas in the Black Sea.

We call on Russia to withdraw its forces from Ukraine and respect its obligations under relevant international treaties and conventions.

Thank you, Chair.

Statement by the delegation of the United Kingdom

Thank you, Chair

The United Kingdom, along with our international partners, stand united in condemning the Russian government. Russia's assault on Ukraine is an unprovoked, premeditated attack against a sovereign democratic State which constitutes a flagrant violation of international law and the international rules-based order. The UK remains fully committed to upholding the sovereignty and territorial integrity of Ukraine within its internationally recognised borders.

As a Permanent Member of the UN Security Council, Russia has a particular responsibility to uphold international peace and security. Instead, it is violating the borders of another country and its actions are causing widespread suffering.

The Russian Government has shown that it was never serious about engaging in diplomacy – it has deliberately worked to mislead the world, in order to mask its carefully planned aggression.

As the UN Secretary-General has said, such unilateral measures conflict directly with the United Nations Charter – the use of force by one country against another is the denial of the principles that every country has committed to uphold.

The UK condemns these actions and we call for the Russian Government to cease its military actions in Ukraine and immediately de-escalate the situation.

I thank France for highlighting the issue concerning Russian insurers and Russian security providers. The UK fully supports the proposal for a circular to be produced and encourage the secretariat to draft a J paper and establish a group to discuss the matter further.

Finally Chair, the UK is steadfast in standing with the people of Ukraine in this moment of agony. We are joined in our outrage by friends and allies around the world. We will work with them – for however long it takes – to ensure that the sovereignty and independence of Ukraine is restored.

Thank you, Chair

Statement by the delegation of Spain

España condena en los términos más enérgicos la agresión militar no provocada e injustificada de la Federación de Rusia contra Ucrania, que viola gravemente el derecho internacional y la Carta de las Naciones Unidas y, socava la seguridad y la estabilidad europeas y mundiales, así como la seguridad marítima y de los marinos en el mar Negro y mar de Azov.

Demandamos a la Federación de Rusia el cese de las acciones militares y la retirada de tropas de territorio ucraniano.

Nos gustaría aprovechar esta oportunidad para expresar nuestra más sincera solidaridad con el pueblo ucraniano

En línea con las decisiones adoptadas por el CE 35 España apoya la propuesta de Francia de incluir un punto específico en la agenda del Comité jurídico que trate el impacto en el transporte marítimo y la gente de mar como consecuencia de la situación en el Mar negro y mar de Azov.

Igualmente, apoyamos la propuesta de Francia en relación con la elaboración de un documento J y el establecimiento de un grupo de trabajo para que el comité pueda finalizar unas directrices en relación con la emisión de los certificados de seguro.

Statement by the delegation of New Zealand

Thank you, Madam Chair,

New Zealand condemns in the strongest possible terms Russia's invasion of Ukraine. It is a clear act of aggression, a blatant breach of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, and a violation of international law.

New Zealand recognises that Russia's invasion of Ukraine is putting the safety and security of all maritime transport in the region at risk and is endangering the life of seafarers on board merchant ships sailing near and in the Black Sea and the Sea of Azov waters.

New Zealand supports the proposal made by France to introduce a specific agenda item at the Legal committee in order to deal with the impact on shipping and seafarers of the situation in the Black sea and the Sea of Azov.

New Zealand also supports the proposal of France to establish guidelines on insurance certificates and that a working group is set up during this session in order to finalise the circular.

We ask for the statement to be attached to the report.

Thank you Chair.

Statement by the delegation of the Netherlands

The delegation of the Netherlands supports the intervention made by France.

As we have stated in the Council Extraordinary session, like many world leaders, our Dutch Prime minister and our Foreign Secretary have condemned the Russian invasion of Ukraine in the strongest possible terms. This unprovoked act of aggression is a serious violation of Article 2(4) of the UN Charter, which prohibits the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any State.

We have seen the impact of this aggression on shipping, seafarers and the marine environment in the Black Sea and the Sea of Azov.

The IMO is the organization for co-operation among Governments in the field of regulation and practices relating to the safety at sea and protection of the marine environment. We therefore should act and work together on practices which increase the safety of ships and seafarers. This also includes guidance of insurance issues, as proposed by France.

We ask that this statement will be attached to the report.

Statement by the delegation of Portugal

Portugal fully and strongly supports the intervention made by France and also supports the request for a new output and a set-up of a working group.

Statement by the delegation of Australia

Thank you Chair.

Australia associates itself with the interventions made by France, the United Kingdom, the United States, Canada and others.

Australia is a strong and consistent supporter of Ukraine's sovereignty and territorial integrity. Australia condemns Russia's unprovoked, unjustified and unlawful invasion of Ukraine in the strongest possible terms. It is a gross violation of international law, including the Charter of the United Nations.

Following Russia's invasion of Ukraine, the Russian Navy launched an amphibious assault on Ukraine through the Sea of Azov, bringing thousands of naval personnel ashore. At least three merchant ships have been hit by Russian attacks in the Black Sea.

Russia's actions present an immediate and ongoing threat to the safety and security of international shipping. The safety of ships, seafarers and port workers are of the utmost importance. We urge Russia to ensure the welfare of seafarers and the safety of ships, respect the territorial rights of Ukraine, and implement relevant instruments adopted under the IMO. Australia fully supports the proposals made by the French delegation, including the proposal for a new specific agenda item on the situation in the Black Sea and the Sea of Azov, and the development of a circular regarding Russian insurers and security providers.

At the IMO Council's thirty-fifth Extraordinary Session, Australia supported Ukraine's proposal for consideration of amendments to the IMO Convention. We would support further consideration of that proposal at the upcoming 127th Session of the IMO Council.

Thank you.

Statement by the delegation of Ukraine

Madam Chair,

With regard to the Russian delegations' allegations concerning the "unsubstantiated" statements made by the delegation of Ukraine, we would like to state the following.

There are three types of lies: simple, shameless, and lies of the government of the Russian Federation, including of its representative to the IMO.

We have just received a message from Odessa where today Russian navy vessels conducted a heavy bombardment of shore facilities and residential areas. This is what Russia calls "doing everything possible for the safe evacuation of ships".

This is nothing more than a provocative actions, specifically for today's IMO meeting, with the intention of undermining the implementation of the Council's decisions. Same happened during these weeks in Mykolaiv, Berdiansk and Mariupol.

To make you all aware, who is behind the shellings of cities and ports in the Black Sea and the Sea of Azov, Ukraine stands ready to share video evidence of these crimes.

I thank you.

Statement by the delegation of the Russian Federation

Российская Федерация хотела бы подтвердить создание гуманитарного безопасного морского коридора в Черном море. Мы также хотели бы отклонить любые необоснованные обвинения и инсинуации, выдвинутые против этих действий. Эти действия соответствуют решениям 35-го внеочередного заседания Совета. Безопасность торговых судов и их экипажей требует срочных мер, не оправдывающих их отсрочки, как это было предложено делегацией Украины. В этой связи еще раз подчеркиваем, что Российская Федерация делает все возможное для обеспечения безопасности судов и свободы судоходства.

В практическом плане создан гуманитарный безопасный морской коридор протяженностью 80 миль в Черном море, простирающийся в юго-западном направлении от указанного района сбора. Все торговые суда в этом районе могут использовать этот коридор для выхода из украинских портов. В то же время призываем все заинтересованные стороны, в том числе украинскую сторону, предпринять все необходимые шаги для обеспечения безопасного выхода торговых судов из указанных портов.

Дополнительно необходимо отметить, что то же самое уже сделано в Азовском море, где торговым судам были обеспечены пути для безопасного выхода из портов и продолжения запланированных рейсов. Этот вопрос координируется с Секретариатом ИМО. Мы будем держать государства-члены ИМО в курсе развития ситуации.

The Russian Federation would like to confirm that the blue safe maritime corridor is being set up in the Black Sea. We would also like to dismiss any unjustified allegations and insinuations presented against these actions. These actions correspond to the decisions of the 35-th extraordinary session of the Council. The safety of merchant vessels and their crews require urgent measures not warranting their postponement as was suggested by the delegation of the Ukraine. In this regard we emphasize once again that the Russian Federation does its utmost to promote safety of ships and freedom of navigation.

In practical terms the safe 80-miles long humanitarian maritime corridor has been created in the Black Sea stretching in the southwest direction from the indicated assembly area. All merchant vessels in the area may use this corridor to leave the Ukrainian ports. At the same time we call on all relevant stakeholders, including the Ukrainian side, to take all necessary steps to provide for the safe departure of merchant vessels from the said ports.

Additionally it is necessary to highlight that the same has already being done in the Sea of Azov where the merchant vessels had been provided with the ways for the safe departure from ports and proceed further on their planned voyages. These actions had been coordinated with the IMO Secretariat. We will keep IMO Member-States updated on this issue.

Statement by the delegation of Ukraine

**Statement by the delegation of Ukraine
at 109th session of the Legal Committee
(25/03/2022)**

Madam Chair,

Ukraine would like to express its utmost concern about the Russian Federation's recent announcements in its state media about the establishment of humanitarian corridors at sea to evacuate ships from Ukrainian ports starting from 25 March 2022.

These actions of the Russian side are nothing but a provocation and an attempt by the aggressor state to whitewash its name. Any agreement on evacuation corridors should be reached during the negotiations between Ukraine and Russia, facilitated by the IMO Secretary-General, as it was called for in the decision of the 35th extraordinary session of the IMO Council. None of this has happened to this day. Attempts to unilaterally implement this bold project and persistent calls of the Russian navy for all ships on the open channel to report their position and leave the ports immediately using these corridors may indicate an intention to endanger civilian ships, including by using them as a human shield for the offensive operation.

As this delegation noted on Monday, the international community has no confidence in Russia's readiness to stop the hostilities and allow ships to safely navigate in the area and preserve the security of international shipping, including the supply chains providing necessary food and medicines to the people of Ukraine. The current security situation in the region and the real threats of mines the Russian navy set up on sea routes in the Black Sea also prevent us from achieving these goals.

Another evidence of Russia's lies are the shellings of a Ukrainian evacuation train with civilians on 24 March 2022, and the regular bombings of Mariupol, Kharkiv, and Chernihiv even during the operation of the mutually agreed humanitarian corridors.

Let me also remind you that Russia is brutally violating a binding Order of the International Court of Justice of 16 March 2022. Russia was ordered to suspend the military operations commenced on 24 February 2022 and ensure that any military or irregular armed units which may be directed or supported by it, as well as any organizations and persons which may be subject to its control or direction, take no steps in furtherance of the military operations. This also includes the actions at sea.

I thank you.

AGENDA ITEM 6

Statement by the delegation of Ukraine

Statement by the delegation of Ukraine under a.i. 6 (comments on document LEG 109/6) (22/03/2022)

Madam Chair,

We would like to thank the United States for the presentation of this paper, and to completely endorse definition of "false documents" in three-point hypostases.

Ukraine's position has always been that the measures to prevent unlawful practices associated with the fraudulent registration are of the utmost importance. It is with particular concern that we perceive deliberate manipulations of AIS data in order to change relevant identification information, as well as to reflect completely different vessel in such a data.

While viewing the proposed terms of reference for the establishment of a study group, notably set of questions, we would make a logistical assumption that this list is silent on degree of responsibility for the crimes committed in this sphere. With that respect this delegation suggested the inclusion of meaningful additional question in the proposed roster concerning mechanisms available to ensure accountability for the committed crimes.

I thank you.

AGENDA ITEM 8

Statement by UNCTAD

Madame Chair, distinguished delegates.

Document LEG 109/8 was submitted in response to the Committee's request for "concrete proposals to LEG 109 on the scope of the work on the new output" (LEG 108/16/1 at para. 13.11). It already includes a detailed 24 page text of a Draft Claims Manual text, set out in the Annex. This focuses on direct claims against shipowners or their insurers and is closely modelled after the IOPC Funds' Claims Manual. We would like to express our appreciation to the delegations involved, for all their work in preparing such a detailed document.

Given the length and detail of the proposed Draft Claims Manual document, it is not possible to provide considered comments here. However, we would like to provide some brief comments regarding the scope of the work, in particular from the perspective of developing countries.

Liability and compensation for bunker oil pollution damage is a matter of particular concern for vulnerable developing countries, including Small Island Developing States, that rely heavily on fisheries, aquaculture and tourism, and may be exposed to a bunker oil spill from ever larger vessels calling at their ports, or transiting in proximity to their coasts. From the perspective of claimants, adequate compensation for any losses sustained is a priority, as is clarity regarding the amount of compensation that may be available.

Against this background and bearing in mind the main aim and purpose of the proposed Claims Manual, we think that further consideration should be given to some of the key issues that are of particular interest to claimants. This would include matters relating to limitation of shipowner liability under international agreements referred to in Art 6 of the Bunkers Convention, in particular the 1976 LLMC, and its 1996 Protocol; the differences between direct claims against

shipowners or their mutual insurers, and formal legal proceedings under the Bunkers Convention against any of the parties falling within the definition of "shipowner", as well as related considerations and procedural issues. Moreover, the Claims Manual should be transparent in respect of issues that may be subject to differing legal interpretation or controversial, such as the question of whether some claims might be considered to fall outside the types of claims subject to limitation under the LLMC. Further information / guidance relevant to environmental damages and recovery of costs of reinstatement of the environment based on experience of the IOPC Funds would also be particularly valuable for potential claimants. As concerns reliance on the IOPC Funds Manual, due account should be taken of the specific differences highlighted in the report of the last meeting (LEG 108/16/1 at para. 13.10). In this context, it is also worth recalling that the 1992 FUND Convention, unlike the Bunkers Convention, does not govern the liability of the shipowner, and only comes into play where compensation from the shipowner under the 1992 CLC is unavailable or inadequate. Finally, further work would benefit from broad consultation with stakeholders representing claimants' and environmental interests, as well as academic experts. Active participation in this initiative by countries concerned about being affected by a bunker oil spill should also be encouraged.

Thank you very much.

AGENDA ITEM 10

Statement by the delegation of the Islamic Republic of Iran

109/10/1 The Islamic Republic of Iran fully supports the document. Preparing consolidated text of each international convention is one of the duties of the depositary. Moreover, because of the application of the tacit acceptance procedure and the frequency of the IMO Conventions amendments, it deems necessary to take prompt action for consolidating the texts with the assistance of the secretariat. As referred to in paragraph 13 of LEG 109/13, one of the reasons that could hinder the proper enforcement of international conventions is the non-consolidation of such conventions. The access to consolidated text of conventions could help the parties in taking ample action in their legal system, leading to proper enforcement of those documents. Moreover, the access to consolidated texts of IMO conventions should be free of charge for state parties. This delegation asks the Committee to annex this statement to the final report.

AGENDA ITEM 13

Statement by the delegation of Greece

This delegation would like to refer to paragraph 11.4 of the working document LEG 109/13 and the reference made to ship "ALFA 1" stating that "A certificate in accordance with the CLC 1992 was issued to the ship despite this underinsurance situation".

This is not accurate since it is understood from its wording, that the said certificate was issued by fault of the Port Authority of Piraeus. What happened is that the CLC certificate was issued by the competent port authority following a blue card presented by the shipowner. That blue card was issued by the insurer, under the provisions of the CLC 1992, stating his compliance with the provisions of the relevant convention and with no indication for underinsurance of the above ship.

AGENDA ITEM 15

Statement by the delegation of Japan

On March 24th, North Korea launched a ballistic missile, which is believed to be a new ICBM-class, without any prior notification. Japan expresses serious concern regarding the launch which is critically problematic and dangerous to the safety of ships. In particular, the recent ballistic missile landed in Japan's Exclusive Economic Zone (EEZ), which is absolutely unacceptable for Japan.

Japan strongly condemns repeated launches of ballistic missiles including the most recent one on 24th by North Korea which are the violation of the UN Security Council Resolutions and seriously threatening the safety of international shipping in the region.

In order to ensure the safety of international shipping, Japan continues to work closely with the IMO and relevant countries to urge North Korea to implement the relevant UN Security Council Resolutions and the IMO Council decision of 2017.

Statement by the delegation of the Democratic People's Republic of Korea

Thank you, Madam Chair,

Good morning, distinguished delegates,

Our missile launches were conducted in a vertical launch mode based on scientific calculation, so there had been no slight adverse impact on the safety of neighbouring countries and international shipping.

Instead, this delegation would like to highlight that the greatest and real threats to the safety and security in Korean peninsula waters, are from the United States.

Even recently, the U.S. and Republic of Korea have increased hostile military tension against the DPR Korea by carrying out their frequent attack weapon tests and aggressive joint military exercises.

The DPR Korea's missile launches are exercises of the right to self-defence in order to modernize its national defence capability and defend the destiny of the country and the life of our people.

Regarding implementation of the UN Security Council Resolution against the DPR Korea, we have never acknowledged the partial and illegal UN "resolution" which seriously infringes upon the right to existence and development of sovereign states.

This delegation would like to reiterate that this forum is not appropriate for discussing political issues like the implementation of the UN Security Council Resolution because it is beyond the mandate of the IMO.

In this meaning, this delegation totally rejects the previous interventions and strongly suggests that such discussion should be restrained because it makes our virtual meeting inefficient.

Thank you, Madam Chair,