



COMITÉ JURÍDICO  
84º periodo de sesiones  
Punto 14 del orden del día

LEG 84/14  
7 mayo 2002  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR  
REALIZADA EN SU 84º PERIODO DE SESIONES**

**Índice**

	<b>Párrafos</b>	<b>Página</b>
A INTRODUCCIÓN	1 - 20	3 - 7
B INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	21	7
C ELECCIÓN DE LA MESA	22	7
D PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	23 - 53	7 - 16
E PROYECTO DE PROTOCOLO QUE ENMIENDA EL CONVENIO DEL FONDO, 1992	54 - 64	16 - 17
F EXAMEN DEL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, 1988, Y DE SU PROTOCOLO DE 1988 PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL (CONVENIO Y PROTOCOLO SUA)	65 - 76	17 - 19
G LUGARES DE REFUGIO	77 - 104	19 - 23
H CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS EN EL MAR	105 - 112	23 - 24
I SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	113 - 124	25 - 26

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.

	<b>Párrafos</b>	<b>Página</b>
J	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA: 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	125 - 127 27
K	COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	128 27
L	CUESTIONES SURGIDAS DEL 21º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO, DEL VIGÉSIMO SEGUNDO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA Y DEL 87º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	129 27
M	OTROS ASUNTOS	130 - 152 27 - 31
	a) Resultados del 29º periodo de sesiones del Comité de Facilitación	130 - 131 27 - 28
	b) Protección marítima: definición de los términos "propiedad" y "control" de los buques	132 - 147 28 - 30
	c) Organización de la labor del 85º periodo de sesiones del Comité Jurídico y de la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	148 - 152 30 - 31
ANEXO 1	- ORDEN DEL DÍA DEL 84º PERIODO DE SESIONES	
ANEXO 2	- MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE EL CONVENIO Y EL PROTOCOLO SUA DE 1988	
ANEXO 3	- RECOMENDACIÓN AL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA SOBRE LA DEFINICIÓN DE LOS TÉRMINOS "PROPIEDAD" Y "CONTROL" DE LOS BUQUES	

## A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 84º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 22 al 26 de abril de 2002, bajo la presidencia del Sr. A.H.E. Popp (Canadá).

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

ALEMANIA	ITALIA
ARABIA SAUDITA	JAMAICA
ARGELIA	JAPÓN
ARGENTINA	KUWAIT
AUSTRALIA	LETONIA
BAHAMAS	LÍBANO
BANGLADESH	LIBERIA
BÉLGICA	MALASIA
BRASIL	MALTA
CABO VERDE	MÉXICO
CANADÁ	NAMIBIA
CHILE	NIGERIA
CHINA	NORUEGA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
CUBA	PERÚ
DINAMARCA	POLONIA
ECUADOR	PORTUGAL
EGIPTO	REINO UNIDO
ESLOVENIA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESPAÑA	REPÚBLICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA POPULAR
ESTONIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SIERRA LEONA
FILIPINAS	SINGAPUR
FINLANDIA	SUDÁFRICA
FRANCIA	SUECIA
GHANA	SUIZA
GRECIA	TRINIDAD Y TABAGO
GUATEMALA	TÚNEZ
INDIA	TURQUÍA
INDONESIA	UCRANIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	URUGUAY
IRLANDA	VANUATU
ISLAS MARSHALL	VENEZUELA

y una delegación del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

3 En el periodo de sesiones participaron representantes del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR).

4 También participaron observadores de las siguientes organizaciones:

ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE)  
COMISIÓN EUROPEA (CE)  
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES  
POR SATÉLITE (IMSO)  
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES  
LIBRES (CIOSL)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN (PIANC)  
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)  
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN  
(IACS)  
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS  
(OCIMF)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE  
BUQUE (IFSMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE  
PETROLEROS (INTERTANKO)  
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E  
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)  
ALIANZA MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (UICN)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)  
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)  
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.

6 Prosiguió diciendo que el presente periodo de sesiones del Comité Jurídico prometía ser especialmente productivo dado el número de puntos del orden del día de suma importancia para la Organización y para el sector del transporte marítimo.

7 Dos de éstos estaban directamente relacionados con los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001 y con la necesidad de la OMI de responder de forma tal que colabore a que el transporte marítimo internacional sea lo más seguro posible sin que ello constituya un obstáculo para su viabilidad comercial.

8 A este respecto se refirió al punto 6, relativo al examen del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y a su Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Convenio y Protocolo SUA), así como el punto 13 del orden del día, en el marco del cual se solicitaba al Comité que examinase la definición de los términos "propiedad" y "control" de los buques, en el contexto de la protección marítima.

9 Recordó que la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones, el año anterior, había adoptado la resolución A.924(22) "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques". En esta resolución se pide al Comité Jurídico que, con carácter prioritario, examine la necesidad de actualizar el Convenio SUA y su correspondiente Protocolo. Anticipándose a esto, el Secretario General había mencionado esta posibilidad en sus palabras de bienvenida a los delegados presentes en el 83º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

10 Continuó señalando que a fin de facilitar el examen de esta cuestión la Secretaría había distribuido una circular en la que se señala a la atención de las Partes en estos instrumentos su obligación de comunicar a la OMI información sobre su implantación. A excepción de Suecia, que respondió con prontitud a esta solicitud, no se había recibido ninguna otra respuesta. Subrayó la importancia de disponer de esta información dado que le ayudaría a la Organización a determinar si estos instrumentos sirven el propósito para el cual se aprobaron. Había tomado nota de los documentos presentados dentro de este punto del orden día y estaba a la espera de los resultados de los debates del Comité sobre la cuestión.

11 También señaló que otra consecuencia de la resolución de la Asamblea A.924(22) había sido la constitución de un grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima, dependiente del Comité de Seguridad Marítima. El Grupo de trabajo se reunió del 11 al 15 de febrero de 2002 para examinar posibles enmiendas al Convenio SOLAS que tienen como objetivo reforzar la capacidad, a nivel mundial, de detectar e impedir actos terroristas dirigidos contra el transporte marítimo o su utilización para la comisión de éstos. El Grupo de trabajo ha solicitado ayuda para definir los términos "propiedad" y "control" de los buques en el contexto de la protección marítima. Sería bien recibida toda orientación que pudiese facilitar el Comité a los efectos de elaborar directrices sobre la divulgación de información relativa a la propiedad y control de los buques, compatibles con la obligación de asegurar la facilitación y eficacia del transporte marítimo con fines comerciales.

12 El Secretario General recordó al Comité que además de examinar las cuestiones apremiantes del terrorismo y de la protección marítima, también estaba previsto que en el presente periodo de sesiones examinase un proyecto de protocolo mediante el cual se constituiría un segundo estrato de indemnización, de carácter voluntario, que complementaría las indemnizaciones previstas en el Convenio del Fondo, 1992. Los miembros del FIDAC habían elaborado el proyecto de protocolo y la Asamblea de la OMI había dado su visto bueno a que fuese examinado por una conferencia diplomática, en 2003, sin que esto supusiese costo alguno para la Organización. En consonancia con la práctica habitual en la OMI, el Protocolo ha de ser aprobado por el Comité Jurídico antes de que sea presentado a la Conferencia, por lo que se había pedido al Comité que lo examinase durante el presente periodo de sesiones.

13 Este nuevo instrumento, una vez que haya sido adoptado y haya entrado en vigor, establecerá un régimen voluntario mediante el que dé un tratamiento más generoso en materia de indemnización a las víctimas de daños por contaminación de hidrocarburos, en los casos de más gravedad. Si se adopta, vendrá a confirmar una vez más la capacidad de la OMI de reaccionar rápidamente y con decisión a las necesidades cambiantes de la comunidad marítima internacional.

14 El Secretario General señaló que el Comité también examinaría en esta ocasión la cuestión de los lugares de refugio. Este punto, en el que se aborda un problema que ha estado sobre la mesa durante mucho tiempo y que saltó a la palestra tras el suceso del **Castor**, también figura en el orden del día del Subcomité de Seguridad de la Navegación, que es el órgano que está coordinando las labores al respecto en el marco del Comité de Seguridad Marítima. Se necesita la asesoría del Comité Jurídico al respecto a fin de que las directrices que está elaborando la Organización acerca de esta cuestión tengan una base jurídica adecuada.

15 Seguidamente el Secretario General se refirió a la cuestión de la remoción de restos de naufragio, indicando que había figurado en el orden del día del Comité durante un largo tiempo y que hubiera deseado que las labores al respecto finalizaran en el presente periodo de sesiones. Reconoció que a la vista de las otras cuestiones apremiantes que había mencionado anteriormente, era posible que el Comité no pudiera dedicar a la cuestión tanta atención como hubiera deseado. No obstante lo instó a que hiciese todo lo que razonablemente estuviese en sus manos para que las deliberaciones durante el presente periodo de sesiones fuesen fructíferas de modo que estuviera pronto en condiciones de solicitar que se convocase una conferencia diplomática para examinar un proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio. No obstante era consciente de que el Comité, antes de esto, todavía debía de dar respuesta a un número de cuestiones clave.

16 Asimismo reconoció que el orden del día correspondiente a este periodo de sesiones del Comité era muy denso y que los puntos mencionados eran sólo algunos de los que se debían examinar. En este contexto había que resaltar la labor que está desarrollando el Comité con respecto a la implantación del Convenio SNP. Este Convenio constituye un enlace vital en el marco del régimen de indemnización de daños por la contaminación del mar y era importante que se alcanzase el número necesario de ratificaciones, tan pronto como fuese posible, para su entrada en vigor. El proyecto de guía explicativa que ha elaborado el Grupo de trabajo por correspondencia, una vez aprobada por el Comité y accesible desde el sitio en la red de la OMI, constituirá una herramienta valiosa para la implantación del Convenio.

17 Señaló que el Comité examinaría las disposiciones para la celebración de una conferencia diplomática sobre el Protocolo del Convenio de Atenas. Si bien ésta es la primera vez que se iba a celebrar una conferencia diplomática al mismo tiempo que una reunión del Comité Jurídico, ésta era una práctica relativamente común de otros comités de la OMI. El tiempo adicional que de esta manera se podía obtener para la labor de la Conferencia haría más fácil que la misma fuese exitosa.

18 El Secretario General concluyó refiriéndose al número y naturaleza de las cuestiones que figuraban en el orden del día del Comité, señalando que para poder examinar todo sería necesario distribuir cuidadosamente el tiempo disponible, aunque no obstante estaba convencido de que bajo la competente dirección de su Presidente, el Comité podría desarrollar todos los cometidos previstos, contando con la total cooperación de la Secretaría por lo que respecta a prestar todos los servicios y facilidades que pudiera necesitar. Concluyó deseando éxito al Comité en sus deliberaciones y a los delegados una estancia placentera en Londres.

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

20 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)**

21 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 ELECCIÓN DE LA MESA (punto 3 del orden del día)**

22 El Comité reeligió unánimemente por aclamación al Sr. A.H.E. Popp (Canadá) como su Presidente para 2002. Asimismo, y por aclamación reeligió al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y al Sr. Chai Lee-Sik (República de Corea) como Vicepresidentes para 2002.

**D PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO (punto 4 del orden del día)**

23 La delegación de los Países Bajos, como país coordinador de las labores interperiodos, presentó el documento LEG 84/4 que en su anexo 1 contiene un texto refundido del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio (en adelante "PCRRN"), y en su anexo 2 ese mismo texto complementado con las observaciones que han presentado las delegaciones interesadas y con referencias. Esta delegación señaló que al momento de volver a redactar las diferentes disposiciones se prestó especial atención a las cuestiones específicas que habían sido determinadas en periodos de sesiones anteriores del Comité, tales como la coherencia con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), el ámbito de aplicación del PCRRN con respecto a temas de seguridad y medioambientales, la definición de restos de naufragio, la garantía financiera y la responsabilidad financiera. La delegación de los Países Bajos manifestó su agradecimiento a las 14 delegaciones que participaron en las consultas informales por escrito mantenidas en el lapso interperiodos, basándose en las cuales se elaboró el documento LEG 84/4.

24 Tras reconocer la excelente labor desarrollada por la delegación de los Países Bajos en la elaboración del PCRRN, una delegación sugirió que la mejor forma de evitar posibles conflictos con la CONVEMAR y de dar pie al nacimiento de un nuevo régimen internacional sobre remoción de restos de naufragio sería elaborar un protocolo al Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Intervención). En la opinión de esta delegación el PCRRN constituiría un buen punto de partida para la elaboración de este protocolo, si bien habría que suprimir algunos artículos dado que en el Convenio de Intervención ya se da una respuesta adecuada a los mismos aspectos.

25 Varias delegaciones manifestaron que para proceder así sería necesaria la aprobación previa del Consejo, si bien otras estimaron que no había que rechazar totalmente esta propuesta. Se decidió que el enfoque más práctico sería proseguir elaborando un PCRRN basado en el proyecto presentado por los Países Bajos.

26 A la vista de las limitaciones en el tiempo disponible y a fin de que se pudiese seguir avanzando en el asunto en futuros lapsos entre periodos de sesiones, el Comité convino en examinar algunas cuestiones fundamentales en vez de proceder a un examen artículo por artículo del PCRRN.

### "Restos de naufragio" (artículo 1 3))

27 Algunas delegaciones manifestaron su satisfacción con este de artículo mientras que otras opinaron que debía suprimirse el subpárrafo b); la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra manifestaron su preferencia por conservar ambos subpárrafos, a reserva de su revisión y enmienda.

28 Por lo que respecta al subpárrafo a), se opinó que debería conservarse la expresión "o en peligro" dado que un buque en peligro grave de hundirse puede representar un riesgo serio para un Estado ribereño. Algunas delegaciones opinaron que era necesario clarificar la expresión "o en peligro", haciendo referencia al control operacional que pueda tener la tripulación.

29 Se señaló que un buque varado o hundido no era necesariamente un resto de naufragio dado que el propietario puede considerar oportuno salvarlo. Un buque solamente se convierte en un resto de naufragio una vez haya sido abandonado. Por tanto si se mantiene la definición se ha de cambiar el momento de la notificación prevista en el artículo 6.

30 Con respecto al subpárrafo b), se opinó que mantener la disposición tal como está actualmente redactada podría conducir a confusión, e incluso a un posible solape con las disposiciones del Convenio de Intervención. Algunas delegaciones también manifestaron su opinión de que se había ampliado hasta un punto inaceptable la definición de restos de naufragio, si bien otras delegaciones señalaron a este respecto que este subpárrafo estaba sujeto al requisito que se expresa al principio del párrafo 3 de que primero ha de haber habido un siniestro marítimo, con lo que quedarían excluidos la mayoría de los buques a la deriva. Una delegación señaló que si un buque quedaba varado en arena era fácil sacarlo. Otras indicaron que era necesario excluir los buques que por razones operacionales se están hundiendo o están parcialmente hundidos. Esto podía hacerse incluyendo una oración adicional a estos efectos.

31 Se hizo especial referencia al hundimiento del **Crystal** y a este respecto se propuso que se enmendara el subpárrafo a fin de incluir también las partes de un buque.

32 Se señaló que se debería aclarar la diferencia entre un buque y unos restos de naufragio a fin de definir mejor el ámbito de aplicación del PCRRN en relación con el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989.

En su respuesta a las diferentes observaciones, la delegación de los Países Bajos señaló que:

- la cuestión del hundimiento de un buque por razones operativas ya estaba resuelta dado que se enlaza la definición de restos de naufragio con el concepto de siniestro marítimo; y
- la expresión "en peligro" de la definición, se refiere al riesgo al que está expuesta la propia carga o todo lo que está o ha estado a bordo un buque varado o hundido. Este concepto se incluyó en aras de la coherencia con el artículo 19 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.



33 A la vista de las diferencias de opinión, el Comité acordó que se deberían seguir examinando ambos subpárrafos del párrafo 3 del artículo 1.

**"Riesgo" (artículo 1 5))**

34 Varias delegaciones expresaron sus opiniones con respecto a la relación entre el PCRRN y la CONVEMAR. En este contexto algunas de las delegaciones manifestaron su predilección por un enfoque basado fundamentalmente en las obligaciones de garantizar la seguridad en el mar que impone la CONVEMAR a los Estados de abanderamiento en su artículo 94 3). Otras delegaciones manifestaron la opinión de que el artículo 221 de la CONVEMAR no impide que se elaboren nuevas reglas con el objetivo de facultar a los Estados ribereños a proceder a la remoción de los restos de naufragio que constituyan un obstáculo para la seguridad de la navegación. A este respecto también se hizo referencia al artículo 311 de la CONVEMAR relativo a las relaciones entre esa Convención y otros convenios. No obstante, algunas delegaciones también manifestaron su preocupación por el hecho de que, dado que el artículo 221 se centra en la protección del medio ambiente, pudiera ser preferible exigir que se solicite el consentimiento del Estado de abanderamiento antes de proceder a la remoción de unos restos de naufragio, basándose solamente en razones pertinentes a la navegación.

35 También se hizo referencia a la necesidad de asegurarse de que el PCRRN no entre en conflicto con los principios y disposiciones de la CONVEMAR.

36 Hubo acuerdo en general con respecto a que la definición de "riesgo" debía incluir una referencia a los daños al medio marino. La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra indicaron que preferían enmendar la definición incluyendo una referencia a los restos de naufragio que, si bien no representan un riesgo para el medio ambiente, pueden constituir no obstante un peligro para la navegación. A estos fines se propuso que el artículo 1 5) b) quedase restringido a "peligro o impedimento para la navegación", y que se suprimiese el resto.

37 No obstante, se señaló que suprimir esta parte del texto tendría efectos en el equilibrio que hay que mantener entre los derechos de los Estados de abanderamiento y los de los Estados ribereños, tal como se hizo en el Convenio de Intervención. A estos efectos se hizo referencia a la necesidad de establecer una conexión entre la definición y la cuestión del consentimiento del Estado de abanderamiento. Si se incluyese esta noción se podría abreviar el texto del subpárrafo b). En esta fase podría ser una solución alternativa el poner el texto actual entre corchetes.

38 Se propuso que a fin de reflejar los intereses prioritarios que se pretenden proteger de conformidad con los objetivos y metas del PCRRN, debería hacerse hincapié en esta definición en los siguientes tres elementos: la necesidad de proteger la vida humana, la retirada de los impedimentos para la navegación y la protección del medio marino. Se subrayó que la protección de la vida humana ha de tener precedencia sobre la protección del medio marino.

39 También se manifestó la opinión de que el concepto de riesgo debería sustituirse por el de peligro, dado que éste era más apropiado para determinar el tipo y nivel de reacción y por tanto las medidas que hayan de adoptarse para evitar los impedimentos para la navegación y los daños para el medio marino resultantes de unos restos de naufragio.

40 Varias delegaciones cuestionaron la inclusión del concepto de "daños materiales importantes" en el subpárrafo 1 5) a). En su opinión, las palabras "materiales" e "importantes" eran demasiado vagas. Como respuesta a esta opinión se señaló que por "importantes" se debe entender daños sustanciales y que por "daños materiales" se ha de entender los daños que causen pérdidas materiales y no solamente las pérdidas financieras y que ambos conceptos se habían incluido en el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo. Por tanto, y sobre estas premisas, deberían mantenerse estas expresiones.

41 El Comité le pidió a los Países Bajos, como país coordinador de las labores en el lapso interperiodos, que prosiguiese trabajando en la definición de riesgo. En especial el Comité señaló que era necesario alcanzar un consenso sobre las cuestiones que se estaban debatiendo.

#### **"Propietario del buque" (artículo 1 8))**

42 El Comité examinó la propuesta de sustituir la expresión "propietario del buque" en el artículo 1 8) por "propietario inscrito".

43 El Comité dio su visto bueno a esta propuesta y a que se hiciera este cambio en todo el texto. No obstante, también se convino en que el espíritu del artículo 1 8) deberá seguir siendo el mismo.

#### **"Estado de abanderamiento" (artículo 1 11))**

44 El Comité examinó la propuesta de sustituir el término "Estado de abanderamiento" y la correspondiente definición en el proyecto de artículo 1 11) por el término "Estado de matrícula del buque" y su correspondiente definición, tal como aparecen en el artículo 1 10) del Convenio sobre combustible de los buques, en el artículo 13 del Convenio SNP y en el artículo 1 4) del Convenio sobre Responsabilidad Civil de 1992.

45 El Comité decidió adoptar el cambio propuesto. En este contexto el Comité señaló que el cambio era apropiado dado que haría que esta definición concordara con las que figuran en los demás instrumentos sobre responsabilidad de naturaleza similar. También se opinó que procedía introducir este cambio para que la disposición estuviera en consonancia con el cambio que se acababa de introducir en el artículo 1 8).

#### **"Zona de aplicación del Convenio" (artículo 1 1))**

46 Varias delegaciones presentaron observaciones acerca de la definición de "zona de aplicación del Convenio" que figura en el artículo 1 1), las cuales se reseñan seguidamente:

- dado que las opciones que se contemplan en el proyecto de artículo 3 se refieren a los restos de naufragio ubicados en mares territoriales, el concepto de "zona de aplicación del Convenio" por necesidad ha de referirse a la ZEE o a una zona equivalente;
- el derecho internacional del mar puede que exija que la "zona de aplicación del Convenio", en aquellos casos en que no se ha fijado una ZEE, se defina de forma tal que la zona de remoción de 200 millas sólo pueda tener vigencia una vez que un Estado ribereño haya declarado que establece la antedicha zona de 200 millas a los efectos del PCRRN.

- el concepto de "zona de aplicación del Convenio" no se ha de entender en el sentido en el que se permite a los Estados ribereños establecer derechos soberanos en alta mar ni tampoco delimitar zonas marítimas contraviniendo el derecho internacional;
- con respecto a la cláusula sobre solución de controversias, y a fin de dar cabida a las posibles Partes en el PCRRN que no sean Partes en la CONVEMAR, el artículo 17, sobre solución de controversias, debería enmendarse en consonancia con el artículo 16 del Protocolo de 1996 al Convenio de Londres 1972; y
- en el convenio se ha de tomar en consideración la postura de los Estados que están interesados en la remoción de restos de naufragio situados dentro de las aguas jurisdiccionales de otro Estado que puede que no esté interesado en su remoción. Éste puede ser el caso en zonas tales como el mar Mediterráneo donde la delimitación de las zonas marítimas puede dar lugar a solapes. Se propuso como posible solución para el caso de los restos de naufragio que estén varados o a la deriva en alta mar que se faculte a los Estados cuyas líneas de base estén a una distancia no superior a 200 millas marinas de los restos de naufragio, y que estén expuestos a sufrir consecuencias o daños, a tomar medidas al respecto en el marco del PCRRN.

47 Se instó a las delegaciones a que presentasen por escrito propuestas de enmienda al proyecto en relación con estas cuestiones, tal como proceda.

**"El Estado cuyos intereses se vean más directamente amenazados por los restos de naufragio" (artículo 1 9))**

48 El Comité observó que esta definición supone la inclusión de un concepto novedoso en el derecho internacional y que por tanto debía ser cuidadosamente examinada. Se señaló que la segunda oración de la definición tenía como objetivo abordar la situación de un Estado que se haya visto afectado adversamente por unos restos de naufragio ubicados en la zona de aplicación del Convenio de otro Estado. En estas circunstancias el Estado cuyos intereses hayan sido afectados por los restos de naufragio estará facultado para adoptar las medidas adecuadas, en colaboración con el Estado en cuya zona de aplicación del Convenio se ubiquen los restos de naufragio. Se sugirió que la noción de "el Estado cuyos intereses se vean más directamente amenazados por los restos de naufragio" también se examine cuidadosamente en relación con los artículos 6, 7, 9 y 10. Se invitó a los Estados a que presentasen propuestas a este respecto al Grupo de trabajo por correspondencia.

49 En opinión de algunas delegaciones la segunda oración de la definición no plantea mayores problemas por lo que respecta a la jurisdicción dado que sólo preconiza la colaboración y la obtención de acuerdos entre los Estados afectados. Otras delegaciones manifestaron su disconformidad con esta opinión señalando que, por ejemplo, "el Estado cuyos intereses se vean más directamente amenazados por los restos de naufragio" era el único que tenía jurisdicción al respecto y el único que podía pedir indemnización de conformidad con el artículo 14. Otro problema que planteaba esta definición era que debían ser el capitán y el propietario del buque quienes determinaran, a los efectos de la notificación pertinente, cuál es el Estado cuyos intereses se ven más directamente amenazados. A la vista de estas complejidades, muchas delegaciones manifestaron que preferían que se suprimiese la segunda parte de la definición.

**Responsabilidad, indemnización y garantía financiera (artículos 11, 12 y 13)**

50 La delegación de los Países Bajos explicó que se pretendía que los artículos 11, 12 y 13 sirvieran de salvaguardia en el caso de que el propietario del buque no procediera a la remoción de los restos de naufragio. En el artículo 11 se impone al propietario del buque responsabilidad por los costes de localización, balizamiento y remoción de los restos de naufragio. En el artículo 12 se determinan los daños que quedan excluidos de la responsabilidad por referencia a otros instrumentos internacionales. En el artículo 13 se estipula el seguro obligatorio u otra garantía financiera.

51 En el amplio debate quedó patente que el Comité en general aceptaba que el nuevo instrumento incluyera disposiciones sobre responsabilidad e indemnización, y hubo un apoyo considerable a la inclusión de disposiciones relativas a la prueba de garantía financiera. El Comité reconoció que el Convenio sobre combustibles de los buques constituía un punto de referencia útil para el posible refinamiento de las disposiciones de los proyectos de artículos 11, 12 y 13 sobre responsabilidad, indemnización y garantía financiera. No obstante, había varias cuestiones que exigían un análisis más profundo:

**i) Costes del asesoramiento técnico y demás servicios (artículo 11, introducción del párrafo 1)**

Una delegación señaló que la obligación del propietario del buque de pagar indemnización respecto de los costes "de cualquier asesoramiento técnico y demás servicios prestados" no estaba clara y debería examinarse con más detenimiento.

**ii) Siniestro resultante de fenómenos naturales (artículo 11, párrafo 11 a))**

Una delegación apuntó que no debería eximirse al propietario del buque de la responsabilidad derivada de los restos de naufragio originados por un siniestro marítimo resultado de "un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible".

**iii) Siniestro resultante de la acción deliberada de un tercero (artículo 11, párrafo 1 b))**

Una delegación señaló que estaba conforme en que debería eximirse al propietario del buque de responsabilidad cuando el siniestro que dio origen a los restos de naufragio se debiera a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daño, si bien cuestionó la idoneidad de la palabra "daño" en la disposición que se analiza. La delegación señaló que expresiones tales como "el riesgo" o "el siniestro marítimo" posiblemente fueran más adecuadas.

**iv) Siniestro debido a la negligencia del Gobierno responsable de las ayudas a la navegación (artículo 11, párrafo 1 c))**

Una delegación señaló que sería preferible que no se incluyese una disposición por la que se exima de responsabilidad al propietario de un buque cuando el siniestro marítimo se deba a "la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función", dado que la determinación de dicha causa conllevaría un proceso largo que retrasase el pago de indemnizaciones. No obstante, otra delegación observó que dicha disposición figuraba en el Convenio sobre combustibles de los buques.

**v) Responsabilidad del propietario de la carga (artículo 11, párrafo 2)**

Algunas delegaciones señalaron que estarían dispuestas a respaldar una disposición según la cual, en determinadas circunstancias, se imponga responsabilidad al propietario de la carga. Sin embargo, otras delegaciones no se mostraron a favor de dicha disposición o estimaron que se tendría que examinar con más detenimiento.

Una delegación apuntó que una disposición de tal naturaleza podría introducir complicaciones y recordó las dificultades que hubo en relación con la responsabilidad de los intereses de la carga en la Conferencia sobre SNP de 1984. Asimismo se propuso que debería establecerse una distinción entre el propietario de la carga "responsable" y un propietario de la carga "inocente".

**vi) Limitación de la responsabilidad (artículo 11, párrafo 3, y artículo 13)**

A juicio de varias delegaciones las disposiciones en virtud de las cuales se permite al propietario del buque limitar su responsabilidad tendrían que examinarse de nuevo y aclararse. Varias de estas delegaciones señalaron que el proyecto de disposiciones podría ocasionar un trato injusto dado que los límites podrían variar de país a país, lo cual sería incongruente con el objetivo de fomentar la uniformidad y la armonización.

Varias delegaciones también observaron el peligro presente en el proyecto actual, de que el hacer uso de las disposiciones del Convenio de Limitación de la Responsabilidad mediante las que se permite a un Estado Parte excluir la remoción de los restos de naufragio en virtud de los límites de dicho Convenio, pudiera resultar en que el propietario de un buque que esté sujeto a responsabilidad objetiva se enfrente asimismo a una responsabilidad ilimitada. Se señaló que dicho problema podría subsanarse especificando claramente que sería de aplicación en los casos en los que se ejercitaría la exclusión en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad. Se señaló también que el Convenio sobre remoción de restos de naufragio debería contener su propia limitación de responsabilidad, sin necesidad de hacer referencia a otros instrumentos internacionales. Sin embargo también se expresó la opinión contraria, favorable a dar cabida a una responsabilidad ilimitada en el caso de la remoción de restos de naufragio.

**vii) Aplicación a "las aguas bajo su responsabilidad" (artículo 13, párrafo 2)**

Varias delegaciones apuntaron que la expresión "las aguas bajo su responsabilidad" resultaba confusa y que era necesario revisarla o aclararla mediante una definición.

**viii) Certificado que atestigüe que se dispone de seguro u otra garantía financiera (artículo 13, párrafo 3)**

La incorporación de disposiciones relativas a la prueba de garantía financiera tuvo un amplio apoyo, pero varias delegaciones señalaron que los requisitos con respecto a los certificados tendrían que analizarse más detenidamente. Algunas delegaciones, además de dos organizaciones observadoras, señalaron que el certificado de admisión, cuando haya sido expedido por un miembro del Grupo Internacional de Asociaciones de P e I, debería ser suficiente por sí mismo para satisfacer los objetivos del PCRRN, dado que es práctica común incluir la remoción de restos de naufragio en la cobertura del seguro, y que la obligación de contar con un certificado separado impondría cargas administrativas innecesarias al sector de los seguros y a las administraciones de los Gobiernos. Algunas Administraciones señalaron que, por lo que respecta al Convenio sobre combustible de los buques, sería necesario incorporar disposiciones sobre limitación de la responsabilidad.

Se indicó que debería examinarse la posibilidad de exigir al "propietario efectivo" del buque que mantenga un seguro. No obstante, otras delegaciones no vieron la necesidad de incluir esta precisión.

También se propuso que se examinara la posibilidad de incluir disposiciones relativas a la expedición de certificados a buques de Estados que no sean Partes en el Convenio, y que la redacción utilizada en el Convenio sobre combustibles de los buques podría utilizarse también en el presente instrumento.

Una delegación observó que el párrafo 1 del artículo 13 incluía una referencia entre corchetes a buques de tamaño tan reducido como los de 10 metros de eslora. Dicha delegación señaló que con ello quedarían incluidos los yates y que dicha eslora era demasiado reducida a los efectos del presente tratado.

Se señaló que cuando se expida un certificado a un buque que enarbole el pabellón de un Estado no Parte, habrá de notificarse al Estado de abanderamiento.

**ix) Acción directa contra el asegurador (artículo 13, párrafo 9)**

Una organización observadora, apoyada por otra, puso en duda el hecho de que en el presente instrumento se necesitaran disposiciones relativas a la acción directa contra el asegurador. Señaló que con la remoción de restos de naufragio no se creaba una situación en la que se vieran implicadas numerosas víctimas inocentes y que, en el caso de que el propietario del buque no procediera a la remoción de los restos de naufragio, el Estado que lo hiciera podía interponer recursos a través de los procedimientos de reclamación del seguro. Una delegación señaló que si se diera cabida a la responsabilidad ilimitada en virtud del Convenio de limitación de la responsabilidad, el asegurador no podría acogerse a ninguna limitación de responsabilidad en el marco de estas disposiciones dado que no hay ningún régimen que disponga los límites de la responsabilidad para este caso, en el artículo 11, párrafo 3.

**Derechos y obligaciones relativos a la remoción de restos de naufragio (artículo 10)**

52 Se formularon varias observaciones en relación con este artículo:

- Se señaló que la introducción del concepto de *propietario inscrito*, en lugar de propietario del buque, hacía necesario abordar en el párrafo 2 la situación de los armadores de buques, fletadores, etc.
- En el párrafo 3 no se especifica con claridad en qué momento debe presentarse la garantía financiera.
- La noción de plazo "razonable" es demasiado vaga.
- Se cuestionó el uso de la palabra "rápido", sobre todo en relación con el proyecto de artículo 10 4).
- Se manifestó la opinión de que el proceso de consulta debería armonizarse con el del Convenio de Intervención 1969. Sin embargo se apuntó que la naturaleza del instrumento que se adopte finalmente puede repercutir en dicha cuestión.
- Se manifestaron dudas acerca de si el Estado en cuyas aguas se encuentren los restos de naufragio estaría dispuesto a conceder a otro Estado los amplios poderes que se prevén en el presente Convenio.

**Medidas futuras**

53 El Comité convino en incluir la cuestión de la remoción de restos de naufragio en el orden del día de su 85º periodo de sesiones y en constituir un Grupo de trabajo que siguiera examinando el PCR RN. El Grupo de trabajo facilitará un informe oral al Comité en su próximo periodo de sesiones. Se instó a los Países Bajos a que mientras tanto lleven a cabo consultas informales, a estos efectos seguidamente se facilitan las direcciones de correo electrónico de la delegación de los Países Bajos:

- 1) Sr. A. van der Luit, Jefe de División  
[a.vdluit@hkw.rws.minvenw.nl](mailto:a.vdluit@hkw.rws.minvenw.nl)

- 2) Sra. Winifred M. Broadbelt, Asesora Jurídica Superior  
[wini.broadbelt@cend.minvenw.nl](mailto:wini.broadbelt@cend.minvenw.nl)
- 3) Sr. Jan E. de Boer, Consejero Jurídico Superior  
[jan.dboer@dgg.minvenw.nl](mailto:jan.dboer@dgg.minvenw.nl)

## **E PROYECTO DE PROTOCOLO QUE ENMIENDA EL CONVENIO DEL FONDO, 1992 (punto 5 del orden del día)**

54 El Sr. W. Oosterveen (Países Bajos), en su calidad de Presidente de la Asamblea del FIDAC 1992, presentó el documento LEG 84/5, que recoge en su anexo un proyecto de protocolo relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo, 1992).

55 El Sr. W. Oosterveen subrayó que, cuando se adoptaron el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 y el Convenio del Fondo, 1992, las características fundamentales del régimen antiguo del Fondo y del Convenio de Responsabilidad Civil se mantuvieron en el nuevo régimen. Eran de crucial importancia los principios de la limitación de la responsabilidad del propietario del buque y el del pago de indemnizaciones por parte del Fondo. El principio del trato igualitario de los demandantes constituía otra característica importante de dicho régimen.

56 El orador observó que una de las consecuencias inevitables del sistema, cuando existía un riesgo grave de que los daños superaran los límites establecidos en los convenios, era el pago a prorrata de la indemnización, de modo que cada demandante recibía solamente parte del valor de la reclamación admitida. La introducción del sistema de prorrateo dio lugar a un periodo de incertidumbre, e incluso de dificultades, para los demandantes durante el cual éstos no han sabido el monto de la indemnización que recibirían finalmente, ni cuándo la recibirían.

57 El Presidente señaló que los límites fijados en los convenios de 1992 se consideraron suficientemente elevados en el momento de su adopción. Señaló asimismo que el sistema funcionó bien al principio, pero la experiencia del FIDAC en los últimos años había demostrado que, si se desea estar a la altura de las reclamaciones y las expectativas que se tienen a nivel internacional, los límites tenían que incrementarse. Todo ello condujo, en el año 2000, a que el Comité Jurídico de la OMI aprobara un aumento del 50,37% en los límites que figuran en ambos convenios. Se espera que los nuevos límites entren en vigor el 1 de noviembre de 2003.

58 El Presidente señaló también que un Grupo de trabajo interperiodos constituido por la Asamblea del FIDAC de 1992 en abril de 2000 estaba actualmente examinando la posibilidad de introducir nuevas mejoras en el régimen de indemnización. El Grupo de trabajo examinó, entre otras cuestiones, el monto máximo de indemnización disponible. En ese sentido, varias delegaciones estaban a favor de aprobar nuevos límites que fueran suficientemente altos y mediante los que se pudiera garantizar a las víctimas una indemnización completa, aun en los casos más extremos. Sin embargo, otras delegaciones estaban satisfechas con los incrementos aprobados por el Comité Jurídico en 2000.

59 De dicha diferencia de opiniones surgió un proyecto de protocolo opcional relativo al Convenio del Fondo, 1992. Si se adoptase el protocolo, se establecería un fondo complementario opcional abierto a los Estados Partes en el Convenio del Fondo, 1992 con el que se satisfacerían las reclamaciones que superasen los límites establecidos en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 y en el Convenio del Fondo, 1992.



60 El Presidente subrayó que la Asamblea del FIDAC de 1992 había aprobado el proyecto de protocolo y recordó que, en cumplimiento de una petición formulada por el Director del FIDAC, el Consejo y la Asamblea de la OMI habían decidido incluir en la lista de reuniones aprobada para 2002-2003 la celebración de una conferencia diplomática que se convocaría en 2003 a fin de adoptar el protocolo, sin costes para la Organización. Ahora bien, antes de que se convocara dicha conferencia, era necesario que el Comité Jurídico aprobara el texto.

61 El Comité aprobó la propuesta formulada por una delegación de enmendar el título del proyecto de protocolo de modo que rece: "Proyecto de protocolo relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992".

62 Habida cuenta de que los Miembros del Fondo de 1992 habían debatido exhaustivamente el proyecto de protocolo, el Comité estimó que no era necesario examinarlo artículo por artículo. En este sentido, se observó que la conferencia diplomática adoptaría decisiones sobre las cuestiones que aparecían entre corchetes en el texto. El Comité aprobó el proyecto de texto y concluyó que el proyecto de protocolo estaba listo para su presentación en una conferencia diplomática y que tenía buenas perspectivas tanto de que la conferencia lo adoptara como de que los Estados lo aplicaran posteriormente.

63 El Comité observó que la Asamblea del FIDAC de 1992, que se reunirá la semana siguiente a la celebración de su 84º periodo de sesiones, examinará la mejor forma de financiar la conferencia. Por último, el Comité pidió a la Secretaría de la OMI, que en consulta con la Secretaría del FIDAC, efectuara un examen de la redacción del texto e introdujera en éste los ajustes oportunos que garanticen su coherencia con otros instrumentos de la OMI.

64 Una delegación, si bien no presentaba objeción alguna a la decisión del Comité de recomendar el proyecto de protocolo para una conferencia diplomática, se reservó su posición con respecto a la posibilidad de presentar nuevos proyectos de artículos sobre el establecimiento de un límite máximo de contribuciones durante el periodo inicial posterior a la entrada en vigor del protocolo.

**F EXAMEN DEL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, 1988, Y DE SU PROTOCOLO DE 1988 PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL (CONVENIO Y PROTOCOLO SUA) (punto 6 del orden del día)**

65 De conformidad con la decisión adoptada en su anterior periodo de sesiones y la resolución de la Asamblea A.924(22), el Comité inició el examen de posibles enmiendas al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y a su Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Convenio y Protocolo SUA). El Comité examinó los documentos presentados por los Estados Unidos y Turquía y un documento informativo presentado por la Secretaría (LEG 84/6).

66 Al presentar el documento LEG 84/6/1, la delegación de los Estados Unidos propuso que se constituyese un Grupo de trabajo por correspondencia con el mandato de revisar el Convenio y el Protocolo SUA. El objetivo a corto plazo del Grupo sería elaborar un documento de trabajo sobre el alcance de las posibles enmiendas para su examen por parte del Comité en su 85º periodo de sesiones, mientras que su objetivo a largo plazo sería formular una recomendación para la vigésima tercera Asamblea relativa a la convocatoria de una conferencia en cuyo marco se examinasen las enmiendas de estos instrumentos.

67 Al presentar el documento LEG 84/6/2, la delegación de Turquía se centró en la necesidad de cambiar el título del Convenio SUA de modo que incluya los actos de terrorismo perpetrados en el mar, a fin de que el texto esté en consonancia con las resoluciones 1368 y 1373 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y se amplíen los tipos de actos delictivos regidos por los tratados. Además, se mostró a favor de que se constituyese un grupo de trabajo por correspondencia.

68 En las deliberaciones mantenidas a continuación, el Comité volvió a expresar su compromiso de cumplir lo dispuesto en la resolución de la Asamblea A.924(22) y apoyó la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia oficial coordinado por los Estados Unidos. El exhaustivo debate mantenido reflejó la importancia del tema tanto para el Comité como para la Organización.

69 El Comité decidió que se debía invitar a todos los Estados y organizaciones internacionales interesadas a participar en la labor del Grupo. A este respecto, observó que el Secretario General ya estaba manteniendo las pertinentes consultas con el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) acerca de medidas similares previstas por esa Organización en el campo conexo del transporte aéreo.

70 El Comité también decidió que el mandato del Grupo debía ser amplio, pero también lo suficientemente específico para permitirle realizar un examen con detenimiento del alcance de las enmiendas.

71 El Comité reconoció la necesidad de actualizar los tratados SUA, con objeto de que en los mismos se tuviesen en cuenta las circunstancias actuales. Varias delegaciones observaron que en la labor relativa a estos cambios enfocados al sector marítimo, debía tenerse presente la necesidad de evitar duplicaciones o conflictos con otros convenios mundiales, de carácter más general, sobre el enjuiciamiento y la extradición de terroristas.

72 El Comité tomó nota de que la eficacia del Convenio y del Protocolo SUA dependía directamente del número de Estados Parte en ambos tratados. Varias delegaciones expresaron su intención de constituirse en Partes en los mismos en breve.

73 Una delegación señaló las dificultades experimentadas en la aplicación de las medidas de extradición contempladas en un tratado multilateral, a diferencia de las medidas contempladas en instrumentos bilaterales, y propuso que el Grupo de trabajo por correspondencia tuviese esto en cuenta.

74 El Comité adoptó el mandato para la labor del Grupo de trabajo por correspondencia que se adjunta como anexo del presente informe.

75 Con respecto al plazo para la conclusión de las negociaciones, el Comité se refirió a la resolución de la Asamblea A.924(22) y al informe sobre los avances realizados hasta la fecha que el Secretario General debía presentar a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones. Por consiguiente, el Comité pidió al Grupo de trabajo por correspondencia que le presentarse el pertinente informe en su próximo periodo de sesiones.

76 La dirección de correo electrónico de la delegación de los Estados Unidos es la siguiente: [CLeonard.Cho@comdt.uscg.mil](mailto:CLeonard.Cho@comdt.uscg.mil).

## **G LUGARES DE REFUGIO (punto 7 del orden del día)**

77 El Comité recordó que en su 83º periodo de sesiones había acordado incluir en su programa de trabajo la cuestión de los lugares de refugio para los buques sin gobierno o en peligro. A fin de preparar el debate acerca de esta cuestión, el Comité pidió a la Secretaría que realizase un estudio de las cuestiones jurídicas pertinentes, de conformidad con lo cual la Secretaría preparó el documento LEG 84/7.

78 Al presentar el documento LEG 84/7, la Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores señaló que la Secretaría no había identificado ningún obstáculo jurídico para la elaboración de directrices sobre este tema por parte de la Organización. El reto era hallar el equilibrio adecuado entre el deber de los Estados de prestar asistencia a los buques en peligro y su derecho a regular la entrada en sus puertos y a proteger sus costas contra la contaminación o la amenaza de contaminación.

79 El representante de la IAPH, al presentar el documento LEG 84/7/1, también señaló que era necesario reconocer el frágil equilibrio entre el tradicional derecho de los buques en peligro a solicitar refugio para salir del peligro y llevar a cabo reparaciones, etc., y los derechos de los Estados y los puertos a autoprotgerse. La IAPH ha realizado un estudio y ha identificado algunos de los elementos básicos de un enfoque conjunto de la cuestión relativa a los lugares de refugio. Estos elementos se recogen en su documento (párrafo 14), junto con una resolución sobre el tema adoptada por el Consejo de Dirección de la IAPH. El representante de la IAPH declaró que apoyaba la elaboración de orientaciones operacionales y que también se debía considerar la posibilidad de establecer un marco para las disposiciones en materia de finanzas y responsabilidad de los puertos cuando ofrezcan refugio a buques en peligro.

80 El representante del CMI recordó que el Comité Jurídico, en su 83º periodo de sesiones, había aceptado su ofrecimiento de colaborar con la Secretaría en la realización de un estudio sobre los aspectos jurídicos de la cuestión de los lugares de refugio. A este respecto, informó al Comité de que el CMI había preparado un cuestionario sobre el tema que había enviado a sus miembros. No obstante, el número de respuestas recibidas al expirar el plazo establecido para la presentación de documentos para el actual periodo de sesiones del Comité, en su opinión no había sido suficiente para proporcionar una amplia visión general de las pertinentes leyes nacionales. Sin embargo, un grupo de trabajo del CMI actualmente se encontraba analizando las respuestas y presentaría sus resultados al Comité en su próximo periodo de sesiones.

81 El Subsecretario General y Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité de los avances que se habían realizado recientemente en la elaboración de orientaciones operacionales sobre los lugares de refugio. En particular, observó que el Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) había preparado un mandato sobre la labor adicional que deberá llevarse a cabo y que presentaría al Comité de Seguridad Marítima (CSM) en su 75º periodo de sesiones (mayo de 2002). Este mandato reflejaba un pequeño cambio con

respecto al enfoque que el CSM había acordado previamente, y, si este Comité lo aprobase, los cambios podrían resultar importantes respecto del examen de las cuestiones jurídicas por parte del Comité Jurídico. Tal como figuran en el anexo 18 del documento NAV 47/13, el mandato propuesto por el Subcomité NAV incluye la elaboración de directrices sobre:

- .1 las medidas que debería adoptar el capitán de un buque necesitado de un lugar de refugio (incluidas las medidas de a bordo y las necesarias para pedir ayuda a otros buques que se encuentren en las proximidades, salvadores, Estados de abanderamiento y Estados ribereños);
- .2 la evaluación de los riesgos relacionados con la habilitación de lugares de refugio y las operaciones pertinentes, tanto en general como caso por caso; y
- .3 las medidas que se espera adopten los Estados ribereños para la determinación, designación y habilitación de tales lugares adecuados, junto con las instalaciones pertinentes.

82 El Subsecretario General y Director de la División de Seguridad Marítima también recordó que el CSM había identificado en principio varios puntos que se deberían examinar en el futuro (MSC 74/24, párrafo 2.25).

83 También tomó nota de que el CSM estaba adoptando un enfoque de carácter no obligatorio y señaló a la atención de los presentes las observaciones del Secretario General a este respecto, como se indica en el informe correspondiente al 74º periodo de sesiones de ese Comité (MSC 74/24, párrafo 2.32). En el debate que tuvo lugar a continuación se trató una amplia relación de cuestiones.

### **Equilibrio de intereses**

84 Todas las delegaciones que intervinieron convinieron en que era necesario respetar y mantener el intrincado y frágil equilibrio entre el derecho consuetudinario de un buque en peligro a recibir asistencia y el derecho de los Estados a proteger sus intereses costeros y, a tal fin, establecer condiciones a la entrada a sus puertos.

85 Varias delegaciones señalaron que el análisis realizado por la Secretaría en el anexo del documento LEG 84/7 constituía un útil resumen de estos intereses divergentes y podía ser una buena referencia que el CSM podría tener en cuenta al preparar las directrices sobre los lugares de refugio.

86 Algunas delegaciones observaron que los convenios internacionales, incluida la CONVEMAR, no hacían una referencia específica a los lugares de refugio, ni establecían ninguna obligación particular de los Estados ribereños respecto de facilitar lugares de refugio a los buques en peligro. Muchas delegaciones declararon que el objeto principal del examen debía ser la seguridad de las personas en peligro en el mar. A este respecto, el representante del ACNUR tomó nota de que se podría dar el caso de que un buque en peligro hubiese rescatado a un gran número de personas, y que en el equilibrio de intereses señalando en el contexto de los lugares de refugio debían tenerse presentes las necesidades de carácter humanitario de las personas rescatadas en el mar.

87 Una delegación opinó que se podía interpretar que determinadas disposiciones de la CONVEMAR implicaban un deber general de los Estados ribereños de prestar asistencia a los buques en peligro para prevenir daños al medio ambiente. A este respecto, se hizo particular referencia a los artículos 98, 192, 194 2), 197 y 199 de la CONVEMAR. Esta delegación opinó además que los Estados ribereños, particularmente cuando también adoptan el carácter de Estado de abanderamiento de buques que podrían necesitar lugares de refugio, tienen la responsabilidad de proporcionar ayuda a los buques de cualquier pabellón que estén en peligro, utilizando a tal efecto los mejores medios prácticos que tengan a su disposición y de acuerdo con sus capacidades. Esta delegación también expresó su opinión de que los Estados ribereños tienen una responsabilidad con respecto a la comunidad marítima internacional, la cual podría verse obligada a hacer frente a las consecuencias de posibles derrames recurriendo al Fondo FIDAC o al futuro Fondo SNP, que podrían haberse evitado mediante la adopción de medidas oportunas.

88 Otra delegación manifestó su preocupación por la posibilidad de que a un Estado ribereño se le pueda imputar la responsabilidad de las indemnizaciones que hayan tenido que satisfacer estos fondos.

### **Directrices**

89 La mayoría de las delegaciones que participaron en las deliberaciones apoyaron la elaboración de directrices sobre lugares de refugio que sirvan de ayuda a los capitanes y a los Estados ribereños. Se acordó que no había obstáculos en el marco del derecho internacional para la elaboración de tales directrices siempre que se respeten sus principios, incluidos los relativos al equilibrio entre los intereses del buque en peligro y los del Estado ribereño. A este respecto, una delegación recordó que en el preámbulo de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se establece que las normas y principios de derecho internacional general seguirán rigiendo las materias no reguladas por dicha Convención. Se acordó también que tales directrices tuvieran carácter voluntario.

90 Varias delegaciones indicaron que las directrices debían ser flexibles a fin de poder dar cabida a la amplia variedad de circunstancias que podrían surgir. Estas delegaciones subrayaron que las directrices deberían posibilitar un análisis y aplicación caso por caso. A este respecto, pese a la opinión de que la designación previa de los lugares de refugio podría ser útil, varias delegaciones manifestaron que no creían que ello fuese apropiado. Tales lugares sólo pueden determinarse caso por caso.

91 Varias delegaciones apoyaron la idea que figura en la ponencia de la IAPH a favor de un enfoque por región, y de incluir en las directrices disposiciones sobre cooperación regional. Estas delegaciones manifestaron que debería abordarse la cuestión de la denegación de entrada a un buque en peligro como modo de desplazar, transferir o "exportar" de un Estado a otro los problemas de tal buque. Se hizo referencia particular, en este contexto, a este respecto a los mares cerrados o a las aguas archipelágicas.

92 El Comité indicó que se podría invitar al CSM a que le transmitiese el proyecto de directrices cuando las haya elaborado, para realizar una revisión final de los aspectos jurídicos de las mismas.

### **Consecuencias para los Estados ribereños**

93 Varias delegaciones señalaron que una de las cuestiones más importantes a las que se le ha de dar una solución es la de los problemas a los que tendría que hacer frente un Estado ribereño en caso de que acordara permitir la entrada a un puerto o lugar de refugio de un buque en peligro, que posteriormente causara daños al medio marino o a otros intereses costeros. Se deben abordar los aspectos de indemnización y responsabilidad en este contexto.

94 En apoyo a esta opinión, se señaló que es casi inevitable que las autoridades del Estado ribereño tengan que asumir responsabilidad dado que se verían involucradas en la decisión de permitir o no al buque entrar en un lugar de refugio y cualquier consecuencia adversa podría atribuirse a tal decisión. Por tanto, el Estado ribereño asumiría cierto grado de responsabilidad, lo cual debería examinarse más detalladamente, junto con la cuestión de la indemnización por el daño causado por un buque al que se le permite la entrada por estar en peligro. Se manifestó preocupación ante la posibilidad, en un futuro, de que la decisión de denegar la entrada a un buque en peligro pudiera hacer recaer en un Estado ribereño cierta responsabilidad por no haber tomado medidas alternativas.

### **Proceso de toma de decisiones**

95 Algunas delegaciones expresaron que las directrices deberían incluir disposiciones sobre el proceso de toma de decisiones que ha de seguirse para decidir si se permite o no a un buque en peligro entrar en un puerto o en un lugar de refugio. Según su parecer, no sería adecuado que un gestor de puerto, o alguna persona responsable de los intereses comerciales del puerto, sea quien decida si se permite o no la entrada al buque en peligro. Un funcionario gubernamental autorizado debería adoptar esta decisión. Algunas delegaciones se mostraron de acuerdo, aunque indicaron que las directrices no deberían ser demasiado específicas acerca de la identidad de la persona u organismo. Esto debería dejarse a la discreción del Estado en cuestión. Una delegación dijo que las razones de toda negativa deberían comunicarse al Estado de abanderamiento.

96 Una delegación manifestó que sus autoridades nacionales exigen a todos los puertos llevar a cabo una autoevaluación y que a las autoridades portuarias se les ha otorgado poder para denegar el acceso a buques. Sin embargo, para proteger el interés público, se designó a un funcionario gubernamental de alto nivel con autoridad para intervenir en el proceso de toma de decisión cuando fuese necesario.

97 Otra delegación expresó que su Administración tenía reglas de conformidad con las cuales se debe otorgar a todos los buques en peligro el derecho de entrar en su mar territorial y en sus aguas interiores. Sólo se puede denegar la entrada a buques con instalaciones nucleares y a los que transportan materiales nucleares u otras sustancias peligrosas cuando el daño para la población local o el medio ambiente puede ser mayor que la amenaza para el buque en peligro. En todos los casos, un funcionario gubernamental es el encargado de adoptar la decisión.

98 Una delegación observó que estas decisiones complejas quedan a veces a cargo de personas sometidas a la presión del tiempo y también a presiones políticas, lo que hacía esencial contar con un plan o proceso antes de que se produzca el suceso. Se sugirió la posibilidad de implantar un modelo que pudiese aplicarse caso por caso.

99 Una delegación sugirió que podría ser de ayuda para los capitanes, en emergencias, que cada Estado ribereño notificara a la OMI el punto focal del lugar que pueda utilizarse para decidir cuándo un buque necesitado de socorro contará con el permiso para entrar en un lugar de refugio.

### **Responsabilidad e indemnización**

100 Se tomó nota de la propuesta presentada por la IAPH a los efectos de examinar la posibilidad de establecer un fondo especial para daños causados debido al ofrecimiento de refugio a un buque en peligro, si no se dispusiese de zonas especiales designadas a tal efecto. Varias delegaciones apoyaron el concepto general de establecer un fondo.

101 Otras delegaciones opinan que los regímenes de indemnización y responsabilidad que ya han entrado en vigor (Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 y del Fondo), junto con otros que ya han sido adoptados (Convenio SNP y Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques) y aquéllos en elaboración (remoción de restos de naufragio y un suplemento al Fondo FIDAC 1992) proporcionan un sistema adecuado para situaciones en la que se proporcione al buque un lugar de refugio.

102 Sin embargo, otras delegaciones estimaron que era necesario llevar a cabo análisis adicionales para determinar posibles lagunas en este contexto.

103 Una delegación propuso que se examinase la conveniencia de elaborar directrices sobre garantía financiera, tal como se hace con respecto a la responsabilidad del propietario del buque ante reclamaciones marítimas y de la gente de mar. Tales directrices serían útiles para determinar la cobertura de seguro de la que un buque debería disponer en caso de que estuviera en peligro y un Estado ribereño insistiera en que se le remitiera alguna garantía como condición para permitirle la entrada.

104 El Comité acordó invitar al CMI a que examinara la cuestión de la indemnización y responsabilidad por daños que surgieran a resultas de la entrada en un lugar de refugio de un buque en peligro.

## **H CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS EN EL MAR (punto 8 del orden del día)**

105 El Comité tomó nota de la información presentada por la Secretaría en el documento LEG 84/8, respecto de la resolución A.922(22) "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados en el mar". En particular, el Comité tomó nota de que, en el párrafo dispositivo 6 de la resolución, se pide al Comité de Seguridad Marítima y al Comité Jurídico que mantengan el Código sometido a examen y adopten las medidas que estimen oportunas.

106 La delegación de Brasil presentó el documento LEG 84/8/1, en el que propone varias enmiendas a la resolución A.922(22) y al Código. Esta delegación opina que el Código contiene un error jurídico grave puesto que en él se agrupan distintos tipos de delito bajo el mismo concepto, sin distinguir entre los delitos cometidos en el mar y los cometidos en los puertos, pudiendo contradecir el derecho de los Estados a graduar los delitos según su gravedad. Esta delegación también propuso enmendar el procedimiento para notificar al CSM los actos ilícitos, de modo que dicho Comité sólo tomara en consideración, a los efectos de notificación y estadísticas, los sucesos notificados por el Estado de abanderamiento. Además, el CSM sólo

debería tomar en consideración, a los efectos de notificación y estadísticas, los sucesos de robo a mano armada contra los buques en los puertos que hayan sido comunicados a las autoridades locales.

107 La mayoría de las delegaciones se manifestaron a favor de la propuesta del Brasil. Tales delegaciones mencionaron las siguientes razones:

- necesidad de distinguir entre robos en el mar y robos en los puertos, y entre ataques y amenazas de ataque;
- la policía debería ocuparse de los robos a mano armada en el puerto y los guardacostas o la armada de la piratería en el mar;
- la información sería más precisa si la depurase la Administración nacional competente; y
- hay aspectos jurídicos con respecto a los cuales el Comité debería adoptar una decisión, a la espera del examen de las cuestiones técnicas por parte del CSM.

108 Sin embargo, otras delegaciones hicieron uso de la palabra para manifestar que no podían apoyar la propuesta del Brasil, razonando que la cuestión no era esencialmente de carácter jurídico y de que no habían tenido la oportunidad de analizarla. También indicaron que el grado de violencia que se emplea contra la tripulación y los pasajeros de un buque es comparable, independientemente donde se cometiesen los actos. Cuando la Asamblea adoptó la resolución, la mayoría de las delegaciones opinaron que el Código de prácticas constituía un marco aplicable y de gran valor para la cooperación entre los Estados a fin de investigar la piratería y los robos a mano armada en el mar. También señalaron que la recopilación de las estadísticas es una cuestión que le corresponde más al CSM que al Comité Jurídico.

109 La delegación del Brasil recordó al Comité que la Asamblea pidió que se efectuase la revisión. En consecuencia, el Comité debía determinar si era o no apropiado establecer una clasificación de distintos tipos de delitos y adoptar una decisión con respecto a las enmiendas propuestas.

110 El Subsecretario General y Director de la División de Seguridad Marítima explicó al Comité los antecedentes de las medidas adoptadas por la Organización respecto a esta cuestión.

111 La delegación del CMI, con carácter de observadora, tras señalar que la piratería era de hecho un robo a mano armada cometido en el mar, subrayó la necesidad de que los Estados coordinasen sus políticas para hacer frente a los actos de violencia contra los buques, en cualquier lugar que ocurran. Señaló que, sin el texto del Código, no era posible formular observaciones sobre las enmiendas propuestas por Brasil.

112 Después de deliberar, el Comité acordó mantener la cuestión en su programa de trabajo y en el orden del día de su 86º periodo de sesiones. El Comité también le pidió a la Secretaría que distribuyese la resolución A.922(22) y remitiese esta parte del informe al CSM.



## **I SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP (punto 9 del orden del día)**

113 La delegación del Reino Unido, en su calidad de coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia que constituyó el Comité en su 80º periodo de sesiones para que le ayudase a supervisar la implantación del Convenio SNP, presentó el documento LEG 84/9. Recordó que durante el lapso interperiodos había emprendido, a petición del Comité Jurídico en su 83º periodo de sesiones, la elaboración de una breve reseña del Convenio SNP, recogida en el anexo del documento. La delegación manifestó su agradecimiento a las delegaciones que habían participado en la labor.

114 La delegación observó que la reseña se remitía al Comité para que la examinara y la aprobara, tras lo cual debería ponerse a disposición de los Gobiernos en un formato adecuado. Se propuso que la reseña se incluyera lo antes posible en el sitio de la Red de la Organización con miras a complementar la información que ya está disponible en el mismo, o bien que sustituya dicha información por una descripción más amplia de las cuestiones principales que se tratan en el Convenio SNP. Dicho planteamiento sería coherente con lo dispuesto en la resolución A.932(22), que trata de la implantación del Convenio SNP y en la que se insta a los Estados a que otorguen prioridad a la labor de implantación del Convenio.

115 El Comité Jurídico manifestó su reconocimiento unánime por la excelente labor de la delegación del Reino Unido en la ultimación de la reseña y señaló que apoyaba plenamente el documento, a reserva de las siguientes modificaciones:

- el Comité convino en que era necesario modificar el título que aparece en el anexo del documento LEG 84/9 con objeto de aclarar que se trata de una reseña y no del Convenio mismo;
- también se convino en que se añadiría al texto una nota explicativa a fin de indicar que el Comité Jurídico había examinado y aprobado su contenido; y
- debería aclararse también que el documento no constituye una interpretación jurídica de todas las disposiciones del Convenio SNP sino que simplemente tiene el propósito ofrecer una reseña explicativa que sirva de ayuda a los Estados cuando se constituyan en Partes en el Convenio y a la hora de implantarlo.

116 El Comité convino en que la reseña se incluyera en el sitio de la OMI en la Red y en que se distribuyera también a los Gobiernos por escrito.

117 La delegación del Reino Unido observó que, hasta la fecha, solamente se habían recibido dos ratificaciones del Convenio e hizo hincapié en que había llegado el momento de acelerar el proceso de ratificación.

118 Refiriéndose a la labor futura del Grupo de trabajo por correspondencia, dicha delegación informó al Comité de que el Grupo seguía trabajando en la elaboración de un documento de orientación integral sobre la implantación del Convenio. Propuso que, siguiendo el ejemplo del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión del Convenio de Atenas, sería útil incluir la labor continua del Grupo en un sitio en la Red y propuso utilizar a tal efecto el del Sr. Rosaeg, de Noruega.

119 Entre las cuestiones que todavía tenía que abordar el Grupo figuraban las de la carga sujeta a contribución, el seguro, la supervisión del sistema y la legislación modelo.

120 La delegación de la Federación de Rusia, uno de los dos países que han ratificado el Convenio, se ofreció a distribuir a través de la Secretaría una versión electrónica en inglés del nuevo Código ruso de navegación, que contenía un capítulo sobre la implantación del primer estrato del Convenio SNP. La legislación que regula el segundo estrato todavía no está preparada.

121 La delegación de Irlanda informó al Comité de que dicho país también había redactado legislación para la implantación del Código SNP, legislación que el delegado estaba dispuesto a poner a disposición del Grupo y de las delegaciones interesadas.

122 El Comité observó con aprobación la labor continuada del Grupo de trabajo por correspondencia y acogió con beneplácito el ofrecimiento de las delegaciones de Irlanda y de la Federación de Rusia de poner a disposición de todos sus legislaciones nacionales. Asimismo, el Comité tomó nota de la propuesta de algunas delegaciones de que el Grupo debería también fundamentar las razones por las que los Gobiernos deberían unirse al régimen SNP, así como la naturaleza de los problemas que encuentran los Estados a la hora de ratificar el Convenio.

123 El Director de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos anunció que, en consonancia con la resolución de la Conferencia SNP relativa a los preparativos para la constitución del Fondo SNP, el Fondo de 1992 había elaborado un modelo experimental para identificar las cargas sujetas a contribución en virtud del Convenio SNP y presentar información sobre las mismas. La labor se había llevado a cabo con la financiación del Fondo de 1992. Se invitó a los Miembros del Comité Jurídico a que asistieran a una demostración del uso del modelo que tendría lugar la semana siguiente, durante la Asamblea del Fondo de 1992. El Director del Fondo mencionó que el próximo paso del proyecto consistiría en la elaboración de un modelo funcional que incluiría 100 sustancias, tras lo cual se elaboraría un sistema definitivo que incorporaría todas las sustancias clasificadas como nocivas y potencialmente peligrosas.

124 El Comité Jurídico observó con satisfacción la labor que se está llevando a cabo en el Fondo de 1992 y alentó a los Miembros y a las delegaciones interesadas a que asistieran a la demostración del modelo mencionado por el Director de los FIDAC. Se alentó al Grupo de trabajo por correspondencia a que continuara su labor para resolver las cuestiones más complejas del Convenio y se le pidió que mantuviera informado al Comité de sus avances. Se puede entrar en contacto con la delegación del Reino Unido (delegación coordinadora del Grupo de trabajo) a través de las siguientes:

[J.Wren@dtlr.gsi.gov.uk](mailto:J.Wren@dtlr.gsi.gov.uk)

[D.Baker@dtlr.gsi.gov.uk](mailto:D.Baker@dtlr.gsi.gov.uk)

**J PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA - 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 (punto 10 del orden del día)**

125 El Comité tomó nota de la información contenida en el documento LEG 84/10 sobre la adopción por la Asamblea de la OMI en su vigésimo segundo periodo de sesiones de la resolución A.930(22) "Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar" y la resolución A.931(22) "Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar".

126 El Comité tomó nota de que se estaba preparando la celebración, del 16 al 20 de septiembre de 2002, de la 4ª reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar.

127 Teniendo en cuenta de que la Asamblea de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) se celebraría durante la misma semana, se sugirió que las secretarías de la OMI/OIT considerasen un cambio de fecha para la reunión del Grupo mixto.

**K COOPERACIÓN TÉCNICA - SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA (punto 11 del orden del día)**

128 El Comité tomó nota del informe facilitado en el documento LEG 84/11 sobre las actividades de cooperación técnica en el marco de la legislación marítima que se realizaron de junio a diciembre de 2001.

**L CUESTIONES SURGIDAS DEL 21º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO, DEL VIGÉSIMO SEGUNDO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA Y DEL 87º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 12 del orden del día)**

129 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento LEG 84/12 sobre cuestiones de interés para el Comité surgidas del 21º periodo de sesiones extraordinario del Consejo, el vigésimo segundo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea y del 87º periodo de sesiones del Consejo.

**M OTROS ASUNTOS (punto 13 del orden del día)**

**a) Resultado del 29º periodo de sesiones del Comité de Facilitación**

130 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 84/13 sobre el resultado del 29º periodo de sesiones del Comité de Facilitación. Con respecto al trato que se le ha de dar a las personas rescatadas en el mar, el Comité tomó nota de las conclusiones del Comité de Facilitación en el sentido de que quizás fuese necesario enmendar el Convenio SOLAS y el Convenio SAR.

131 El Comité también tomó nota de los resultados de los debates del Comité de Facilitación con respecto a los procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques. En particular el Comité tomó nota de la labor que estaba desarrollando el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, al que se le había encomendado revisar la circular MSC/Circ.443 "Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques" y la circular MSC/Circ.754 "Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado".

**b) Protección marítima: definición de los términos "propiedad" y "control" de los buques**

132 A solicitud del Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima el Comité examinó cómo debían definirse los términos "propiedad" y "control" de los buques, a los efectos de detectar e impedir actos ilícitos para los cuales se utilicen buques. El Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Frank Wall, hizo una reseña del documento que el Grupo de trabajo había remitido al Comité Jurídico (LEG 84/13/1) y de un documento de referencia presentado por el Reino Unido (LEG 84/13/3) y señaló que en su opinión el Comité Jurídico prestaría gran asistencia al de Seguridad Marítima si se centraba en el examen de la información de carácter práctico que puede facilitar a un Estado rector del puerto el buque o el agente del buque con antelación a su entrada en puerto, en vez de en cuestiones más complejas pertinentes a la propiedad efectiva.

133 La delegación de Grecia hizo una reseña del documento que había presentado (LEG 84/13/4) e hizo hincapié en que el Comité debería centrar sus esfuerzos en determinar cómo podría obtenerse la información que es más relevante y de mayor utilidad para reforzar la protección marítima por medio del sistema que sea más eficaz y práctico. En opinión de esta delegación, la identidad de los responsables de la gestión y funcionamiento de los buques (control operacional) es más importante que los pormenores sobre la propiedad del buque. Esta delegación opinó que la información más pertinente y completa relativa a la protección de a bordo o a la utilización del buque se puede obtener mediante la identificación de los gestores o armadores del mismo, posiblemente haciendo referencia en particular al individuo designado como responsable de la protección de a bordo, en términos similares a los establecidos en el Código IGS (LEG 84/13/4, párrafo 20 i)).

134 El representante de la CIOSL hizo una reseña del documento que habían presentado (LEG 84/13/5) y se refirió al informe de la OCDE "Detrás del velo empresarial: la utilización de sociedades mercantiles con fines ilícitos", señalando que contenía gran cantidad de información sobre las estructuras de propiedad múltiple que sería útil que el Comité la examinase en el marco de la consideración de la cuestión de la propiedad y control de los buques. El representante propuso que el Comité tomase nota de la labor de la OCDE e invitase a este organismo a que aportara sus conocimientos especializados cuando se prosiguiese examinando la cuestión de la transparencia con miras a reforzar la protección marítima.

135 La delegación de los Estados Unidos hizo una reseña de su documento LEG 84/13/6. Señaló que la cuestión era compleja y manifestó su preocupación por el hecho de limitar la flexibilidad de los Estados rectores de puerto por lo que respecta a la utilización de información. Esta delegación previno de la gravedad de dejar abierta una laguna que pudiera ser aprovechada para propósitos ilícitos. En la opinión de esta delegación un modelo para determinar quien detenta la propiedad y ejerce el control puede ser la definición de "compañía" del Código IGS.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Párrafo 1.1.2 del Código IFS: "Compañía: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que, al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque, haya aceptado todas las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código."

136 El representante del CMI hizo una reseña del documento que habían presentado (LEG 84/13/7), haciendo hincapié en el artículo 6 2) del Convenio sobre inscripción de los buques, de 1986, de la UNCTAD, en el que se dispone que "el Estado de matrícula adoptará cuantas medidas fueran necesarias para que el propietario o propietarios, el naviero o navieros o cualquier otra persona a quienes se pueda tener por responsables de la administración y explotación de buques que enarbolan su pabellón puedan ser identificados fácilmente por las personas con un interés legítimo en obtener esa información". El representante del CMI sugirió que podría ser útil que el Comité examinase esta definición.

137 El Presidente del Grupo de trabajo propuso que el Comité se centrara en las siguientes tres preguntas, como medio para determinar a la persona que tiene a su cargo el control efectivo de las operaciones de un buque:

- .1 ¿quién nombra la tripulación?
- .2 ¿quién fija el uso del buque?
- .3 ¿quién firma el contrato de fletamento en nombre del propietario?

138 También señaló que las mismas tres preguntas se plantearían en el caso de que un fletador firme un contrato de fletamento con un subfletador.

139 En su opinión las respuestas a estas tres preguntas debían ser suficientes para permitir, a quienes están a cargo de la seguridad, realizar las investigaciones necesarias para expedir una autorización antes de la entrada del buque en el puerto. En algunos casos las respuestas podrían hacer necesarias más preguntas, que le correspondería responder a los servicios de seguridad mediante la realización de las investigaciones oportunas.

140 Durante las deliberaciones del Comité se apoyó en general la adopción de un enfoque que se centrara en la obtención de información de carácter práctico que fuese de utilidad para determinar las personas que estén a cargo del control efectivo de las operaciones de un buque. Se estuvo de acuerdo en que el Código IGS constituía un marco en el que se registraba este tipo de información ya sea porque era una responsabilidad que le competía a la compañía o como resultado del proceso del documento de cumplimiento. Asimismo los Estados de abanderamiento disponen de información documental adicional resultante del proceso de verificación del propietario inscrito.

141 Una delegación señaló que en su debido momento sería necesario proceder a un examen más detallado de la cuestión de la propiedad efectiva y de la utilización de estructuras empresariales complejas que tienen como objetivo crear un velo que permita eludir el cumplimiento de obligaciones jurídicas, si bien reconoció que en este contexto, era necesario centrarse exclusivamente en razones de seguridad. Otra delegación sugirió que la cuestión del velo corporativo no se limitaba al sector naviero y que iba más allá del tema de la protección marítima. En opinión del representante de la ICS, la cuestión de la propiedad efectiva estaba más relacionada con cuestiones financieras e impositivas que con la de la protección marítima. El objetivo principal no debía ser conocer el propietario efectivo sino la persona que tiene a su cargo el funcionamiento del buque.

142 Tras un largo debate, el Comité decidió que a los efectos de responder a la solicitud del Grupo de trabajo no era necesario examinar la cuestión de la propiedad efectiva ni la del descubrimiento del velo corporativo. El representante de la CIOSL manifestó su descontento con esta decisión.

143 Se manifestó la opinión de que el capitán de un buque estaría en condiciones de responder preguntas tales como quién paga a la tripulación y quién es el que dicta las órdenes de navegación. Respondiendo a esta opinión, el representante de la CIOSL manifestó que le preocupaba que se impusiera este tipo de obligaciones a un capitán y que en cualquier nueva orientación sobre protección marítima se debía de tomar en consideración la responsabilidad que se quiera hacer recaer sobre la tripulación.

144 El representante de la ICS aceptó que se tomase el Código IGS como modelo para determinar quién es el responsable del control operacional día a día del buque. Este representante señaló que en la sección 3.1 del Código IGS se exige que el propietario comunique al Estado de abanderamiento ciertos pormenores, si no es él el responsable del funcionamiento del buque.

145 Muchas delegaciones estuvieron conformes en que el Código IGS constituye un buen punto de referencia, o marco, para determinar la persona responsable del funcionamiento de un buque. También se señaló que la información que se facilite como respuesta a las preguntas de quién nombre la tripulación, quién fija el uso del buque y quién firma el contrato de fletamento en nombre del propietario eran de suma importancia para determinar quién ejercía de forma efectiva el control operacional de un buque. Una delegación indicó que quizás sería útil examinar estas cuestiones más detenidamente. No obstante el Comité decidió que a los efectos de este debate, y con miras a elaborar una recomendación que se remitiría al Comité de Seguridad Marítima, sería suficiente extraer y adaptar diversos conceptos del Código IGS, combinándolos con las responsabilidades que les corresponden a los Estados de abanderamiento.

146 El representante de la OCDE indicó que el informe de esta Organización: "Detrás del velo empresarial" contenía información que podía ser útil para el Comité. Continuó diciendo que su Organización continuaría analizando esta cuestión y que estos análisis complementarían los de la OMI. La OCDE tenía la intención de adoptar un enfoque cooperativo y mantendrá informada a la OMI sobre sus actividades a este respecto.

147 En el anexo 3 de este informe se resumen las orientaciones del Comité para el Comité de Seguridad Marítima.

**c) Organización de la labor del 85º periodo de sesiones del Comité Jurídico y de la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974**

148 El Comité tomó nota de los pormenores relativos a la organización de la Conferencia y aprobó la propuesta que figura en el documento LEG 84/13/2 de convocar la Conferencia al mismo tiempo que se celebre el 85º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

149 El Comité tomó nota de que la Conferencia (Pleno y Comisión plenaria) comenzará sus labores el lunes 21 de octubre. Seguidamente el Comité Jurídico celebrará su 85º periodo de sesiones del 22 al 24 de octubre. Con posterioridad, la Conferencia resumirá sus labores que concluirán la semana siguiente.

150 La delegación de Malta dijo que quizás proponía una enmienda al Reglamento de la Conferencia, de modo que no solamente se preparase un Resumen de las Decisiones, sino también un Acta resumida o un Informe de la Conferencia.

151 Tomando en consideración el limitado tiempo disponible en su próximo periodo de sesiones, el Comité decidió incluir los siguientes temas:

- remoción de restos de naufragio;
- enmiendas al Convenio y Protocolo SUA;
- supervisión de la implantación del Convenio SNP;
- examen de la labor que haya podido surgir de la resolución de la Asamblea A.920(22).

### **HOMENAJE AL CATEDRÁTICO SR. JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ CARRIÓN**

152 Por iniciativa de la delegación de Argentina, el Comité Jurídico rindió homenaje a la memoria del catedrático Sr. José Luis Rodríguez Carrión, uno de los expertos españoles en Derecho Marítimo de mayor renombre. El Comité observó que el Sr. Rodríguez Carrión, en su calidad de asesor de la delegación de España, había participado en las reuniones del Comité Jurídico y en las conferencias diplomáticas convocadas por la Organización durante las dos décadas pasadas.

El Comité dio el pésame a la delegación de España.

\*\*\*





**ANEXO 1****ORDEN DEL DÍA DEL 84º 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 Elección de la Mesa
  - 4 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
  - 5 Proyecto de protocolo que enmienda el Convenio del Fondo, 1992
  - 6 Examen del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y de su Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Convenio y Protocolo SUA)
  - 7 Lugares de refugio
  - 8 Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados en el mar
  - 9 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
  - 10 Provisión de garantía financiera: 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
  - 11 Cooperación técnica: Subprograma de legislación marítima
  - 12 Cuestiones surgidas del 21º periodo de sesiones extraordinario del Consejo, del vigésimo segundo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea y del 87º periodo de sesiones del Consejo
  - 13 Otros asuntos
  - 14 Informe del Comité

\*\*\*



**ANEXO 2****MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA  
SOBRE EL CONVENIO Y EL PROTOCOLO SUA DE 1988**

1 El Grupo de trabajo por correspondencia SUA, tomando en consideración la resolución A.924(22) y, en particular, su párrafo dispositivo 1; las propuestas presentadas en los documentos LEG 84/6 (Secretaría), LEG 84/6/1 (Estados Unidos) y LEG 84/6/2 (Turquía); y las observaciones formuladas durante el examen de esta cuestión en el 84º periodo de sesiones del Comité Jurídico, revisará el Convenio y el Protocolo SUA de 1988 y propondrá las enmiendas que estime necesarias a ambos instrumentos a fin de facilitar, reforzar y ampliar la cooperación y coordinación internacionales como medio para combatir los actos ilícitos, incluidos los actos terroristas.

2 Al preparar cualquier proyecto de enmiendas del Convenio y el Protocolo SUA de 1988, el Grupo de trabajo por correspondencia SUA, entre otras cosas:

- a) tendrá en cuenta los demás convenios y protocolos relativos al terrorismo a fin de evitar duplicaciones o conflictos; y
- b) revisará y ampliará del modo que estime necesario los delitos establecidos en el artículo 3 del Convenio SUA de 1988 y en el artículo 2 del Protocolo SUA de 1988, a fin de garantizar que estos dos instrumentos contemplan adecuadamente una exhaustiva relación de actos ilícitos, incluidos los actos terroristas, a la luz de la experiencia del 11 de septiembre de 2001.

3 El Grupo de trabajo por correspondencia SUA asesorará oportunamente al Comité Jurídico en su próximo periodo de sesiones, a saber, en su 85º periodo de sesiones, a fin de que el Comité examine la cuestión y recomiende a la Asamblea, a través del Consejo, la convocatoria de una conferencia diplomática para adoptar las propuestas de enmiendas.

\*\*\*



**ANEXO 3****RECOMENDACIÓN AL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA SOBRE  
LA DEFINICIÓN DE LOS TÉRMINOS "PROPIEDAD"  
Y "CONTROL" DE UN BUQUE**

1 El Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima pidió asesoramiento al Comité Jurídico a fin de determinar cómo deben definirse los términos "propiedad" y "control" de un buque con el propósito de detectar o prevenir actos ilícitos que involucren la utilización de un buque (véase el anexo del documento LEG 84/13/1(Secretaría)).

2 Se presentaron otros cinco documentos sobre esta cuestión al Comité en su 84º periodo de sesiones (documentos LEG 84/13/1 (Secretaría); LEG 84/13/3 (Reino Unido); LEG 84/13/4 (Grecia); LEG 84/13/5 (ICFTU); LEG 84/13/6 (Estados Unidos); y LEG 84/13/7 (CMI)).

3 Después de un prolongado debate, el Comité Jurídico acordó que la cuestión central o fundamental es la de "quién ejerce el control efectivo de las operaciones del buque".

4 El Comité estima que la información que se obtenga de las siguientes tres preguntas sería de interés para resolver la cuestión:

- .1 ¿quién nombra a la tripulación?
- .2 ¿quién fija el uso del buque?
- .3 ¿quién firma la póliza de fletamento en nombre del propietario?

Las mismas tres preguntas se plantearán en caso de que un fletador firme un contrato de fletamento con un subfletador.\*

5 El Comité Jurídico, durante el examen de esta cuestión, observó que la información que se ha de documentar en virtud del Código IGS está relacionada con este proceso de identificación, dado que abarca la identificación de la persona responsable de las operaciones del buque. El Comité tomó nota en particular de la amplia definición del término "compañía" que se utiliza en el Código IGS, y también de las disposiciones sobre autoridad y responsabilidades de la compañía que figuran en la sección 3 del mismo. El Comité opinó que estas y otras disposiciones del Código IGS podrían utilizarse como modelo y adaptarse adecuadamente para que se apliquen en el contexto de unas directrices que se centren en la protección marítima.

6 El Comité tomó nota además de que cierta información de interés -en especial la relacionada con el Código IGS- se pone rutinariamente a disposición del Estado de abanderamiento y que podría facilitarse como medio de cooperación entre éste y el Estado rector del puerto.

---

\* El Comité no abordó en sus deliberaciones el análisis de estas cuestiones.