



COMITÉ JURÍDICO
82º periodo de sesiones
Punto 12 del orden del día

LEG 82/12
6 noviembre 2000
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA EN SU 82º PERIODO DE SESIONES

Índice

	Párrafos	Página
A INTRODUCCIÓN	1 - 17	3
B INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	18	6
C INDEMNIZACIÓN POR LA CONTAMINACIÓN OCASIONADA POR LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES	19 - 20	7
D PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA	21 - 65	7
E PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	66 - 74	13
F PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DE LAS REUNIONES DE 2001	75 - 85	14
G EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	86 - 91	16
H SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	92 - 94	18
I COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	95 - 103	18

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

	Párrafos	Página
J OTROS ASUNTOS		
a) Propuesta para incrementar los límites de indemnización en virtud de los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo	104 - 129	20
b) Utilización del idioma español del marco de los convenios de la OMI	130 - 131	24
c) Asesoramiento solicitado por el Comité de Seguridad Marítima	132 - 133	25
d) Seguros y seguridad para el transporte de productos químicos por mar	134 - 138	25
K CUESTIONES SURGIDAS DEL 84º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	139 - 147	26
ANEXO 1 - ORDEN DEL DÍA DEL 82º PERIODO DE SESIONES		
ANEXO 2 - RESOLUCIÓN LEG.1(82)		
ANEXO 3 - RESOLUCIÓN LEG.2(82)		
ANEXO 4 - NÚMERO DE ESTADOS PRESENTES EN EL COMITÉ JURÍDICO AMPLIADO		

A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 82º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 16 al 20 de octubre de 2000, bajo la presidencia del Sr. A.H.E. Popp (Canadá).

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

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
ANGOLA	ISRAEL
ARGELIA	ITALIA
ARGENTINA	JAMAICA
AUSTRALIA	JAPÓN
BAHAMAS	LETONIA
BANGLADESH	LÍBANO
BÉLGICA	LIBERIA
BOLIVIA	MALASIA
BRASIL	MALTA
BULGARIA	MARRUECOS
CANADÁ	MÉXICO
CHILE	NIGERIA
CHINA	NORUEGA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
COSTA RICA	PERÚ
CROACIA	POLONIA
CUBA	PORTUGAL
DINAMARCA	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESPAÑA	REPÚBLICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA POPULAR
ESTONIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SUDÁFRICA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	SUIZA
GABÓN	TAILANDIA
GHANA	TRINIDAD Y TABAGO
GRECIA	TÚNEZ
HONDURAS	TURQUÍA
INDONESIA	UCRANIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	URUGUAY
IRLANDA	VANUATU
ISLANDIA	VENEZUELA

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (China)

3 En el periodo de sesiones participó un representante de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

4 También participaron observadores de las siguientes organizaciones:

LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO
(OGP)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE
BUQUES TANQUE (ITOPF)
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y
SUS RECURSOS (UICN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

5 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y en especial a los que asistían por primera vez a una reunión del Comité Jurídico, así como a los delegados de los Estados Contratantes de los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo, a los que se había invitado a examinar una propuesta destinada a incrementar los límites de indemnización existentes en virtud de dichos instrumentos.

6 El Secretario General se refirió al apretado orden del día del Comité y subrayó los puntos de particular importancia, tales como el examen en curso de un proyecto de protocolo que enmienda el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, en el que ciertas cuestiones fundamentales, como el fundamento de la responsabilidad, continúan sin resolverse. También se refirió a varias ponencias que se habían distribuido en relación con el Convenio sobre los combustibles líquidos de los buques, en las que

se abordan cuestiones que se considerarán en una conferencia diplomática cuya celebración está prevista para marzo de 2001.

7 El Secretario General mencionó la varada del **Erika**, ocurrida en diciembre de 1999, que tuvo como resultado gravísimos daños medioambientales en una parte de la costa francesa, y llamó la atención de los delegados hacia las peticiones originadas por ese suceso de que la comunidad internacional tome medidas inmediatas para evitar que ocurran casos similares en el futuro y para incrementar los límites de la responsabilidad. El Secretario General recordó la respuesta dada a dichas peticiones por el Comité de Protección del Medio Marino, que examinó las enmiendas propuestas para la regla 13G del MARPOL con el fin de acelerar el proceso de la retirada del servicio de los petroleros de casco sencillo, y se refirió asimismo al examen que iba a realizar el Comité de las enmiendas a los límites de indemnización de los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo. En su opinión, se trataba no sólo de una respuesta ante el accidente del **Erika**, sino también de una consecuencia de la actual preocupación del Comité Jurídico por garantizar que los límites de responsabilidad, tanto de los convenios mencionados como de otros convenios similares, se mantengan actualizados para poder satisfacer las reclamaciones de indemnización. Una consecuencia de lo que antecede es el cambio de prioridades en las deliberaciones del Comité durante el curso de la semana.

8 El Secretario General informó al Comité de que, poco tiempo después de su último periodo de sesiones, había recibido una propuesta oficial, de conformidad con los términos del Convenio, de incrementar los límites de indemnización de los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo, utilizando, por primera vez, el procedimiento simplificado de aceptación tácita para la adopción de instrumentos. La solicitud de que dicha propuesta se considerara en el actual periodo de sesiones del Comité, recibió posteriormente el refrendo del Consejo de la OMI en su periodo de sesiones de junio, en el que se acordó que esa cuestión era de la máxima importancia para la Organización.

9 Hasta la fecha, dijo el Secretario General los Protocolos de 1992 han garantizado, en la mayoría de los casos, una indemnización adecuada a las víctimas de los sucesos de contaminación por hidrocarburos. No obstante, la necesidad de incrementar los límites de indemnización establecidos en ambos Protocolos se había hecho evidente, al menos a partir del suceso del **Nakhodka** en 1997, y aunque las reclamaciones de indemnización en relación con el **Erika** aún no se han recibido ni evaluado, es probable que en este caso los límites de indemnización también resulten insuficientes.

10 Estos antecedentes podrían explicar por qué la atención de la comunidad marítima estará centrada en el trabajo del Comité durante las deliberaciones que tendrán lugar en el curso de la semana. La idoneidad de la indemnización por los daños debidos a contaminación por hidrocarburos es una cuestión que suscita preocupación tanto entre los Gobiernos como entre los sectores petrolero y naviero. El examen de estas cuestiones por parte del Comité Jurídico trata también de reafirmar, una vez más, el papel mundial de la OMI en el ámbito de la responsabilidad y la indemnización a las víctimas de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos, que se estableció por primera vez como respuesta al desastre del **Torrey Canyon** en 1967.

11 Mediante esta reafirmación, dijo el Secretario General, la OMI continuará afirmándose como único órgano capaz de abordar las cuestiones relacionadas con el transporte marítimo internacional y de asegurar, merced a la unificación del derecho internacional, que las víctimas de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos tengan los mismos derechos y sean tratadas del mismo modo dondequiera que vivan.

12 El Secretario General aprovechó la oportunidad para recordar a la comunidad marítima que la OMI no había esperado a que se produjera un desastre relacionado con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas para adoptar el Convenio SNP. En lo que se refiere dichas sustancias, la OMI se ha anticipado a los acontecimientos en lugar de reaccionar ante ellos. Ahora depende de los Gobiernos que dicho Convenio entre en vigor, para garantizar así la existencia de una indemnización en el caso de que ocurra un suceso relacionado con las sustancias mencionadas.

13 El Secretario General señaló que la situación que había llevado al cambio de prioridades en el actual periodo de sesiones, si se resolvía con prontitud, aún dejaría tiempo para tratar otros temas importantes del orden del día del Comité. Ante la reciente tragedia del **Express Samina**, era oportuno recordar a la comunidad marítima que el trabajo en curso del Comité sobre la revisión del Convenio de Atenas mostraba, una vez más, la previsión y sabiduría del Comité al revisar tratados establecidos para dilucidar si deberían actualizarse a fin de ofrecer una indemnización justa, en este caso, por la muerte, lesiones corporales y daños sufridos por los bienes de los pasajeros en el mar.

14 El Secretario General continuó diciendo que un resultado tangible de la intensa actividad del Comité en la elaboración de tratados destinados a proporcionar una indemnización adecuada a las víctimas de los sucesos de contaminación era la ultimación del proyecto de convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques. Teniendo en cuenta la situación financiera de la OMI, el Comité había decidido prescindir del tiempo asignado a su próximo periodo de sesiones, en marzo de 2001, para permitir que el proyecto de tratado se adoptara en una conferencia diplomática lo antes posible. El Secretario General alabó esa decisión y pidió a los Estados que apoyaran la iniciativa y participaran plenamente en la conferencia.

15 Para terminar, el Secretario General aseguró al Comité que la Secretaría estaba a su disposición para lo que necesitara, y le deseó éxito en sus deliberaciones.

16 El orden del día del periodo de sesiones aprobado por el Comité figura en el anexo 1 del presente documento.

17 A continuación se resumen las deliberaciones del Comité sobre los distintos puntos de su orden del día.

B INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES (punto 2 del orden del día)

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

C INDEMNIZACIÓN POR LA CONTAMINACIÓN OCASIONADA POR LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES (punto 3 del orden del día)

19 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos LEG 82/3, LEG 82/3/1, LEG 82/3/2 y LEG 82/3/3, y señaló que, dado que el proyecto de convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques ya se había distribuido para someterlo al examen de la conferencia diplomática en marzo de 2001, no debía volver a abrirse el debate sobre este punto del orden día.

20 No obstante, se instaba a las delegaciones a que se reunieran oficiosamente para deliberar sobre las cuestiones en las que no se hubiera logrado un consenso, a fin de facilitar el acuerdo durante la conferencia diplomática.

D PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA (punto 4 del orden del día)

a) Reclamaciones relacionadas con los pasajeros

21 El Comité prosiguió con su examen de un proyecto de protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974.

22 La delegación de Noruega presentó los documentos LEG 82/4 y LEG 82/4/Corr.1 (proyecto de protocolo correspondiente al Convenio de Atenas), LEG 82/4/1 (texto refundido del Convenio y el futuro protocolo) y LEG 82/4/2 y LEG 82/4/3, en los que se informa de los resultados de la labor interperiodos sobre cuestiones todavía pendientes. A continuación la delegación señaló varias cuestiones que habrían de debatirse.

Fundamento de la responsabilidad (artículo 3)

23 La primera de dichas cuestiones era el fundamento de la responsabilidad. A este respecto, el Comité observó que, como resultado de la labor interperiodos reflejada en los documentos LEG 82/4/2 y LEG 82/4/3, varias delegaciones habían llegado a una fórmula de compromiso sobre el grado en que la responsabilidad basada en la culpa que se estipulaba en el Convenio originario podría sustituirse por un régimen de responsabilidad objetiva que vendría estipulado en el artículo 3 del proyecto de protocolo. Se explicó que la característica principal de esa fórmula de compromiso implicaba una distinción entre dos tipos de reclamaciones, ligadas respectivamente a los sucesos relacionados con la navegación y a los sucesos no relacionados con la navegación.

24 Se explicó que, en lo que se refiere a los sucesos relacionados con la navegación, un primer estrato regularía la responsabilidad objetiva por los daños hasta una cantidad determinada, siguiendo el sistema de Montreal. A partir de dicha cantidad, y para los sucesos no relacionados con la navegación, se aplicaría la responsabilidad basada en la culpa. En todos los casos, la carga de la prueba se invertiría. No obstante, la delegación observó que una de las delegaciones coautoras del documento había indicado su preferencia por no invertir la carga de la prueba en el caso de los sucesos no relacionados con la navegación.

25 En los debates que siguieron, algunas delegaciones volvieron a manifestar su preferencia por mantener el régimen actual de responsabilidad del Convenio de Atenas, basado en la culpa.

26 No obstante, una mayoría de delegaciones, incluidas algunas que en el pasado se habían mostrado a favor de mantener el régimen actual, indicaron que estarían dispuestas a aceptar una solución de compromiso que implicara un régimen de responsabilidad objetiva para los sucesos relacionados con la navegación y un régimen de responsabilidad basada en la culpa para los sucesos no relacionados con la navegación. En su opinión, así se tenía en cuenta la diferencia entre el transporte aéreo y el transporte marítimo, en particular por lo que respecta a las posibilidades de los pasajeros que utilizan el transporte aéreo de sufrir una lesión como resultado de actividades que están fuera del control del transportista. Se señaló que el mantenimiento de la cláusula de negligencia concurrente del pasajero que figura en el artículo 6 del Convenio originario contribuiría a garantizar la protección de los intereses de todas las partes.

27 Hubo una diferencia importante de opiniones dentro del Comité en relación con la carga de la prueba. Varias delegaciones opinaban que la carga de la prueba debería invertirse en todos los casos, es decir tanto en el caso de los sucesos relacionados con la navegación como en el de los sucesos no relacionados con la navegación. Por lo que se refiere a estos últimos, se observó que al transportista le resultaría más fácil refutar las reclamaciones presentadas en su contra que al pasajero probar el fundamento de dichas reclamaciones contra el transportista.

28 Otras delegaciones, no obstante, señalaron su preferencia por restringir la carga invertida de la prueba solamente a los sucesos relacionados con la navegación.

29 El Comité decidió aceptar en principio una solución de compromiso consistente en la introducción de un régimen de indemnización basado en la responsabilidad objetiva para los supuestos de muerte y lesión de los pasajeros en los sucesos relacionados con la navegación y el mantenimiento de un régimen basado en la culpa en el caso de los sucesos no relacionados con la navegación. El Comité convino en que era necesario un examen más profundo en relación con la carga de la prueba.

Límites de responsabilidad respecto de lesiones corporales (artículo 7)

30 Al debatir esta cuestión, el Comité examinó varias opciones. Dos de ellas se recogen en la versión del artículo 7 del proyecto de protocolo que figura en el anexo 1 del documento LEG 82/4/3. La primera consiste en introducir una limitación *per cápita* sin un límite global por suceso. La segunda permite a los Estados Partes fijar mediante disposiciones específicas de su legislación nacional, si así lo desean, los límites de responsabilidad aplicables a las reclamaciones por muerte o lesiones corporales, siempre que tales límites no sean inferiores a los prescritos en el Convenio.

31 Con una tercera opción, consistente en suprimir el artículo, se pretendía estipular una responsabilidad ilimitada.

32 Algunas delegaciones se mostraron a favor de suprimir el artículo 7 basándose en que ello no conduciría necesariamente a un régimen de responsabilidad ilimitada, dado que podría establecerse una cifra general de limitación por suceso de acuerdo con el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad. Otras delegaciones, sin embargo, señalaron que no todas las Partes en el futuro protocolo de Atenas serán necesariamente también Partes en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

33 Algunas delegaciones hicieron saber su preferencia por mantener solamente el párrafo 1 del artículo 7 y suprimir el párrafo 2, por considerar impropio permitir que los Estados Partes establezcan en su legislación nacional límites *per cápita* más altos que puedan aplicarse igualmente a los transportistas nacionales que a los extranjeros.

34 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra manifestaron su preferencia por mantener los dos párrafos, el 1 y el 2, del artículo 7. Una de las razones de esta preferencia era la flexibilidad de la solución, que permitiría a las Partes aplicar su legislación nacional, ya sea para introducir un límite global por suceso, ya sea para introducir la responsabilidad ilimitada.

35 Basándose en los debates, el Comité decidió mantener los dos párrafos del proyecto de artículo 7.

Seguro obligatorio (artículo 4bis)

36 El Comité examinó las disposiciones sobre seguro obligatorio que figuran en el proyecto de artículo 4bis (LEG 82/4/2 y LEG 82/4/3). Al presentar la propuesta, la delegación de Noruega propuso suprimir las palabras entre corchetes que se referían a "*por suceso*" y a "... *unidades de cuenta en total*". También propuso intercalar las palabras "*per cápita*" en el segundo grupo de corchetes con objeto de ponerlo en consonancia con el texto del Convenio actual.

37 Entre las diferentes opiniones que se manifestaron respecto de las características esenciales de las reglas sobre el seguro obligatorio que se han de incorporar al proyecto de protocolo, cabe destacar las siguientes:

- todos los buques deberían estar cubiertos por un seguro suficiente para ofrecer niveles adecuados de indemnización;
- debería darse el mismo trato a todos los pasajeros;
- una limitación por buque requeriría la introducción de disposiciones pormenorizadas sobre jurisdicción;
- una limitación por transporte y *per cápita* garantizaría a cada demandante una determinada cuantía, a reserva de la provisión de suficientes niveles de indemnización;
- con objeto de evitar lagunas en la indemnización, los límites para el seguro obligatorio no deberían ser inferiores a los límites de responsabilidad por muerte o lesión corporal que se estipulan en el proyecto de artículo 7, que a su vez deberían estar en consonancia con los límites del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad de 1976;
- si se eligiera la opción de establecer límites *per cápita* podrían surgir dificultades en el caso de los buques que hacen más de una escala, y la verificación del certificado de seguro sería complicada; y
- en los buques con exceso de pasajeros, éstos deberían estar cubiertos por el seguro.

38 Al intervenir sobre esta última cuestión, el representante del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización señaló que, en relación con los buques con exceso de pasajeros, habría problemas con la cobertura del seguro. Se observó además que, en tal situación, el asegurador podría hacer valer como medio de defensa la conducta dolosa del asegurado.

39 Se debatió si el límite para el seguro obligatorio debería estar determinado por el número efectivo de pasajeros a bordo del buque o por el número de pasajeros que el buque estuviera autorizado a transportar con arreglo a su certificado.

40 El Comité decidió volver sobre esta cuestión más adelante.

41 La delegación observadora del CMI propuso que el artículo se redactara de nuevo con objeto de excluir los dos primeros grupos de corchetes, es decir, las expresiones "por suceso" y "por transporte", lo cual dejaría dos opciones, vinculadas posiblemente a los límites globales estipulados en el artículo 7.

42 El Comité no se puso de acuerdo sobre la cuestión de si el seguro obligatorio debería cubrir solamente la muerte y las lesiones corporales o ampliarse a la pérdida o daños sufridos por el equipaje, y decidió volver sobre esta cuestión cuando se hubiera tomado una decisión sobre los límites globales.

Registro electrónico (artículo 4bis, párrafo 14)

43 El Comité examinó el párrafo 14 del artículo 4bis, que figura en la página 5 del anexo del documento LEG 82/4, y en el que se estipulan las condiciones para la aceptación de los certificados de formato electrónico.

44 El Comité reconoció las ventajas de incluir los certificados de seguro en formato electrónico, pero observó, no obstante, que ello suscitaba una nueva cuestión, a saber, si la práctica de los Estados de exigir certificados a los buques matriculados en Estados que no son Partes debería regularse en el Convenio. Las delegaciones no se pusieron de acuerdo sobre esta cuestión y el Comité decidió que esta cuestión requería un examen más detenido.

45 Se reconoció que la misma cuestión podría también suscitarse en relación con los certificados de formato electrónico respecto del proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos de los buques.

Aspectos de redacción (artículo 4bis, párrafos 10 y 15)

46 El Comité tomó nota de las propuestas de redacción con respecto a los párrafos 10 y 15 del artículo 4bis (anexo del documento LEG 82/4, páginas 4 y 5).

Otras cuestiones

47 Tras examinar las cuestiones del fundamento de la responsabilidad, los límites de indemnización y el seguro obligatorio, el Comité volvió al examen de varios artículos del proyecto de protocolo que figura en el anexo del documento LEG 82/4.

Artículo 5 (Límite de responsabilidad respecto de pérdida o daños sufridos por el equipaje)

48 El Comité decidió suprimir las cuantías de indemnización que figuraban entre corchetes. Se acordó que sea la conferencia diplomática la que decida si deben mantenerse o incrementarse los límites de indemnización incluidos en el Protocolo de 1990 relativo al Convenio de Atenas.

Artículo 7 (Jurisdicción competente)

49 Teniendo presente la decisión adoptada en su último periodo de sesiones (LEG 81/11, párrafo 140), el Comité acordó incluir el texto del nuevo párrafo 1*bis* que figura en el documento LEG 82/4/Corr.1.

50 El Comité pasó después a ocuparse del párrafo 1 e) del artículo 7, que, caso de adoptarse, ofrecería un tribunal competente más. La mayoría de las delegaciones que intervinieron, aunque estaban de acuerdo en mantener el texto, pusieron en tela de juicio la utilización de la expresión "servicio regular" en este artículo. Se señaló que, aunque esta expresión serviría para excluir los servicios esporádicos y ocasionales, el término "regular" imponía un requisito demasiado estricto. En su lugar, se sugirió utilizar en inglés la expresión "*scheduled services*", teniendo presente el precedente del Convenio de Chicago.

51 También se sugirió que, siguiendo el precedente del Convenio de Montreal, el texto indicara el tipo de servicios a los que se refería, es decir, el transporte de pasajeros.

52 Teniendo presente que el objetivo de la disposición era hacer que el demandante pudiera elegir entre un número mayor de jurisdicciones, algunas delegaciones señalaron que, en su opinión, el texto podría referirse simplemente a "servicios", sin más.

53 Algunas delegaciones señalaron que debería suprimirse todo el párrafo, ya que la mayoría de los casos que abarcaba ya estaban tratados en otros párrafos. También se expresó la opinión de que añadir otra jurisdicción podía hacer aumentar las dificultades de los demandantes para obtener una indemnización en los casos de sucesos catastróficos.

54 Teniendo en cuenta lo que antecede, el Comité decidió mantener este párrafo e introducir un texto adecuado más adelante.

Artículo 12

55 El Comité decidió incluir este artículo, que se refiere a la incorporación de un modelo de certificado, como anexo del proyecto de protocolo.

Artículo 13 2)

56 El Comité decidió suprimir el texto entre corchetes del párrafo 2, relativo a las relaciones convencionales entre Estados, por considerarlo innecesario.

Artículo 14 5) (Cláusulas finales)

57 El Comité examinó el texto del párrafo 5 encerrado entre corchetes. Todas las delegaciones que intervinieron lo hicieron para apoyar el principio que recogía este párrafo. Se señaló que, en opinión de algunos expertos, la inclusión de este texto no era necesaria para lograr el objetivo de poner fin a las relaciones de derecho de los tratados con las Partes en el Convenio de Atenas y en sus Protocolos de 1976 y 1990. Se hizo observar, sin embargo, que el texto se había incluido con el fin de atender a la petición formulada por algunas delegaciones de que se incluyera una disposición concreta a este respecto.

58 A juicio de algunas delegaciones, el texto tenía que volver a redactarse para resolver ciertos problemas relacionados con el derecho de los tratados. También se indicó que había que examinar más detenidamente el momento de aplicación de la cláusula.

59 El Comité acordó mantener este párrafo, aunque sujeto a mejoras de redacción.

Artículo 15 (Estados con más de un régimen jurídico)

60 El Comité se reafirmó en su decisión de mantener este artículo.

Inmunidad soberana

61 Una delegación dijo entender que el Protocolo de Atenas no se aplicaría a los buques con derecho a inmunidad soberana, como los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente a servicios no comerciales del Gobierno. A este respecto, otra delegación se refirió al artículo 21 del Convenio existente, e indicó que esa cláusula quizá ya resolvía la cuestión.

Recomendación al Consejo con respecto a la celebración de una conferencia diplomática

62 Tras algunas deliberaciones, y en vista de que se había llegado a un consenso con respecto a la mayoría de las cuestiones de fondo de este punto del orden del día en este periodo de sesiones, el Comité estimó que el proyecto de protocolo relativo al Convenio de Atenas estaría listo para ser examinado por una conferencia diplomática que se celebrara durante el bienio 2002-2003, si bien varias delegaciones manifestaron su preocupación por el hecho de que quedaran algunos puntos pendientes. Los representantes de las delegaciones observadoras del sector marítimo y del sector de seguros apoyaron unánimemente esta decisión, señalando, al tiempo que lo hacían, la necesidad de adoptar el proyecto de protocolo cuanto antes, con el fin de reafirmar el papel que tiene la OMI a escala mundial por lo que respecta a la elaboración de ese tipo de convenios y evitar medidas unilaterales de los Estados que llevaran a la adopción de distintos regímenes nacionales o regionales.

63 El Comité decidió, por consiguiente, recomendar al Consejo de la OMI que se permita la celebración de una conferencia de dos semanas de duración para adoptar el protocolo durante el bienio 2002-2003. Como alternativa, el Comité decidió comunicar al Consejo que sería posible celebrar una conferencia de una semana, si ésta tiene lugar a continuación de un periodo de sesiones ordinario del Comité, con el fin de poder disponer de tiempo suficiente para el examen de la cuestión.

b) Reclamaciones relacionadas con la tripulación

64 El Comité fue informado de que el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar no se había reunido desde su 80º periodo de sesiones y que volvería a hacerlo en la sede de la OMI del 30 de octubre al 3 de noviembre de 2000.

65 El Comité tomó nota de que, de acuerdo con el mandato que le había otorgado, el Grupo mixto debía considerarse como un grupo permanente y que, por tanto, podía organizar nuevas reuniones si llegaba a la conclusión de que éstas eran necesarias durante sus próximas deliberaciones de los meses de octubre y noviembre. El Comité también tomó nota de que se iba a distribuir un informe sobre los resultados de dichas deliberaciones a tiempo de que pudiera examinarse en su 83º periodo de sesiones.

E PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO (punto 5 del orden del día)

66 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia presentó el informe del Grupo, el cual figura en el documento LEG 82/5/1. También hizo referencia al documento LEG 82/5, en el que se muestran, en un cuadro comparativo, el proyecto original del convenio sobre remoción de restos de naufragio y la nueva versión simplificada del texto presentada por el Grupo de trabajo por correspondencia al Comité, en su 80º periodo de sesiones, como documento informativo (LEG 80/INF.2). La versión simplificada, en la que no aparecen las disposiciones sobre responsabilidad e indemnización ni las relativas a los requisitos de notificación que figuraban en el proyecto original de convenio, fue elaborada con el objetivo de permitir que se avanzara rápidamente en el examen del proyecto de modo que pudiese presentarse una recomendación a la Asamblea con respecto a la celebración de una conferencia diplomática en el bienio 2002-2003.

67 El coordinador señaló que el Grupo de trabajo por correspondencia había logrado avances significativos con respecto a diversos aspectos de la versión simplificada, aunque también indicó a que había divergencia de opiniones con respecto a esta versión, dado que mientras algunas delegaciones la apoyan otras tienen serias reservas al respecto. Preocupa especialmente el hecho de permitir que se reglamenten mediante legislación nacional las cuestiones más controvertidas.

68 El coordinador hizo una reseña de las cuestiones más importantes, entre las que está la necesidad de ponerse de acuerdo sobre las definiciones de conceptos tales como "restos de naufragio", "medidas preventivas" y "riesgo", y al respecto sacó a colación comparaciones con las definiciones que se encuentran en otros instrumentos jurídicos sobre temas marítimos. Otras cuestiones importantes examinadas son la notificación de restos de naufragio y la responsabilidad financiera con respecto a la localización, balizamiento y remoción de los restos de naufragio. Otra cuestión delicada es la contribución de los intereses de la carga y a este respecto se ha de tomar en consideración la legislación sobre salvamento. En este contexto sugirió que una forma de resolver el problema podría ser la de incluir un derecho de retención sobre los bienes recuperados de los restos de naufragio. La cuestión del aseguramiento de las operaciones de remoción de restos de naufragio podría resolverse mediante la referencia a los instrumentos de la OMI existentes sobre la cuestión.

69 Instó al Comité Jurídico a que avanzase rápidamente en el examen del proyecto de convenio de modo que se pudiese presentar una recomendación para la celebración de una conferencia diplomática durante el bienio 2002-2003.

70 Al examinar esta cuestión, el Comité abordó en primer lugar la conveniencia de presentar una recomendación al Consejo con respecto a la celebración de una conferencia diplomática en la que se adopte un convenio sobre la cuestión durante el bienio 2002-2003. A este respecto se señaló que era en este periodo de sesiones cuando debía tomarse esta decisión dado que no habría otro periodo de sesiones del Comité antes de que el Consejo se reuniera en junio de 2001, momento en el que se decidirían el programa de trabajo y presupuesto para el bienio 2002-2003 para presentarlos a la Asamblea en noviembre de ese mismo año.

71 Algunas delegaciones se mostraron partidarias de hacer esa recomendación.

72 No obstante la mayoría de las delegaciones estimaron que era demasiado temprano para ello. En su opinión, el proyecto de convenio todavía no estaba lo suficientemente elaborado y algunas cuestiones cruciales no se habían resuelto todavía, por ejemplo la de la garantía financiera, y habría que resolverlas antes de que pudiera entenderse que el proyecto estaba suficientemente elaborado como para presentarlo a una conferencia diplomática. A este respecto algunas delegaciones propusieron que sería útil que el sector naviero y el de los seguros presentaran un documento en el próximo periodo de sesiones del Comité en el que se explicase la disponibilidad de una cobertura de seguro adecuada y las características de la misma.

73 El Comité decidió que no debería hacerse una recomendación al Consejo con respecto a la celebración de una conferencia diplomática durante el próximo bienio. Acordó asignar más tiempo a este punto de su orden del día a fin de poder presentar un proyecto de instrumento jurídico en una conferencia diplomática que se convocaría durante el bienio 2004-2005.

74 El Comité agradeció al Presidente y a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia la labor realizada y decidió que esta labor debía suspenderse hasta que él haya examinado determinadas cuestiones fundamentales, tales como la de la garantía financiera en relación con la remoción de restos de naufragio. El Comité pidió al representante del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización y a otros representantes del sector de los seguros y del sector del transporte marítimo que presenten un documento sobre la disponibilidad y las características de una cobertura de seguros apropiada por lo que respecta a la remoción de restos de naufragio para examinarlo en su próximo periodo de sesiones. El representante del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización se manifestó dispuesto a trabajar en un documento relativo a las cuestiones de seguro.

F PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHAS DE LAS REUNIONES DE 2001 (punto 6 del orden del día)

75 Al examinar su programa de trabajo y las fechas de las reuniones de 2001, el Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 82/6.

76 Se señaló que, dado que el Comité no se reuniría en la primavera de 2001 por la celebración de una conferencia diplomática para adoptar el proyecto de convenio sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, habría que examinar con cierto detenimiento el plan de trabajo a largo plazo del Comité para poder informar al Consejo en su 86º periodo de sesiones, que se celebrará

en junio de 2001, y en el que se decidirá el plan de trabajo a largo plazo de la Organización para presentarlo a la Asamblea en noviembre de 2001.

Fechas de las reuniones

77 El Comité aceptó las siguientes fechas propuestas para las reuniones:

- Conferencia internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001: 19 a 23 de marzo de 2001.
- 83º periodo de sesiones del Comité Jurídico: 8 a 12 de octubre de 2001.

Programa de trabajo

78 El Comité aprobó el siguiente programa de trabajo para el año 2001:

- i) medidas solicitadas como consecuencia de la adopción del convenio sobre los combustibles líquidos de los buques;
- ii) provisión de garantía financiera;
- iii) examen de un proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio;
- iv) supervisión de la implantación del Convenio SNP;
- v) proyecto de convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro; y
- vi) cuestiones surgidas de la labor del Consejo y la Asamblea.

79 En relación con la provisión de garantía financiera se señalaron dos cuestiones, a saber: el examen de un proyecto de protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, y el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.

80 Algunas delegaciones señalaron que, en función de cuáles fueran los resultados de las deliberaciones del Grupo de trabajo de los Fondos FIDAC, el Comité tal vez tendría que examinar, con carácter prioritario, enmiendas al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo. Aunque se consideró que sería prematuro incluir un punto concreto sobre este tema por el momento, sí debería señalarse a la atención del Consejo esa posibilidad.

Fechas

81 Con respecto al protocolo relativo al Convenio de Atenas se señaló que el Comité ha pedido que se celebre una conferencia diplomática en el bienio 2002-2003 para examinar la adopción de dicho protocolo.

82 Se tomó nota de que, por el momento, continúa la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT.

83 El Comité tomó nota, además, de que es probable que el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio esté ultimado en el bienio 2004-2005, y de que el punto sobre la supervisión de la implantación del Convenio SNP tiene carácter permanente.

84 El punto relativo al proyecto de convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro se mantiene con escasa prioridad, a la espera de recibir más información de la delegación observadora del CMI.

Plan de trabajo a largo plazo

85 Con respecto al plan de trabajo a largo plazo, el Comité tomó nota de los puntos aprobados en su 79º periodo de sesiones, celebrado en abril de 1999, para después del bienio 2000-2001 y acordó mantenerlos en su actual plan de trabajo a largo plazo. Esos puntos son los siguientes:

- a) examen de la condición jurídica de las embarcaciones de carácter innovador, como las embarcaciones de sustentación neumática, que operan en el medio marino;
- b) posible convenio relativo al régimen de los buques en puertos extranjeros; y
- c) posible revisión de los convenios de derecho marítimo a la luz de una necesidad demostrada y a reserva de lo dispuesto en la resolución A.500(XII). Se señaló que por lo que respecta a este punto del orden día, también es aplicable la resolución A.900(21), que se refiere a los objetivos de la Organización a partir del año 2000.

G EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO (punto 7 del orden del día)

86 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 82/7 con respecto al estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de su labor.

87 El Comité tomó nota de la información facilitada por las delegaciones miembros que se indica a continuación:

Alemania

Ha denunciado el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, y pasará a ser Estado Contratante del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de Responsabilidad en 2001.

Federación de Rusia

Se ha constituido en Estado Contratante del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil y del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, así como del Convenio SNP.

Finlandia

Se ha constituido en Estado Contratante del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

Malta

Se ha constituido en Estado Contratante del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil y del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo y ha denunciado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, así como los Protocolos de 1976.

Noruega

Se ha constituido en Estado Contratante del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

88 Ante la pregunta formulada por una delegación con respecto al estado jurídico de los Protocolos de 1976 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo, se señaló que, puesto que la validez de esos instrumentos depende del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, y del Convenio del Fondo de 1971, respectivamente, una vez que éstos últimos se denuncian, los Protocolos de 1976 ya no son operativos y caen en desuso.

89 El Comité tomó nota de la solicitud de una delegación de que se facilite información en el sitio de la OMI en la Red sobre las fechas de depósito de los instrumentos y la entrada en vigor de los tratados de la OMI con respecto a cada Estado.

90 El Comité pidió a la Secretaría que en el futuro facilite más información con respecto a los nuevos depósitos de instrumentos o denuncias habidos en el periodo transcurrido desde el último informe anual en el documento que prepara en relación con este punto del orden del día.

91 El Comité tomó nota de que, por un error, el documento LEG 82/7 no incluía información sobre el estado jurídico de dos convenios de las Naciones Unidas y la OMI, a saber: el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993 (Convenio MLM) y el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999. A este respecto, el Comité tomó nota de que cinco Estados se han constituido en Estados Contratantes del Convenio MLM y de que, por el momento, ningún Estado ha manifestado su consentimiento en quedar obligado por el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques.

H SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP (punto 8 del orden del día)

92 La delegación del Reino Unido presentó el documento LEG 82/8, que contiene un proyecto de informe sobre la labor realizada por el Grupo de trabajo por correspondencia desde el 81º periodo de sesiones del Comité. Dicha delegación puso de relieve la importancia del Grupo de trabajo mencionado, como foro para el intercambio de puntos de vista, que ayudará a los Estados interesados en ratificar el Convenio SNP o en adherirse al mismo. La información recopilada por dicho Grupo también podría ayudar a posibles demandantes y contribuyentes del Fondo SNP, así como a las partes pertinentes del sector. La delegación alentó a los Estados a que proporcionaran información sobre las importaciones de SNPP a la delegación danesa, que ha comenzado a recopilar información sobre cargas sujetas a contribución, a fin de actualizar la lista que figura en el anexo del documento LEG 82/8.

93 La delegación anunció que el Reino Unido se ha ofrecido a acoger otra reunión informal sobre SNPP el viernes 16 de marzo de 2001, en la sede de la OMI, para determinar los progresos realizados en la implantación del Convenio y para abordar cualquier preocupación que se haya planteado a ese respecto. El Grupo de trabajo por correspondencia elaborará un proyecto de documento sobre cuestiones de fondo para que se examine en dicha reunión, cuya publicación esta prevista para después del 83º periodo de sesiones. El documento incorporará el resultado de la labor del Grupo, incluidas las cuestiones asignadas a Estados concretos que forman parte del mismo, para una mayor elaboración. La delegación también consideraba que sería sumamente útil que los Estados asistentes a la reunión manifestaran claramente sus opiniones políticas con respecto a la ratificación del Convenio. La delegación invitó a todos los Estados Miembros de la OMI y a los representantes del sector interesado a que asistieran a la reunión.

94 El Comité tomó nota de la información facilitada y agradeció la labor realizada, a la delegación del Reino Unido y a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia.

I COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA (punto 9 del orden del día)

95 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada en el documento LEG 82/9, especialmente del informe sobre la ejecución del subprograma de enero a junio de 2000.

96 El Director de la División de Cooperación Técnica de la OMI informó al Comité de que el Comité de Cooperación Técnica examinaría en su próximo periodo de sesiones el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) propuesto para el periodo 2002-2003. También puso de relieve que el PICT constituía una herramienta de planificación que incluía programas regionales y mundiales y tenía en cuenta las necesidades de los países en desarrollo, las prioridades temáticas y los objetivos a medio plazo establecidos por los Comités sustantivos, los programas principales de la Organización y los intereses de los socios en el desarrollo.

97 Con respecto a la legislación marítima, se habían tenido en cuenta las siguientes "prioridades temáticas" incluidas en el subprograma original de legislación marítima acordado por el Comité en su 67º periodo de sesiones (LEG 67/9, anexo 3) al incorporar el programa de legislación marítima a las actividades del PICT:

- proporcionar medios para reforzar la capacidad jurídica y la infraestructura de las autoridades marítimas nacionales;
- formar personal nacional experto a fin de que se ocupe de la elaboración, el examen y la actualización de la legislación marítima;
- brindar asesoramiento sobre las consecuencias jurídicas (nacionales e internacionales) de la aceptación de los convenios de la OMI y de la promulgación de los códigos y directrices de la Organización;
- ayudar a los Estados a implantar sus derechos y deberes como Estados de abanderamiento, ribereños o rectores de puertos, Partes en instrumentos convencionales en la OMI, incluida la observancia del cumplimiento de las normas sobre seguridad marítima y sobre medio ambiente por parte de los buques nacionales y extranjeros; y
- ayudar a los Estados a redactar, actualizar y poner en vigor de legislación marítima primaria y secundaria en asuntos relacionados con los instrumentos de la OMI.

98 El Comité refrendó la idea de seguir utilizando por el momento los temas generales o ámbitos de interés anteriormente mencionados como base para la planificación de las actividades de cooperación técnica, pero decidió volver sobre los mismos en octubre de 2001 a fin de establecer prioridades más concretas u objetivos a medio plazo de modo que los limitados recursos disponibles para las actividades de cooperación técnica puedan dedicarse a las prioridades acordadas en el ámbito de la legislación marítima en conexión con la labor del Comité y las necesidades de los países beneficiarios.

99 Respondiendo a una pregunta sobre el apoyo financiero que recibe el PICT, el Director puso de relieve que el coste total de dicho programa para el periodo 2002-2003 ascendía a 14 millones de dólares de los Estados Unidos. Si el Fondo de Cooperación Técnica proporcionaba el mismo nivel de financiación que en el pasado, aproximadamente un 35% del costo total procedería de esa fuente. Como en anteriores ocasiones, la OMI tendría que recurrir a la cofinanciación mediante acuerdos con donantes bilaterales, otras organizaciones y el sector, así como a las contribuciones "en especie" de servicios. El monto exacto disponible para el Fondo de Cooperación Técnica, procedente del excedente del Fondo de imprenta, no se conocerá hasta junio de 2001 y tendrá que considerarse en el contexto del presupuesto general de la Organización.

100 El Director señaló también que las actividades de cooperación técnica relacionadas con la asistencia a los países para el establecimiento y la actualización de su legislación marítima continuará siendo un componente principal del PICT y que la demanda de servicios de asesoría jurídica es constante. La provisión oportuna de dichos servicios a través de consultores cualificados es muy apreciada en los países beneficiarios y ha logrado resultados tangibles. El Director pidió a los Miembros del Comité que indicaran las fuentes de conocimientos jurídicos que podrían ponerse a disposición de la Secretaría y señaló que el sitio en la Red de la OMI (<http://www.imo.org>) ya contiene formularios de solicitud para las personas interesadas en trabajar para el Programa de cooperación técnica de la OMI. Recordando la sugerencia hecha de utilizar la Red como medio de difusión de las actividades de cooperación técnica para llegar a un sector más amplio, el Director informó al Comité de que la recientemente elaborada legislación

modelo sobre navegación marítima y contaminación, para los países del Caribe de habla inglesa, se había distribuido en disquete y en papel a todos los países en desarrollo de habla inglesa interesados y se iba a difundir en la Red a través del sitio de la OMI.

101 Finalmente, el Director mencionó la importante función que desempeña el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI en la misión de cooperación técnica de la OMI para ayudar a los países en desarrollo a mejorar su capacidad para cumplir las normas internacionales relacionadas con la seguridad marítima y la prevención y contención de la contaminación del mar. Actualmente el PICT subvenciona la participación de siete estudiantes en el curso 2000-2001 de dicho Instituto.

102 El Comité tomó nota de una declaración del representante de la delegación observadora del CMI en la que felicitaba al Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI por su valiosísima labor y la hizo suya. El fondo benéfico del CMI proporciona apoyo continuo al Instituto, suministrando personal docente, al que sufraga los gastos de viaje y dietas. El Comité hizo suyas las palabras de agradecimiento de una delegación al CMI por su apoyo continuo a la labor del Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI.

103 El Comité tomó nota de las manifestaciones de agradecimiento de varias delegaciones al Instituto de Derecho Marítimo Internacional por su labor en la preparación de expertos en la redacción de textos jurídicos y la formación del personal necesario para implantar los convenios de la OMI en los países en desarrollo, y las hizo suyas. Se señaló que varios representantes que participaban en el Comité Jurídico eran graduados del Instituto de Derecho Marítimo Internacional, y que, en la lista de expertos en cuestiones técnicas de la OMI, ya figuran graduados de dicha institución. El Comité tomó nota de la necesidad de recibir más aportaciones voluntarias para el Instituto a la vista de su precaria situación financiera. Una delegación informó al Comité de que su país había financiado la participación de dos estudiantes, uno de ellos mujer, en los cursos de dicho Instituto y de que estaría dispuesto a enviar juristas al Instituto, en comisión de servicio, para que impartieran clases en él.

J OTROS ASUNTOS (punto 10 del orden del día)

a) Propuesta para incrementar los límites de indemnización en virtud de los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo

104 En la apertura del periodo de sesiones, el Presidente llamó la atención sobre el hecho de que ésta era la primera ocasión en que al Comité Jurídico se le había pedido que enmendase los límites que se disponen en los Protocolos de 1992 siguiendo el procedimiento de aceptación "tácita" previsto en los mismos. Señaló que si en esta ocasión no se adoptaba una decisión no habría otra oportunidad para adoptarla hasta que el Comité se reuniese en su 83º periodo de sesiones, en octubre de 2001.

105 La delegación del Reino Unido presentó los documentos LEG 82/10, en nombre de las 14 delegaciones copatrocinadoras, y LEG 82/10/5, en nombre de las 19 delegaciones copatrocinadoras. Señaló que en el documento LEG 82/10 se proponen aumentos de entre un 50,36% y un 79,09%, dependiendo de la interpretación de las disposiciones pertinentes de los Protocolos de 1992 relativas a las fechas efectivas. Los incrementos se calcularían de conformidad con el porcentaje máximo de un 6% anual contemplado en los dos Protocolos.

106 La delegación del Reino Unido también se refirió a que, tras las consultas evacuadas entre los copatrocinadores de este documento y todos los Estados Contratantes de los Protocolos relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo con objeto de alcanzar un consenso lo más amplio posible y conseguir que los aumentos pudiesen entrar en vigor tan pronto como fuera posible, esto es, en noviembre de 2003, y teniendo en cuenta también las discusiones informales mantenidas con los representantes del sector, en el documento LEG 82/10/5 se proponen enmiendas concretas a los límites de los Protocolos de 1992. El aumento medio es levemente inferior al aumento de un 50,36% contemplado en el documento LEG 82/10. El objetivo era obtener un aumento anual de un 6% desde 1993 hasta el año en curso y al tiempo redondear las cifras de los límites totales. El límite total de 203 millones de unidades de cuenta propuesto para el Fondo, de 1992 será más comprensible para quienes presenten una reclamación en caso de derrame y facilitará la administración del propio Fondo.

107 Seguidamente, la delegación del Reino Unido se refirió al procedimiento de aceptación tácita, el cual tiene como razón de ser preservar de los efectos de la inflación los límites de indemnización y permitir que las Partes puedan adoptar decisiones rápidas cuando surjan problemas con respecto a dichos límites. Este procedimiento nunca se ha usado hasta el momento. Los aumentos que se proponen ayudarán a garantizar que las indemnizaciones que se paguen inmediatamente después de un derrame no hayan de fijarse a niveles excesivamente bajos. Puede ser que estos incrementos no solventen todos los problemas surgidos a raíz de los sucesos del **Nakhodka** y del **Erika**, pero sí darán cierto plazo al Grupo de trabajo de los Fondos FIDAC para examinar todas las enmiendas posibles al régimen, incluidos nuevos ajustes de las cuantías de limitación.

108 Se señaló que el documento LEG 82/10/Add.1, y los proyectos de resolución adjuntos sobre el aumento de los límites contemplados en los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo, respectivamente, habían sido elaborados por la Secretaría con la ayuda de ciertas delegaciones.

109 También se señaló que en el procedimiento de enmienda previsto en el Convenio de Responsabilidad Civil hay tres factores que el Comité deberá tomar en consideración al examinar una propuesta de enmienda de las cuantías de limitación a saber: la experiencia que se tenga de los sucesos y especialmente la cuantía de los daños que de ellos se deriven, la fluctuación registrada en el valor de la moneda y el efecto que tenga la enmienda propuesta en el costo del seguro. El Comité tomó nota asimismo de que en el procedimiento de enmienda previsto en el Convenio del Fondo 1971 también han de tomarse en consideración el primero y el segundo de esos factores. Además, los convenios establecen que se debe tener en cuenta la relación entre los límites establecidos en los dos instrumentos.

110 El Director de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos presentó el documento LEG 82/10/3, en el que se facilita información sobre la experiencia de dichos Fondos con respecto a sucesos de este tipo y la cuantía de los daños resultantes de los mismos, y el documento LEG 82/10/4, que contiene información sobre los incrementos máximos permitidos de conformidad con los Convenios de 1992 y sobre determinados indicadores de cambios en los valores monetarios.

111 El Director de los Fondos señaló a la atención del Comité las cifras relativas a los costos de los sucesos, las cuales figuran en los anexos 1 y 2 del documento LEG 82/10/3. Explicó que los pagos que han hecho el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 (según cada caso) se han convertido en libras esterlinas, a partir de las divisas en las que se efectuaron los pagos,

aplicándose el tipo de cambio vigente el día del pago y que posteriormente estas cuantías en libras esterlinas se han reajustado a valores de 1999 aplicando el índice de precios al por menor del Reino Unido y seguidamente se han convertido en Derechos Especiales de Giro aplicando el tipo de cambio vigente el 31 de diciembre de 1999.

112 El Director de los Fondos mencionó dos de los casos pendientes, el del **Nakhodka** (Japón, 1997) y el del **Erika** (Francia, 1999), en los que, posiblemente, las reclamaciones admitidas excederán la cuantía máxima disponible para indemnizaciones en virtud del Convenio de 1992, esto es 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG). También se refirió a que había otros dos casos pendientes en los que las cifras totales de las reclamaciones exceden de los 135 millones de DEG: el del **Aegean Sea** (España, 1992) y el del **Nissos Amorgos** (Venezuela, 1997), aunque, en su opinión, el total admisible estará por debajo de esa cifra. Señaló que si bien en algunos casos la cuantía total de las cifras fijadas está por debajo del máximo disponible en virtud del Convenio del Fondo aplicable, en ocasiones ha sido necesario limitar los pagos de reclamaciones a un determinado porcentaje de las pérdidas o daños probados dada la incertidumbre acerca de la cuantía total de las reclamaciones admitidas, puesto que en el marco del Convenio del Fondo todos los reclamantes han de ser tratados paritariamente.

113 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización señaló, por lo que respecta al tercer factor y su incidencia en los costos del seguro, que tales costos dependen de la experiencia en cuanto a las reclamaciones y que, por lo tanto, de momento los aumentos propuestos no tendrían ninguna incidencia en los costos del seguro. Esta delegación también propuso llevar a cabo revisiones para aumentar los límites con más regularidad. Sin embargo, algunas delegaciones señalaron que el Protocolo impone ciertas restricciones en cuanto a los plazos de las revisiones y que ésta era una cuestión que podría examinar el Grupo de trabajo de los Fondo FIDAC, que está estudiando soluciones a largo plazo para determinadas cuestiones.

114 El Comité tomó nota de los cálculos relativos a los incrementos máximos permitidos que se indican en los párrafos 1 y 2 del documento LEG 82/10/4.

115 El Comité también tomó nota de la información facilitada en el párrafo 3 del citado documento sobre ciertos indicadores de las variaciones en los valores monetarios.

116 Una delegación que manifestó su apoyo a la idea de incrementar los límites tal como se propone en el documento LEG 82/10/5 señaló que en las notas a pie de página del documento correspondiente al Protocolo relativo al Convenio de Responsabilidad Civil se habían utilizado distintas cifras. Esa delegación propuso utilizar el mismo porcentaje de aumento para ambos Protocolos y recomendó que éste fuese el 50,37%.

117 Otra delegación explicó que los copatrocinadores del documento habían redondeado, hacia arriba o hacia abajo, las cifras que figuran en las notas a pie de página y confirmó que los incrementos propuestos se ajustaban a las disposiciones de los Protocolos. Se señaló que con la aprobación de esos incrementos se apoyaría la labor del CPMM.

118 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron los incrementos propuestos para los límites, así como la propuesta de utilizar el mismo porcentaje de aumento para los límites de ambos Protocolos, es decir el 50,37%.

119 No obstante algunas delegaciones se manifestaron partidarias de fijar como fecha para los incrementos octubre de 2003, lo cual requeriría un aumento de aproximadamente un 79%, dado que pasarían muchos años antes de que el próximo incremento se aplicase.

120 Las propuestas también fueron apoyadas por todas las delegaciones observadoras que manifestaron su opinión. La delegación observadora de la ICS señaló que el incremento de los límites propuesto serviría para garantizar la permanencia de un régimen internacional de responsabilidad e indemnización satisfactorio.

121 La delegación de México señaló que, en su opinión, al tomarse la decisión de revisar los actuales límites de responsabilidad e indemnización también debería haberse pensado en las posibles consecuencias para los países en desarrollo, especialmente por las futuras repercusiones financieras de esta medida. Esta delegación también se refirió a la necesidad de abordar, en primer lugar, las causas de los desastres por medio del estricto cumplimiento de la normativa marítima de la OMI en vigor.

122 Otras delegaciones señalaron que la OMI, y el CPMM en particular, así como los Estados Miembros, ya están adoptando medidas para mejorar el grado de cumplimiento de las normas de la Organización y que el Comité debería tomar nota de esto. Se subrayó que el propósito original de los Fondos FIDAC era atender todas las reclamaciones que pudiesen presentar todos los afectados por un suceso de contaminación por hidrocarburos y que si bien el costo de los derrames debería, en principio, ser sufragado por los responsables, había cuestiones más amplias que considerar.

123 Algunas delegaciones llamaron la atención sobre las medidas recientemente adoptadas por la Unión Europea con respecto a la seguridad de los petroleros, en Europa, y en el mundo, y también acerca de la declaración conjunta firmada por España, Francia e Italia el 27 de septiembre de 2000 con respecto al ámbito geográfico de aplicación de los Protocolos de 1992 en relación con las reclamaciones resultantes de daños producidos por contaminación por hidrocarburos en el mar Mediterráneo, más allá de las aguas territoriales. Se invitó a otros Estados mediterráneos a firmar esa declaración conjunta.

124 La delegación de Italia subrayó que la declaración conjunta sobre la aplicación de los Protocolos de 1992 en el mar Mediterráneo hasta las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base ha facilitado la adopción de la decisión de apoyar el incremento de los límites de indemnización previstos en el Convenio de Responsabilidad Civil 1992 y en el Convenio del Fondo 1992, incremento que debería haber sido el máximo posible para que el Fondo estuviera en condiciones de afrontar sucesos de extrema gravedad. No obstante, la delegación de Italia hizo hincapié en la necesidad de vincular tal incremento a medidas destinadas a acrecentar la seguridad del transporte marítimo de sustancias nocivas o contaminantes.

125 Tras haber tomado en consideración la información que figura en los documentos presentados por los Fondos FIDAC y las declaraciones del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización, el Comité convino en enmendar los límites de los dos convenios de conformidad con la propuesta que figura en el documento LEG 82/10/5. No obstante, al enmendar estos límites, el Comité, por sugerencia de una delegación, acordó utilizar el mismo porcentaje de aumento, esto es, el 50,37%, con respecto a ambos instrumentos. El Comité también convino en que estos incrementos servirán para mantener una relación adecuada entre los límites del Convenio del Fondo y los estipulados en el Convenio de Responsabilidad Civil.

126 El miércoles 18 de octubre de 2000, el Comité Jurídico ampliado se reunió para examinar y aprobar los dos proyectos de resolución recogidos en los anexos del documento LEG 82/WP.1, en los que se establecen las enmiendas a las cuantías de limitación que figuran en los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo.

127 El Comité, basándose en la información facilitada por la Secretaría, tomó nota de que estaban presentes, en cada caso, más de la mitad de los Estados Contratantes. El Comité también tomó nota de la información facilitada por la Secretaría, según la cual todos los poderes estaban en regla. La información sobre el número total de Estados presentes en el Comité Jurídico ampliado figura en el anexo 4 del presente informe.

128 Al adoptar las dos resoluciones se acordó seguir la práctica establecida por otros comités de la Organización al aprobar enmiendas por un procedimiento de enmienda tácito similar, esto es proceder por consenso. Por consiguiente el Comité Jurídico ampliado acordó adoptar las dos resoluciones siguientes:

- Resolución LEG.1(82): Aprobación de enmiendas a las cuantías de limitación que figuran en el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969; y
- Resolución LEG.2(82): Aprobación de enmiendas a los límites de indemnización que figuran en el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971.

Los textos de estas dos resoluciones figuran, respectivamente, en los anexos 2 y 3 del presente informe.

129 Tras haberse adoptado las dos resoluciones, la delegación de Francia manifestó su satisfacción y opinó que esto demostraba que los Estados Miembros de la OMI son conscientes de las necesidades de las víctimas de los sucesos de contaminación por hidrocarburos. Sin embargo, esta delegación señaló que incluso estos nuevos límites pudieran resultar insuficientes en determinados casos, e hizo, por ello, un llamamiento a todas las delegaciones para que participasen en la revisión del Convenio de Responsabilidad Civil y en la del Convenio del Fondo en el marco de los debates en curso del Grupo de trabajo constituido por la Asamblea de los Fondos FIDAC. Esta delegación se refirió en particular a la necesidad de revisar más frecuentemente las cuantías de limitación que se contemplan en ambos tratados.

b) Utilización del idioma español en el marco de los convenios de la OMI

130 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada en los documentos LEG 82/10/1 y LEG 82/10/1/Rev.1.

131 Al hacerlo, el Comité recordó que el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), al adoptar la resolución MEPC.87(44), había seguido el ejemplo del Comité Jurídico, que era quien había iniciado el proceso de incorporación del español al texto de los convenios durante la labor preparatoria que culminó en la adopción del Convenio SNP.

c) Asesoramiento solicitado por el Comité de Seguridad Marítima (CSM) en su 72º periodo de sesiones

132 El Comité consideró la solicitud del Comité de Seguridad Marítima (CSM) de que formulara observaciones y brindara asesoramiento sobre la situación con respecto a los documentos y las intervenciones orales de los organismos especializados de las Naciones Unidas en virtud del reglamento interno de la Conferencia de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), con arreglo a la información contenida en el documento LEG 82/10/2.

133 A este respecto, el Comité convino en que era prerrogativa de cada organismo especializado decidir el procedimiento que debía seguir con respecto a las intervenciones de los observadores y la presentación de documentos y propuestas. La UIT estaba, por tanto, facultada para limitar el derecho a presentar propuestas para sus conferencias a los Estados Miembros únicamente y exigir que los documentos presentados por observadores se publicaran como documentos informativos, aunque ninguna de estas dos medidas se ajuste a la práctica que sigue la OMI. El Comité tomó nota de la sugerencia hecha por una delegación de que el CSM tal vez podría poner esta cuestión en conocimiento del Consejo de la OMI, con el fin de que éste pudiera considerar la posibilidad de tratar el asunto con la UIT a la luz del acuerdo de cooperación que existe entre las dos organizaciones.

d) Seguros y seguridad para el transporte de productos químicos por mar

134 La delegación observadora del CEFIC presentó el documento LEG 82/10/6, en el que se ofrecía información actualizada sobre las iniciativas voluntarias introducidas con la finalidad de supervisar y comprobar las normas de seguridad de los buques utilizados para el transporte marítimo de productos químicos.

135 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada en el documento, así como de varias aclaraciones que se hicieron con respecto a dicha información. Refiriéndose a este documento, algunas delegaciones señalaron que la afirmación que se hace en él de que la base de datos *Equasis* había sido establecida por la OMI era una afirmación errónea, ya que, de hecho, se trata de una iniciativa regional. Una delegación expresó también sus reparos en cuanto a la calidad de los gráficos incluidos en el documento.

136 Con respecto a la cantidad de datos que el CDI podía aportar a la base de datos *Equasis*, se señaló que, en principio, la publicación de tales datos era prerrogativa exclusiva del propietario del buque, que es quien tiene la propiedad intelectual de los mismos, y que esos datos no podrían difundirse sin su consentimiento.

137 La delegación observadora del CEFIC estuvo de acuerdo con estas dos afirmaciones pero, refiriéndose a la última, comunicó que las 390 compañías propietarias de buques afiliadas al CDI habían autorizado al Instituto a entregar los datos a *Equasis*.

138 Se señaló que una gran parte de la información facilitada en el documento guardaba más relación con la labor de otros comités de la OMI que con la del Comité Jurídico. Respondiendo a dicha observación, la delegación observadora del CEFIF dijo que, aunque el documento no se había presentado todavía a los otros comités, la intención era hacerlo.

K CUESTIONES SURGIDAS DEL 84º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 11 del orden del día)

a) Examen del informe del Comité Jurídico

139 El Comité tomó nota de la información recogida en la parte A del documento LEG 82/11 sobre cuestiones de interés para su labor surgidas del 84º periodo de sesiones del Consejo.

b) Relaciones con las organizaciones no gubernamentales

140 Como ya es habitual, el Comité encargó a un reducido grupo de delegaciones que examinase la solicitud para la obtención del carácter consultivo presentada por la Asociación Mundial de los GPL, cuyo texto figura en el anexo del documento LEG 82/11, y formulase la pertinente recomendación para el Consejo con arreglo al Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales y las Directrices para la atribución del carácter consultivo. El grupo, integrado por las delegaciones de Australia, China, Ghana y Malta, se reunió el 16 de octubre de 2000 bajo la presidencia del Sr. Kofi Mbiah (Ghana).

141 El Comité tomó nota de la recomendación del grupo en el sentido de que la Asociación Mundial de los GPL podía hacer una importante aportación a la labor del Comité, particularmente en relación con el Convenio SNP, y que dicha organización cumplía los criterios necesarios para gozar del carácter consultivo. Se señaló que la Asociación no podía tener acceso a la OMI por conducto de otra organización que abarcara su ámbito de competencias. También se destacó que la Asociación Mundial de los GPL parecía ser un organismo auténticamente internacional y activo. Ante las preguntas de algunas delegaciones, se señaló que el grupo había tenido en cuenta otras organizaciones no gubernamentales cuyos intereses coincidían en parte con los de la organización en cuestión, pero había llegado a la conclusión de que ninguna de ellas abarcaba todos los ámbitos de actividad de la Asociación Mundial de los GPL.

142 Basándose en ese informe, el Comité recomendó al Consejo que conceda el carácter consultivo a la Asociación Mundial de los GPL. El Comité tomó nota de que, dada la decisión adoptada por el Consejo en su 84º periodo de sesiones de que un reducido grupo de miembros del Consejo realice una selección inicial de las solicitudes con el fin de determinar si las organizaciones a que corresponden cumplen los requisitos básicos para la obtención del carácter consultivo, en el futuro se requerirá una participación menor del Comité Jurídico a este respecto, aunque, sin duda, todavía tendrá que examinar algunas solicitudes que le remita el Consejo tras esa primera selección.

Expresiones de agradecimiento

143 El Comité agradeció al Sr. Reinhard Renger, representante de Alemania próximo a la jubilación, su extraordinaria contribución a la labor del Comité durante muchos años. El Comité también manifestó su agradecimiento al Sr. Carlos de la Torre García, de la delegación de España, y uno de los dos Vicepresidentes del Comité, que ocupa ahora un cargo en España.

Formato del informe

144 Al aprobar su informe, el Comité mantuvo un intercambio de opiniones con respecto al contenido y la forma del mismo. Se señaló que, con el paso de los años, crece el número de delegaciones que solicitan que sus declaraciones queden recogidas en el informe.

145 El Comité reconoció que la función tradicional del informe ha sido reseñar las deliberaciones del Comité con el fin de informar del curso que siguen dichas deliberaciones, mencionando de forma concreta las decisiones que se han adoptado. El objeto es informar a los lectores de la dirección que sigue el Comité con respecto a temas concretos. Por lo general, el informe no recoge declaraciones individuales, y tampoco es costumbre nombrar en él a las delegaciones.

146 El Comité refrendó la costumbre de redactar su informe sin dar cabida en él a intervenciones individuales ni identificar a las delegaciones por su nombre. No obstante, se reconoció que puede haber circunstancias excepcionales en las que, por razones políticas, algunas delegaciones tengan que ver reflejadas en el informe sus intervenciones.

147 Se sugirió la posibilidad de que el Comité estudie la práctica que se sigue en otros comités de la Organización en los que las delegaciones que desean que sus declaraciones queden recogidas en el informe presentan un breve resumen de las mismas al hacer tal solicitud. Asimismo, en los casos en que fuera necesario dar mayor cabida a una declaración, ésta podría incluirse en un anexo del informe.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 82º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
 - 3 Indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques
 - 4 Provisión de garantía financiera
 - 5 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
 - 6 Programa de trabajo y fechas de las reuniones de 2001
 - 7 Examen del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
 - 8 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
 - 9 Cooperación técnica: subprograma de legislación marítima
 - 10 Otros asuntos
 - 11 Cuestiones surgidas del 84º periodo de sesiones del Consejo
 - 12 Informe del Comité

ANEXO 2

**RESOLUCIÓN LEG.1(82)
(aprobada el 18 de octubre de 2000)****APROBACIÓN DE ENMIENDAS A LAS CUANTÍAS DE LIMITACIÓN QUE FIGURAN
EN EL PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1969**

EL COMITÉ JURÍDICO, reunido en su 82º periodo de sesiones:

RECORDANDO el artículo 33 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (en adelante denominado "Convenio de la OMI"), artículo que trata de las funciones del Comité,

CONSCIENTE de lo dispuesto en el artículo 36 del Convenio de la OMI, que trata de las reglas que rigen el procedimiento aplicable en el ejercicio de las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de cualquier convenio internacional o de otro instrumento, o en virtud de lo dispuesto en éstos,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo 15 del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (en adelante denominado "Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda de las cuantías de limitación que figuran en el artículo 6 1) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas a las cuantías de limitación propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 15 1) y 15 2) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 4) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, las enmiendas a las cuantías de limitación que figuran en el artículo 6 1) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 7) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, que estas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de mayo de 2002, a menos que, antes de esa fecha, no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en la fecha de su aprobación (a saber, 18 de octubre de 2000) hayan comunicado a la Organización que no las aceptan;

3. DECIDE ASIMISMO que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 8) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, estas enmiendas, que se considerarán aceptadas de conformidad con el párrafo 2 anterior, entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2003;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 15 7) y 17 2) v) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, remita ejemplares certificados de la presente resolución y de las enmiendas que figuran en su anexo a todos los Estados que hayan firmado el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil o se hayan adherido al mismo; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita ejemplares de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no hayan firmado el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil ni se hayan adherido al mismo.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS CUANTÍAS DE LIMITACIÓN QUE FIGURAN EN EL
PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1969

El artículo 6 1) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil se enmienda del siguiente modo:

donde dice "3 millones de unidades de cuenta" dirá "4 510 000 unidades de cuenta";

donde dice "420 unidades de cuenta" dirá "631 unidades de cuenta"; y

donde dice "59,7 millones de unidades de cuenta" dirá "89 770 000 unidades de cuenta".

ANEXO 3**RESOLUCIÓN LEG.2(82)
(aprobada el 18 de octubre de 2000)****APROBACIÓN DE ENMIENDAS A LOS LÍMITES DE INDEMNIZACIÓN QUE
FIGURAN EN EL PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LA CONSTITUCIÓN DE UN FONDO
INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS
DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS, 1971**

EL COMITÉ JURÍDICO, reunido en su 82º periodo de sesiones:

RECORDANDO el artículo 33 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (en adelante denominado "Convenio de la OMI"), artículo que trata de las funciones del Comité,

CONSCIENTE de lo dispuesto en el artículo 36 del Convenio de la OMI, que trata de las reglas que rigen el procedimiento aplicable en el ejercicio de las funciones que le hayan sido conferidas por aplicación directa de cualquier convenio internacional o de otro instrumento, o en virtud de lo dispuesto en éstos,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo 33 del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (en adelante denominado "Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda de los límites de indemnización que figuran en el artículo 6 3) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas a los límites de indemnización propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 33 1) y 33 2) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33 4) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, las enmiendas a los límites de indemnización que figuran en el artículo 6 3) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33 7) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, que estas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de mayo de 2002 a menos que, antes de esa fecha, no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en la fecha de su aprobación (a saber, 18 de octubre de 2000) hayan comunicado a la Organización que no las aceptan;

3. DECIDE ASIMISMO que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33 8) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, estas enmiendas, que se considerarán aceptadas de conformidad con el párrafo 2 anterior, entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2003;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 33 7) y 38 2) vi) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, remita ejemplares certificados de la presente resolución y de las enmiendas que figuran en su anexo a todos los Estados que hayan firmado el Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo o se hayan adherido al mismo; y
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita ejemplares de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no hayan firmado el Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo ni se hayan adherido al mismo.

ANEXO

ENMIENDAS A LOS LÍMITES DE INDEMNIZACIÓN QUE FIGURAN EN EL
PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE LA CONSTITUCIÓN DE UN FONDO INTERNACIONAL DE
INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS, 1971

El artículo 6 3) del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo se enmienda del siguiente modo:

en el párrafo 4 a), donde dice "135 millones de unidades de cuenta" dirá "203 000 000 unidades de cuenta";

en el párrafo 4 b), donde dice "135 millones de unidades de cuenta" dirá "203 000 000 unidades de cuenta"; y

en el párrafo 4 c), donde dice "200 millones de unidades de cuenta" dirá "300 740 000 unidades de cuenta".

ANEXO 4**NÚMERO DE ESTADOS PRESENTES EN EL COMITÉ JURÍDICO AMPLIADO**

Según la información facilitada por la Secretaría con respecto al Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, dicho Protocolo ha entrado en vigor para 49 Estados, de los cuales 38 estaban presentes en la sala. Además, hay 16 Estados que han depositado instrumentos de ratificación, adhesión, aceptación, etc., pero para los cuales todavía no ha entrado en vigor el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil. De este segundo grupo de Estados, seis estaban presentes en la sala. Así, pues, de un total de 65 Estados (cifra que incluye tanto los Estados para los que el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil ha entrado en vigor, como aquellos para los que todavía no ha entrado en vigor dicho Protocolo), 44 estuvieron presentes en la sala.

Por lo que se refiere al Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, según la información suministrada por la Secretaría, dicho Protocolo ha entrado en vigor para 46 Estados, 35 de los cuales estaban presentes en la sala. Además, hay 16 Estados que han depositado instrumentos de ratificación, adhesión, aceptación, etc., pero para los que el Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo no ha entrado todavía en vigor; seis de ellos estaban presentes en la sala. Así pues, el número total de Estados presentes en la sala fue de 41 (esta cifra incluye tanto los Estados para los que el Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo ha entrado en vigor, como aquellos para los que todavía no ha entrado en vigor dicho Protocolo).