



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN  
POR HIDROCARBUROS

<b>Punto 5 del orden del día</b>	IOPC/APR16/5/1	
Original: INGLÉS	31 de marzo de 2016	
Asamblea del Fondo de 1992	<b>92AES20</b>	•
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	<b>92EC66</b>	
Asamblea del Fondo Complementario	<b>SA12</b>	

## PROTOCOLO Y CONVENIO SNP

### Nota presentada por el Canadá

<b>Resumen:</b>	En el presente documento se informa acerca de la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo por correspondencia SNP y una visión general del cursillo internacional sobre el Convenio SNP organizado por el Canadá en marzo de 2016 en Montreal, Quebec (Canadá). También se proporciona información sobre el estado de implantación del Convenio SNP en dicho país. En el anexo se recoge el programa del cursillo.
<b>Medida que se ha de adoptar:</b>	<u>Asamblea del Fondo de 1992</u> Tomar nota de la información.

### 1 Introducción

En el presente documento se facilita a la Asamblea del Fondo de 1992 información actualizada sobre tres cuestiones, a saber, la labor del Grupo de trabajo por correspondencia SNP en la Organización Marítima Internacional (OMI), los resultados de un cursillo organizado por el Canadá y el estado de implantación del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010 (Convenio SNP) en dicho país.

### 2 Información actualizada sobre la labor del Grupo de trabajo por correspondencia SNP

- 2.1 En su 101º periodo de sesiones, celebrado en abril de 2014, el Comité jurídico de la OMI estableció un Grupo de trabajo por correspondencia SNP a fin de proporcionar un foro de debate e intercambio de información. Se eligió al Canadá (François Marier) como Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, que utiliza el Blog del Protocolo SNP (<http://hnsprotocol.wordpress.com/>) como medio de comunicación clave.
- 2.2 En el 102º periodo de sesiones del Comité jurídico, celebrado en abril de 2015, el Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia SNP presentó un informe y recomendó que se ampliara el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia a fin de continuar dialogando con los Estados y las partes interesadas del sector que están trabajando en pos de la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010. El Comité jurídico acordó ampliar hasta el siguiente periodo de sesiones su mandato, al que añadió tres cuestiones específicas.
- 2.3 El mandato del Grupo de trabajo por correspondencia SNP es el siguiente:
- 1) proporcionar un foro para el intercambio de opiniones acerca de las cuestiones relativas a la implantación del Convenio SNP, supervisar el proceso de implantación en los Estados e informar al respecto;
  - 2) a fin de fomentar la rápida entrada en vigor del Convenio SNP de 2010 en todo el mundo y para beneficio de los posibles Estados Parte y de los sectores afectados que prefieren que se adopte un planteamiento coordinado en cuanto a la ratificación, adhesión o aceptación, prestar asesoramiento y asistencia sobre cuestiones relacionadas con la implantación y aplicación del Convenio, entre otras:

- la recopilación de información sobre las cargas sujetas a contribución, la elaboración de los pertinentes sistemas de notificación y verificación y el sistema de contribución de conformidad con las Directrices para la notificación de las cargas SNP sujetas a contribución;
- la aceptabilidad del seguro u otra garantía financiera a efectos del artículo 12 del Convenio SNP de 2010;
- la asistencia al Fondo de 1992 para la elaboración de los distintos documentos y la adopción de las decisiones necesarias para los primeros periodos de sesiones de la Asamblea del Fondo SNP, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 1 sobre la constitución del Fondo SNP acordada en la Conferencia internacional que adoptó el Protocolo SNP de 2010;

3) avanzar en tres puntos específicos:

- la publicación titulada "Comprensión del Convenio SNP";
- los supuestos SNP; y
- un proyecto de resolución sobre la implantación y entrada en vigor del Convenio SNP de 2010; y

4) presentar un informe al Comité jurídico en su próximo periodo de sesiones.

- 2.4 Desde el último periodo de sesiones del Comité jurídico, el Grupo de trabajo por correspondencia se centró primero en avanzar en los tres puntos específicos. Buena parte de su labor se centró en el primer punto, la nueva publicación que preparó con la asistencia de la OMI, los FIDAC y la International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF). Ese folleto, titulado "El Convenio SNP: por qué es necesario", tiene la finalidad de brindar información sobre el propósito fundamental de las políticas del Convenio SNP, en lugar de explicar pormenorizadamente cómo funcionaría el Convenio. El público destinatario del folleto son los responsables de la formulación de políticas y la toma de decisiones en los Estados, así como las partes interesadas del sector, a los que el folleto podría ayudar en su labor de implantación. El folleto se ultimó y publicó en noviembre de 2015 y se encuentra disponible en el sitio web sobre el Convenio SNP (<http://www.hnsconvention.org>), así como en los de la OMI, los FIDAC y la ITOPF.
- 2.5 El segundo punto específico añadido al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia SNP son los supuestos de posibles sucesos SNP. Se pretende también que esta sea una herramienta de información para los Estados y las partes interesadas del sector en un formato de presentación PowerPoint. El esquema provisto hasta la fecha en el Grupo de trabajo por correspondencia incluye información básica sobre las SNP como un comercio mundial importante y los riesgos de los sucesos SNP ocasionados por los buques. Se presentarían varios supuestos hipotéticos de distintos tipos de sucesos SNP y de los daños que podrían ocasionar. La elaboración de esos supuestos corre a cargo de expertos de varias organizaciones y se utiliza también información de sucesos reales SNP ocurridos en el pasado. Los supuestos irían seguidos de una comparación de la cobertura entre el Convenio SNP y los límites de responsabilidad disponibles en virtud del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (Convenio de Limitación de la Responsabilidad). El Grupo de trabajo por correspondencia SNP continúa elaborando el texto y se prevé que presente un proyecto en el próximo periodo de sesiones del Comité jurídico.
- 2.6 El tercer punto específico añadido al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia es la elaboración de un proyecto de resolución sobre la implantación y entrada en vigor del Convenio SNP para su examen por parte del Comité jurídico. Ese proyecto de resolución tendría el propósito de alentar a los Estados a tomar las medidas necesarias para implantar el Convenio SNP a escala nacional utilizando las herramientas disponibles y con el objetivo de que el Convenio entre en vigor rápidamente.

El proyecto de resolución también alentaría la colaboración entre los Estados a fin de garantizar un esfuerzo coordinado sumamente necesario para contar con la masa crítica que permita promover su entrada en vigor. Por último, en el proyecto de resolución podría proponerse un calendario para alcanzar este objetivo.

### **3 Visión general del cursillo sobre el Convenio SNP de 2010**

- 3.1 El Gobierno del Canadá organizó un cursillo sobre el Convenio SNP en Montreal, Quebec (Canadá), del 17 al 18 de marzo de 2016. El cursillo tenía por objeto proporcionar un medio para deliberaciones pormenorizadas sobre la implantación del Convenio SNP, la oportunidad de intercambiar las enseñanzas obtenidas y las mejores prácticas y recibir los comentarios del sector, y planificar las siguientes medidas para seguir promoviendo la ratificación del Convenio SNP de 2010 por parte de los Estados Miembros. En el anexo figura el programa del cursillo.
- 3.2 El cursillo contó con la representación de once Estados Miembros de la OMI: Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Italia, Japón, Noruega, Portugal y Suecia. En el cursillo también participaron organizaciones internacionales, entre ellas los FIDAC, la OMI y la ITOFF, así como una serie de representantes del sector y de instituciones académicas internacionales y nacionales.
- 3.3 La Sra. Joyce Henry, Directora General de Política Marina de Transport Canada, pronunció las palabras inaugurales. Habló sobre cómo el Convenio SNP rellenaría una laguna de gran importancia en los regímenes mundiales de responsabilidad e indemnización al proporcionar una cobertura adecuada para los daños debidos al transporte marítimo internacional o nacional de SNP. Señaló también los esfuerzos internacionales realizados para promover y facilitar la entrada en vigor del Convenio SNP y puso de relieve la contribución del Canadá a esos esfuerzos. La Sra. Henry señaló que, si bien se ha logrado mucho en los últimos años, aún queda mucho por hacer, y los Estados deben trabajar de manera colectiva para continuar avanzando hacia la entrada en vigor del Convenio SNP.
- 3.4 El cursillo estuvo moderado por el Sr. François Marier de Transport Canada, constó de ocho sesiones y se centró en la implantación del Convenio SNP, sus prescripciones de notificación, y las deliberaciones sobre la cooperación internacional y regional para la entrada en vigor del Convenio. Todas las presentaciones realizadas en el cursillo estarán disponibles en el sitio web sobre el Convenio SNP.
- 3.5 En la primera sesión se pasó revista a la historia de la labor llevada a cabo sobre el Convenio SNP, desde los sucesos clave y las negociaciones que han caracterizado al periodo desde la Conferencia de Bruselas de 1969, la adopción del Convenio de responsabilidad civil de 1992 (CRC de 1992), a la Conferencia diplomática sobre el Protocolo SNP de 2010. Los oradores centraron sus ponencias en los retos y obstáculos que fue preciso abordar en ese momento, y cómo los Estados los enfrentaron en el periodo previo a la Conferencia diplomática sobre el Convenio SNP de 1996. Los oradores también analizaron las principales cuestiones que surgieron tras la adopción del Convenio SNP de 1996, a saber, las contribuciones a la cuenta de gas natural licuado (cuenta GNL), el concepto de "receptor" y el incumplimiento de la obligación de presentar informes sobre las cargas sujetas a contribución, y las soluciones elaboradas por el Grupo de enfoque SNP, que permitieron la adopción del Protocolo SNP de 2010.
- 3.6 Durante la segunda sesión, los oradores analizaron los esfuerzos internacionales en pos de la entrada en vigor del Convenio y, más concretamente, la función desempeñada por la OMI y los FIDAC al respecto. Además de adoptar el texto refundido del Convenio SNP, el Comité jurídico de la OMI ha refrendado las Directrices para la notificación de las cargas SNP sujetas a contribución, que se prepararon tras un cursillo conjunto entre la OMI y los FIDAC realizado en 2012 a fin de facilitar a los Estados la presentación de datos sobre las cargas sujetas a contribución antes de la entrada en vigor del Convenio. Se presentó la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, incluida la ultimación del folleto.
- 3.7 El Director de los FIDAC presentó la función de la Organización desde la adopción del Protocolo SNP. Los FIDAC desempeñan una función importante en el esfuerzo en pos de la entrada en vigor del Convenio, incluidas las tareas administrativas para contribuir al establecimiento del Fondo SNP, ayudar a la OMI y disponer los preparativos para la primera Asamblea del Fondo SNP. Como parte de su

función de apoyo, los FIDAC colaboraron en la preparación y difusión del material de información, incluidas las publicaciones y el sitio web. Los FIDAC también crearon el buscador SNP, que incluye todas las sustancias contempladas en el Convenio SNP e identifica las cargas sujetas a contribución. En los últimos años, los FIDAC también han colaborado con las partes interesadas para fomentar la concienciación.

- 3.8 Durante la tercera sesión, los oradores proporcionaron a los participantes información sobre la cobertura de seguros existente para sucesos SNP y los datos históricos sobre sucesos. El International Group of P&I Associations (International Group) proporcionó información sobre la cobertura existente para sucesos SNP, así como los datos históricos sobre sucesos preparados por el International Group para la Conferencia diplomática de 2010. Entre 2002 y 2010 se notificaron 192 sucesos SNP y 189 de ellos estaban dentro de los límites de responsabilidad del propietario del buque establecidos por el Convenio SNP, que ascendían a 152,8 millones de derechos especiales de giro pagados por los propietarios de los buques y sus aseguradores. Si el Convenio SNP entra en vigor, los datos históricos indican que los aseguradores, y no el Fondo SNP, asumirían la mayor responsabilidad por el pago de las reclamaciones.
- 3.9 Si bien el transporte marítimo de SNP casi se duplicó de 2000 a 2016, la ITOPF informó de que el número de sucesos graves ha disminuido a lo largo de los años. No obstante, la respuesta a los sucesos es cada vez más compleja, puesto que ha aumentado la preocupación por el medio ambiente, los recursos sensibles y la salud humana. Asimismo, los sucesos están vinculados con frecuencia creciente a buques portacontenedores que transportan mercancías peligrosas, lo cual puede crear dificultades para localizar e identificar las sustancias. La respuesta a los sucesos SNP entraña una logística compleja y equipo variado, y difiere considerablemente de la respuesta a los derrames de hidrocarburos. El Grupo de trabajo por correspondencia SNP está elaborando actualmente supuestos de posibles sucesos SNP para ayudar a informar a las partes interesadas y los responsables de la toma de decisiones sobre cómo se aplicaría el Convenio SNP. En los tres proyectos de supuestos presentados a los participantes se explican resumidamente el tipo de suceso, el tipo de repercusiones asociadas al suceso, y el tipo de costos e indemnización.
- 3.10 Durante la cuarta sesión se invitó a un grupo de representantes del sector provenientes de la rama naviera, química y petrolera a que expusieran sus opiniones sobre el Convenio SNP. A pesar de que el Convenio SNP representa un nuevo régimen de responsabilidad para los propietarios de buques, el sector naviero respalda firmemente su pronta entrada en vigor. El Convenio SNP se considera una herramienta esencial para garantizar la uniformidad, evitar un mosaico de regímenes y apoyar la aceptabilidad social del transporte marítimo de SNP. Los representantes del sector naviero reconocieron que el Convenio SNP se basa en los mismos principios que el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo, y que permite a los propietarios de buques limitar su responsabilidad. Por su parte, el sector químico europeo apoya en principio el Convenio SNP, siempre y cuando el Convenio se implante uniformemente en los principales Estados Miembros de la Unión Europea (UE) de forma coordinada, y que la presentación de informes sobre las cargas sujetas a contribución no genere una carga burocrática innecesaria para las compañías. El sector químico opina que los Estados deberían adoptar medidas coordinadas para implantar el Convenio lo antes posible. A pesar de algunas preocupaciones relacionadas con la carga administrativa generada por la presentación de informes, los costos y el intercambio de información comercial, el sector petrolero del Canadá respalda la adopción del Convenio SNP y demostró sus posibles repercusiones en el sector de refino y venta de petróleo.
- 3.11 En la quinta sesión, los oradores presentaron el actual estado de implantación del Convenio SNP en el Canadá, Dinamarca y Noruega. En Dinamarca, el proceso parlamentario para adoptar la ley mediante la cual se implanta el Convenio no tuvo ningún obstáculo significativo, dado que el Parlamento ya había adoptado una ley en 2005 para implantar el Convenio SNP de 1996. Por consiguiente, solo fue necesario introducir unas pequeñas modificaciones a la legislación. La consulta pública se realizó en 2012 y no se plantearon objeciones importantes. La ley se presentó al Parlamento y se adoptó en 2013. Las prescripciones de notificación ya están en vigor, y otras disposiciones entrarán en vigor al mismo tiempo que el Convenio SNP. La orden sobre la obligación de notificación de los receptores de SNP a granel entró en vigor en 2015 con retroactividad a 2014.

- 3.12 Tras consultas que recibieron el apoyo generalizado de las partes interesadas, Noruega aprobó la legislación para implantar el Convenio SNP en mayo de 2015. La disposición sobre las prescripciones de notificación ha entrado en vigor. Las reglas para implantar las prescripciones de notificación entraron en vigor el 1 de enero de 2016. La primera prescripción de notificación será el 15 de marzo de 2017 por cargas sujetas a contribución recibidas en el año civil 2016.
- 3.13 La sexta sesión se centró en los problemas de los Estados en la implantación de las prescripciones de notificación y el sistema para recopilar los informes. El Canadá proporcionó una visión general de las prescripciones de notificación que está elaborando, centrándose en las cuestiones abordadas a lo largo del proceso, incluida la definición de transporte marítimo, personas asociadas y carga en tránsito. El Canadá también ofreció una demostración del sistema electrónico de notificación que está elaborando y mencionó que podría compartirse con los Estados interesados sin costo alguno. Por su parte, Dinamarca presentó una visión general de las prescripciones de notificación existentes, centrándose en las cuestiones clave planteadas por las partes interesadas durante el proceso de consulta. A fin de notificar la recepción de SNP a granel, los receptores deben usar el formulario modelo de notificación del receptor elaborado por la OMI y los FIDAC. En 2015, Dinamarca recopiló satisfactoriamente por primera vez informes correspondientes al año civil 2014.
- 3.14 Los FIDAC recordaron a los participantes que los Estados deben presentar informes sobre las cargas sujetas a contribución recibidas en un año en el momento de la ratificación, y anualmente a partir de entonces. De lo contrario se adoptarían sanciones de conformidad con lo establecido en el Convenio SNP. Los FIDAC también facilitaron pormenores sobre la financiación del Fondo SNP y especificaron que se establecerían las cuatro cuentas una vez que se alcanzaran los umbrales mínimos respecto de cada una de ellas. Los FIDAC posteriormente presentaron una fórmula para el cálculo de las contribuciones basada en la recaudación total y la cantidad total de carga sujeta a contribución recibida en el año de referencia.
- 3.15 En la séptima sesión, los oradores analizaron las actividades internacionales y regionales para colaborar en la implantación y entrada en vigor del Convenio SNP a escala nacional. El 10 de diciembre de 2015, el Consejo de la UE acordó dos propuestas que tienen por objeto autorizar a los Estados Miembros de la UE a ratificar el Protocolo SNP de 2010. Para que se adopten esas propuestas, deben ser examinadas y aprobadas por el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros. Se prevé que esas propuestas se adopten en los próximos meses. Desde la perspectiva europea se considera necesaria la ratificación y entrada en vigor simultánea y coordinada a fin de no distorsionar la competencia entre los puertos, reducir al mínimo la carga administrativa para los buques y en lo que respecta a la notificación, y evitar un cambio modal al transporte por carretera. La OMI planteó que, si bien el sistema SNP es más complicado que el sistema de los FIDAC, es un objetivo alcanzable. El Fondo SNP emplea el mismo modelo básico que los FIDAC. La OMI también recordó que las directrices para la notificación de la carga SNP sujeta a contribución eran un instrumento valioso para los Estados puesto que proporcionaban orientaciones en el periodo previo a la entrada en vigor del Convenio.
- 3.16 El cursillo culminó con un debate sobre el proyecto de resolución del Comité jurídico de la OMI sobre la implantación y entrada en vigor del Convenio SNP. Se debatieron en un pleno los principales componentes de la resolución, en particular el establecimiento de un plazo. Se redactará la resolución para alentar a los Estados a implantar y ratificar el Convenio SNP con el objetivo de que entre en vigor dentro de un plazo determinado. Como próxima medida se deliberará acerca de un proyecto de resolución en el 103º periodo de sesiones del Comité jurídico de la OMI, que se celebrará en junio de 2016, como parte del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia SNP.
- 3.17 Para concluir, el Sr. Daniel Haché, Director de Política Marina Internacional de Transport Canada, agradeció a los oradores sus valiosas contribuciones a este cursillo, que mejoraron nuestra comprensión del Convenio y su proceso de implantación. Habida cuenta de que el gran conocimiento conlleva una gran responsabilidad, el Sr. Haché hizo hincapié en que la entrada en vigor del Convenio solo puede lograrse a través de un diálogo continuo entre los Gobiernos, las organizaciones internacionales pertinentes y las partes interesadas del sector.

#### **4 Estado de implantación del Convenio SNP de 2010 en el Canadá**

- 4.1 Desde la adopción del Protocolo de 2010, el Canadá ha promovido activamente el Convenio SNP a escala nacional e internacional, a la vez que ha trabajado sistemáticamente en pos de la implantación del Convenio en la legislación canadiense.
- 4.2 En diciembre de 2014 se introdujeron enmiendas a la Ley de responsabilidad marina que contenían todas las disposiciones necesarias para implantar el Convenio SNP en el Canadá. Las disposiciones relacionadas con la notificación están todas en vigor. Las disposiciones restantes, tales como las prescripciones sobre el seguro obligatorio, no entrarán en vigor hasta que el Canadá haya ratificado el Convenio SNP y que este entre en vigor a escala internacional. Las enmiendas también prevén facultades para elaborar reglas que permitan establecer prescripciones de notificación respecto de la recepción de SNP a granel. Transport Canada se encuentra en proceso de ultimar las reglas para exigir a los receptores de carga SNP a granel en el Canadá que notifiquen las cantidades de carga recibidas en un año civil.
- 4.3 Transport Canada trabajó estrechamente con las partes interesadas del sector naviero, químico y petrolero durante la elaboración del Protocolo SNP de 2010 y las enmiendas a la Ley. Continúa trabajando con esas partes interesadas a lo largo de la elaboración de las reglas propuestas. En marzo de 2015 se distribuyó a las partes interesadas un documento de trabajo que se centraba en las prescripciones de notificación SNP y se mantuvieron debates con numerosas asociaciones y compañías del sector afectadas, según las necesidades. Las opiniones expresadas durante las consultas se tuvieron en cuenta y se integraron en la medida de lo posible al anteproyecto del Reglamento sobre la responsabilidad marina y las declaraciones de información, que se hizo llegar a las partes interesadas en enero de 2016. Las partes interesadas tendrán la oportunidad de formular observaciones nuevamente sobre el particular a través del proceso de publicación oficial.
- 4.4 Las partes interesadas no han expresado inquietudes significativas respecto de las prescripciones normativas propuestas, dado que no constituyen un aumento significativo de la carga para el sector y son necesarias para implantar el Convenio SNP, lo cual el sector SNP del Canadá considera un beneficio.
- 4.5 Se prevé que las reglas sobre notificación propuestas se publiquen en la primavera de 2016 para su examen y consulta pública. Se prevé que las reglas entren en vigor el 1 de enero de 2017 y el primer informe de los receptores correspondiente al año civil 2017 debería presentarse a más tardar el 28 de febrero de 2018. A fin de recopilar eficazmente los informes sobre las cargas sujetas a contribución, Transport Canada está creando un sistema electrónico de notificación.

#### **5 Medidas que se han de adoptar**

##### Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a que tome nota de la información que figura en el presente documento.

\* \* \*

ANEXO

PROGRAMA DEL CURSILLO SOBRE EL CONVENIO SNP

Día 1 – 17 de marzo de 2016

Teatro J. Armand Bombardier, Museo McCord, Montreal, Quebec (Canadá)

Mañana	
8:00-9:00	Inscripción
9:00-9:15	<p><b>Sesión de apertura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alocución de bienvenida por parte del Sr. François Marier, Gerente y asesor principal de política de Transport Canada y Coordinador del grupo de trabajo por correspondencia SNP</li> <li>• Palabras inaugurales de la Sra. Joyce Henry, Directora General de Política Marina, Transport Canada</li> </ul>
9:15-10:30	<p><b>Sesión 1: Cómo llegamos aquí: historia y antecedentes del Convenio SNP de 2010</b></p> <p><b>Oradores</b></p> <p><b>Sr. Alfred H. Popp, QC</b> Administrador del Fondo relativo a la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques (Canadá)</p> <p><b>Prof. Erik Røsaeg</b> Profesor, Instituto Escandinavo de Derecho Marítimo, Universidad de Oslo (Noruega)</p> <p><b>Sr. Mark Gauthier</b> Asesor general retirado, Secretaría de Derecho Marítimo Departamento de Justicia, Gobierno del Canadá</p>
10:30-11:00	Pausa para café (Atrio del Museo McCord)
11:00-12:00	<p><b>Sesión 2: Esfuerzos internacionales en pos de la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010</b></p> <p><u>Oradores</u></p> <p><b>Sr. Jan Engel de Boer</b> Oficial jurídico superior, Organización Marítima Internacional</p> <p><b>Sr. François Marier</b> Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia SNP</p> <p><b>Sr. José Maura</b> Director, Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos</p>
12:00-13:30	Almuerzo (Atrio del Museo McCord)

Tarde	
13:30-15:00	<p><b>Sesión 3: Sucesos SNP – Pasado, presente y futuro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cobertura de seguros existente para sucesos SNP y datos históricos de incidentes SNP</li> <li>• Elaboración de supuestos de posibles sucesos SNP como parte del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia</li> </ul> <p><u>Oradores</u></p> <p><b>Sr. David Baker</b> Asesor principal de política, International Group of P&amp;I Associations</p> <p><b>Dra. Annabelle Nicolas-Kopec</b> Asesora técnica principal, International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)</p> <p><b>Thomas Liebert</b> Jefe del Departamento de Relaciones Exteriores y Conferencias, Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos</p>
15:00-15:30	Pausa para café (Atrio del Museo McCord)
15:30-17:00	<p><b>Sesión 4: Grupo sobre las opiniones del sector</b></p> <p><u>Oradores</u></p> <p><b>Sr. Jos Verlinden</b> Director, Transporte y Logística, Consejo Europeo de la Industria Química</p> <p><b>Sr. Viggo Bondi</b> Presidente del Comité de Derecho Marítimo, Cámara Naviera Internacional</p> <p><b>Sra. Sonia Simard</b> Directora, Asuntos gubernamentales y de política, Federación Naviera del Canadá</p> <p><b>Sr. Rob Hoffman</b> Director, Relaciones gubernamentales y con las partes interesadas, Asociación Canadiense de Combustibles</p>
18:30-21:00	<b>Recepción organizada por Transport Canada</b> (Atrio del Museo McCord)



## PROGRAMA DEL CURSILLO SOBRE EL CONVENIO SNP

Día 2 – 18 de marzo de 2016

Teatro J. Armand Bombardier, Museo McCord, Montreal, Quebec (Canadá)

Mañana	
9:00-10:30	<p><b>Sesión 5: Ejemplos y mejores prácticas respecto de la implantación a escala nacional</b></p> <p>Los oradores proporcionarán ejemplos prácticos de la implantación del Convenio a escala nacional, centrándose en el mecanismo y el proceso, y compartirán las mejores prácticas.</p> <p><u>Oradores</u></p> <p><b>Sra. Caitlin O'Boyle</b> Analista de políticas, Política Marina Internacional, Transport Canada, Gobierno del Canadá</p> <p><b>Sr. Jan Gabrielsen</b> Asesor principal, Autoridad Marítima de Dinamarca, Gobierno de Dinamarca</p> <p><b>Sra. Hilde Flåtén</b> Asesora principal de gobernanza institucional, Ministerio de Comercio, Industria y Pesca de Noruega, Gobierno de Noruega</p>
10:30-11:00	Pausa para café (Atrio del Museo McCord)
11:00-12:30	<p><b>Sesión 6: Notificación de SNP</b></p> <p>Los oradores analizarán los problemas de los Estados en la implantación de las prescripciones de notificación, incluida la relación agente/principio, la excepción de la carga en tránsito, los umbrales para la notificación, el control del cumplimiento y la verificación de la notificación, y el sistema para la recopilación de informes.</p> <p><u>Oradores</u></p> <p><b>Sra. Caitlin O'Boyle</b> Analista de políticas, Política Marina Internacional, Transport Canada</p> <p><b>Sr. Jan Gabrielsen</b> Asesor principal, Autoridad Marítima de Dinamarca, Gobierno de Dinamarca</p> <p><b>Sr. Thomas Liebert</b> Jefe del Departamento de Relaciones Exteriores y Conferencias, Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos</p>
12:30-14:00	Almuerzo (Atrio del Museo McCord)

Tarde	
14:00-15:00	<p><b>Sesión 7: Cooperación internacional y regional</b></p> <p>Los oradores analizarán las actividades internacionales y regionales para colaborar en la implantación y entrada en vigor del Convenio a escala nacional.</p> <p><u>Oradores</u></p> <p><b>Sra. Anyès Nauwelaerts</b> Abogada, Servicio Público Federal de Movilidad y Transporte, Gobierno de Bélgica</p> <p><b>Sr. Jan Engel de Boer</b> Oficial jurídico superior, Organización Marítima Internacional</p>
15:00-15:15	Pausa para café (Atrio del Museo McCord)
15:15-16:15	<p><b>Sesión 8: Resolución de la OMI sobre el Convenio SNP</b></p> <p>En esta sesión plenaria se analizará la elaboración de un proyecto de resolución para su examen por el Comité jurídico de la OMI, incluida la posibilidad de fijar una fecha para la entrada en vigor del Convenio como parte de una iniciativa internacional coordinada.</p> <p><u>Moderador</u></p> <p><b>François Marier</b> Gerente y asesor principal de política, Política Marina Internacional, Transport Canada, Gobierno de Canadá</p>
16:15-16:30	<p><b>Próximas medidas y sesión de clausura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observaciones finales del Sr. Daniel Haché, Director, Política Marina Internacional, Transport Canada</li> </ul>