



COMITÉ JURÍDICO
89º periodo de sesiones
Punto 16 del orden del día

LEG 89/16
4 noviembre 2004
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 89º PERIODO DE SESIONES**

Índice

	Párrafos N^{os}	Página N^o	
A	INTRODUCCIÓN	1 - 30	4
B	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	31	10
C	ELECCIÓN DE LA MESA	32	10
D	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)	33 - 116	10
E	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	117 - 156	21
F	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA:		
	i) Informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar	157 - 166	27
	ii) Seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	167 - 180	28

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

	Párrafos N^{os}	Página N^o
G LUGARES DE REFUGIO	181 - 187	30
H MEDIDAS PARA PROTEGER A LA TRIPULACIÓN Y A LOS PASAJEROS CONTRA LOS DELITOS COMETIDOS EN LOS BUQUES	188 - 192	31
I TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR	193 - 200	32
J SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	201 - 205	33
K CUESTIONES SURGIDAS DEL 92º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	206 - 212	33
L COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	213 - 216	34
M EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	217	35
N PROGRAMA DE TRABAJO Y PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO	218 - 221	35
O OTROS ASUNTOS		
a) Medida de protección correspondiente a la ZMES del Estrecho de Torres - Propuesta de practicaje obligatorio	222 - 241	36
MANIFESTACIONES DE PÉSAME	242 - 243	39
ANEXO 1	- ORDEN DEL DÍA DEL 89º PERIODO DE SESIONES	
ANEXO 2	- RESERVA FORMULADA POR LA DELEGACIÓN DE LA INDIA ACERCA DEL EXAMEN DEL CONVENIO Y PROTOCOLO SUA	
ANEXO 3	- RESERVA FORMULADA POR LA DELEGACIÓN DE PAKISTÁN ACERCA DEL EXAMEN DEL CONVENIO Y PROTOCOLO SUA	
ANEXO 4	- REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ JURÍDICO - ARTÍCULO 9	

- ANEXO 5 - INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL 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)
- ANEXO 6 - PROYECTO DE MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO MIXTO ESPECIAL DE EXPERTOS OMI/OIT SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 89º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 25 al 29 de octubre de 2004, bajo la presidencia del Sr. A.H.E. Popp (Canadá).

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

ALEMANIA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAPÓN
ARABIA SAUDITA	KENYA
ARGELIA	LETONIA
ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	LITUANIA
BAHAMAS	MALASIA
BANGLADESH	MALTA
BÉLGICA	MARRUECOS
BRASIL	MÉXICO
BULGARIA	MOZAMBIQUE
CANADÁ	NIGERIA
CUBA	NORUEGA
CHILE	NUEVA ZELANDIA
CHINA	PAÍSES BAJOS
CHIPRE	PAKISTÁN
DINAMARCA	PANAMÁ
ECUADOR	PAPUA NUEVA GUINEA
EGIPTO	PERÚ
ESPAÑA	POLONIA
ESTADOS UNIDOS	PORTUGAL
ESTONIA	REINO UNIDO
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA DE COREA
FILIPINAS	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA
FINLANDIA	DEL CONGO
FRANCIA	REPÚBLICA POPULAR
GHANA	DEMOCRÁTICA DE COREA
GRECIA	RUMANIA
GUATEMALA	SINGAPUR
HONDURAS	SUDÁFRICA
INDIA	SUECIA
INDONESIA	SUIZA
IRÁN (REPÚBLICA	TURQUÍA
ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
IRLANDA	URUGUAY
ISLAS MARSHALL	VANUATU
ISRAEL	VENEZUELA
ITALIA	

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

3 En el periodo de sesiones participaron representantes de las Naciones Unidas, de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y de la Oficina Internacional del Trabajo.

4 Participaron en el periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUES (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

5 Al dar la bienvenida en general a los asistentes, el Secretario General la extendió de forma especial a los delegados que participaban por primera vez en la labor del Comité Jurídico.

6 El Comité, dijo, tenía ante sí durante la semana el encargo de examinar varias cuestiones que eran de una importancia especial para la Organización. Una de éstas, que el Comité ha clasificado como primera prioridad, era proseguir con la elaboración de los proyectos de protocolos relativos al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (instrumentos SUA).

7 Con el trasfondo de las atrocidades cometidas por terroristas en Nueva York, Washington, Bali, Moscú, Estambul, Bagdad, Madrid, Beslán y en tantas otras partes del mundo, incluidos los ataques al buque de la armada estadounidense **Cole** y al petrolero francés **Limburg**, que se saldaron con la pérdida de tantas vidas inocentes, le correspondía a las delegaciones presentes y a esta Organización elaborar y adoptar medidas tanto jurídicas como prácticas, desde un punto de vista técnico, para prevenir y combatir la proliferación del terrorismo, especialmente cuando se dirige directamente contra el transporte marítimo.

8 Continuó diciendo que teniendo esto presente, la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones en 2001, había adoptado, sin que hubieran transcurrido más de tres meses desde los ataques del 11 de septiembre, la resolución A.924 sobre el 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 y que tal como era de conocimiento del Comité, el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, elaborado dando respuesta a la antedicha resolución, había entrado en vigor el 1 de julio de 2004. La Secretaría con gran esfuerzo había compilado y cotejado datos al respecto, basándose en la información facilitada por los Gobiernos y por los sectores naviero y portuario, que indicaban que en esos momentos más del 86% de los buques y el 69% de las instalaciones portuarias habían elaborado planes de protección que habían sido aprobados. La implantación había continuado en aumento de manera exponencial en el periodo inmediatamente posterior hasta el punto de que en agosto de 2004 se pudo anunciar que los porcentajes de cumplimiento de las disposiciones, tanto por lo que respecta a los buques como a las instalaciones portuarias, se acercaban al 100%.

9 No obstante se estaba muy lejos de poder cesar en los esfuerzos y en la actualidad el reto que debían enfrentar todos era asegurar que el nivel de vigilancia continuaba siendo alto y que la totalidad del sector tomaba conciencia de la importancia de la protección marítima.

10 El objetivo del Código PBIP, en el que se hace hincapié en la elaboración de los planes de protección con los que han de contar los buques y las instalaciones portuarias, era prevenir o impedir los actos terroristas desde su inceptión. Los instrumentos SUA eran complementarios del Código en tanto reglamentaban la situación jurídica resultante de que, desafortunadamente, ocurriese un ataque terrorista. En la lucha contra el terrorismo era vital que la comunidad internacional contase con un marco para la adopción de medidas jurídicas que permitan asegurar la captura y enjuiciamiento de los terroristas, independientemente del lugar donde intenten esconderse. A este respecto, y al mismo tiempo que se ha de tener presente que el 25 de octubre de 2004 eran 113 los Estados Partes en el Convenio SUA 1988, continuaba siendo una cuestión urgente el examen de este Convenio y de su Protocolo. Y esto porque es necesario velar porque el marco jurídico elaborado y actualizado por la Organización constituya en todo momento una base adecuada para que se puedan capturar, detener y extraditar a los terroristas que actúen contra los buques o los puertos o cuando lo hagan utilizando los buques para perpetrar actos de terrorismo.

11 A este respecto él entendía que los instrumentos complementaban el Código PBIP y creía que, si se implantaban de manera metódica y con rigor, estos instrumentos jurídicos podrían prevenir e impedir la comisión de actos de terrorismo y hacer más seguro el transporte marítimo para beneficio de toda la comunidad.

12 En este contexto había recibido con gran satisfacción la noticia de que el Grupo de trabajo especial del Comité Jurídico había avanzado bastante cuando se reunió en la OMI en julio de 2004. No obstante sabía que quedaba mucho por hacer antes de que se pudiera adoptar una decisión acerca de convocar una conferencia. El Consejo ya había adoptado en "principio" la decisión de incluir una conferencia diplomática en este bienio pero la decisión final sobre si ésta se celebrará el año venidero dependía en gran medida de los avances que pudiera alcanzar el Comité Jurídico en el actual periodo de sesiones. Esperaba que éste fuera el caso. Teniendo esto presente le satisfacía el que se le hubiese informado de que eran muchas las delegaciones en las que se habían incluido expertos en derecho penal, para así facilitar las deliberaciones del Comité.

13 El otro asunto prioritario en el orden del día del Comité seguía siendo la elaboración de un convenio sobre la remoción de restos de naufragio, que era una cuestión que ya venía examinando el Comité durante bastante tiempo. Se preveía que este convenio una vez que se hubiera adoptado y hubiera entrado en vigor supondría que los Estados tendrían un mandato absolutamente claro ya sea de proceder, o de hacer que se proceda, a la remoción, de sus zonas económicas exclusivas, de aquellos restos de naufragio que puedan constituir un riesgo a fin de garantizar la seguridad de la navegación o porque debido a la naturaleza de su carga supongan una amenaza para el medio ambiente marino y costero.

14 Debido a las circunstancias, que eran de conocimiento de todos, la elaboración de este convenio había pasado a un segundo plano debido a la revisión de los instrumentos SUA. No obstante en los meses recientes se habían alcanzado progresos importantes tanto en el seno del Comité como en el del Grupo de trabajo especial por correspondencia, por lo que respecta a refinar el texto del convenio, lo que le permitiría al Consejo dar también "en principio" su aprobación a la convocatoria de una conferencia diplomática, si no en este bienio en el próximo. Ahora le correspondía al Comité Jurídico resolver las cuestiones jurídicas y técnicas pendientes de modo que la Organización pudiese avanzar y adoptar, en el momento oportuno, el convenio que se ha venido elaborando durante los últimos años, a fin de dar una solución a una situación de incertidumbre jurídica que por demasiado tiempo ha enmarcado la cuestión de la remoción de restos de naufragio potencialmente peligrosos.

15 Continuó diciendo que estaba seguro de que el Comité Jurídico era conocedor de que la OMI tenía un hondo compromiso por lo que respecta al examen de cuestiones relacionadas con el factor humano, lo cual se transluce en gran parte de la labor que la Organización desarrolla actualmente. Al determinar los objetivos para la década en curso la OMI conscientemente adoptó la decisión de centrar su atención en que siempre se tenga en consideración a las personas. Por ejemplo, en el marco del Comité de Seguridad Marítima, esta iniciativa supuso que este Comité le pidiera a todos los subcomités que tomaran en consideración en el curso de sus labores las cuestiones que fueran del caso relativas al factor humano, especialmente cuando revisaran la idoneidad de las prescripciones y recomendaciones sobre el equipo y los manuales de instrucciones de los buques.

16 En el marco del Comité Jurídico la cuestión del factor humano era igualmente importante tal como lo demostraban las diversas cuestiones que figuran en su orden del día que estaban directamente relacionadas con el bienestar de la gente de mar.

17 En primer lugar y como cuestión muy importante, se refirió al nuevo punto sobre el trato justo de la gente de mar cuya inclusión en el orden del día del Comité vino dada por la propuesta de diversos Gobiernos y organizaciones no gubernamentales en el sentido de que la OMI, en colaboración con la OIT, debía examinar la conveniencia de elaborar unas directrices apropiadas acerca del trato justo de la gente de mar que se haya visto involucrada en accidentes marítimos, debiéndose basar las directrices no solamente en los principios de la CONVEMAR sino también en la premisa de que las detenciones injustificadas de la gente de mar constituirían una violación de los derechos humanos básicos.

18 Es comprensible la frustración e ira de las víctimas de los accidentes y de quienes han visto dañados sus litorales y peligrar su medio de vida debido a sucesos catastróficos de contaminación y todos nos solidarizamos con ellos por sus pérdidas y sufrimiento. Al mismo tiempo no podemos pensar que nadie pueda sugerir que quienes deliberadamente (o "voluntaria y gravemente", si queremos usar la terminología de la CONVEMAR) realizan un acto de contaminación y/o conscientemente desoyen las normas sobre prevención de la contaminación,

tales como las recogidas en el Convenio MARPOL, pudiera evadir la condena que le correspondiera; en este contexto en el MARPOL se exige que las condenas que se impongan por la comisión de tales actos sean lo suficientemente severas como para disuadir de la infracción de sus disposiciones. No obstante el privar durante largos periodos de tiempo a los capitanes, tripulantes y salvadores del derecho a retornar a sus países de origen a raíz de sucesos de contaminación no atribuibles a un acto voluntario por su parte, puede considerarse una cuestión totalmente diferente.

19 Si bien reconocía y respetaba la independencia de la judicatura en todos los países, estimaba que eran indudable los efectos perjudiciales que tendría cualquier iniciativa consistente en imputar la comisión de delitos a capitanes y a gente de mar, especialmente si esto conlleva la posibilidad de penas de prisión. Era seguro que esto no fomentaría el que la gente de mar y los salvadores colaborasen de manera abierta y determinada en las investigaciones sobre los siniestros o en las indagaciones sobre accidentes. Por otra parte, una iniciativa de este tipo podría desalentar a quienes contemplan la posibilidad de emprender una profesión marítima en un momento en el que el sector enfrenta una carestía mundial de oficiales de calidad.

20 Por estas razones hacía un llamamiento para que el país o países en cuestión en vez de adoptar medidas unilaterales o regionales consistentes en imponer penas por infracciones en casos de contaminación generada por buques, acudieran a la OMI y colaborasen con todos los Estados Miembros aportando a la Organización la experiencia que hayan podido obtener a raíz de sucesos que hubiesen afectado a sus nacionales y a las costas de sus países de modo que pueda acordarse un enfoque mundial con respecto a cualquier laguna o deficiencia que se haya determinado en el actual régimen, antes de que se decidan las medidas correctivas apropiadas. Un enfoque de este tipo no solamente garantizaría que cualquier reglamentación que pudiera surgir sea fruto de una participación universal sino también evitaría la confusión acerca de qué régimen sería aplicable en cada región del mundo.

21 La decisión del Comité Jurídico de elaborar directrices sobre el trato justo de la gente de mar involucrada en situaciones tales como las mencionadas anteriormente era por tanto oportuna y también era un motivo de satisfacción su intención de trabajar conjuntamente con la OIT a través del Grupo mixto de trabajo especial OMI/OIT, en lo que se ha convertido en un asunto al que ambas organizaciones le otorgaban una alta prioridad.

22 La constitución de un Grupo de trabajo 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, cuya sexta reunión estaba prevista en una fecha de 2005 todavía por determinar, constituía otro ejemplo de la excelente colaboración entre las dos organizaciones. No obstante al Secretario General le preocupaba la información que se le había transmitido acerca de la pobre respuesta por parte de los Estados Miembros y organizaciones internacionales a las circulares distribuidas tanto por la OMI, como por la OIT sobre el seguimiento de la implantación de las Directrices sobre la provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y sobre Notificación de casos de abandono. Por tanto quería recomendar a los Gobiernos que prestasen asistencia al Grupo mixto en sus labores en pos de encontrar soluciones sostenibles a largo plazo para el problema del abandono de la gente de mar y las cuestiones relativas a la responsabilidad y la indemnización por las lesiones corporales y las muertes.

23 Seguidamente el Secretario General se refirió a la inclusión en el orden del día del Comité de un punto sobre el examen del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de su labor. En la última reunión del Comité se tomó nota de la entrada en vigor del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de

la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo. Le satisfacía el poder anunciar la entrada en vigor, el 5 de septiembre de 2004, del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, que en gran medida había sido fruto de la labor del Grupo mixto especial de trabajo OMI/UNCTAD.

24 Había esperado también poder informar al Comité de que se habían cumplido las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debido a la contaminación por hidrocarburos, que hubiera supuesto poner a disposición de los Estados Partes unas cuantías para indemnizaciones que alcanzan los 750 millones de derecho especiales de giro (aproximadamente mil millones de dólares de los Estados Unidos) en casos de derrames producidos por petroleros. Tras el depósito el 13 de julio de 2004 del instrumento de adhesión del Japón, el número de Partes Contratantes asciende ahora a seis, de un total necesario de ocho, además del requisito de las toneladas de hidrocarburos sujetos a la contribución. Se mostró confiado en que las dos ratificaciones que faltaban para cumplir los requisitos de las disposiciones de entrada en vigor del Protocolo de 2003 se depositarían en un futuro muy próximo.

25 También se mostró satisfecho por los avances que se estaban logrando con respecto a la entrada en vigor del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, especialmente debido a la iniciativa del Comité Jurídico de dar seguimiento a su implantación tratando de determinar las dificultades técnicas y de índole jurídico que pudieran surgir y facilitando soluciones adecuadas. Si bien el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 no reunía las mismas complejidades que el anterior, el número de ratificaciones era en la actualidad decepcionantemente bajo, a pesar de los daños por contaminación que pueden originar los derrames de combustible de los buques y a pesar de que existe un amplio consenso acerca de la necesidad de contar con un régimen adecuado de responsabilidad e indemnización de estas características.

26 Antes de finalizar su alocución, el Secretario General informó al Comité de una decisión reciente del Consejo que era de importancia para los órganos técnicos. Ésta se refería a la presencia de los medios de comunicación en las reuniones de la OMI. Tal como ya sabría el Comité, el Consejo en su periodo de sesiones de junio de 2004 convino en que se cumplirían mejor los objetivos de la Organización si sus labores se realizaran de forma que se fomentara la claridad y la transparencia. Con estas miras estarían abiertas a los medios de comunicación las deliberaciones de los comités y de sus órganos auxiliares y se fomentaría el que se informase de las mismas, a menos que hubiera razones específicas para no hacerlo. Se pidió a todos los comités que enmendaran sus reglamentos interiores a fin de reflejar esta decisión. Asimismo y a fin de garantizar un equilibrio correcto entre la publicidad de la labor de la Organización y el desarrollo adecuado de las reuniones de los comités y de sus órganos auxiliares, además de asegurar unas condiciones que permitan a los delegados mantener un intercambio de opiniones libre y abierto sobre cuestiones que figuren en los órdenes del día de los órganos técnicos de la OMI, los medios de comunicación deberán reflejar fielmente los resultados de las deliberaciones y no se deberá incluir el nombre de los oradores sin previo consentimiento de los mismos. En caso de que se publique información inexacta, los comités, los órganos auxiliares y la Organización se reservarán el derecho de réplica.

27 El Secretario General señaló que además de las dos cuestiones prioritarias y las demás a las que había hecho referencia, el Comité Jurídico tenía un orden del día cargado. Con respecto a

algunas de las cuestiones, el Comité habría de adoptar decisiones durante esta semana mientras que otras pasarán a formar parte de su plan de trabajo a largo plazo. Como es habitual los recursos de la Secretaría estarían a disposición del Comité durante la reunión.

28 Seguidamente el Secretario General dio por concluida su alocución manifestando su confianza en que a través del consenso y el espíritu de colaboración por el que la OMI es conocida, el Comité Jurídico pudiera adoptar las decisiones adecuadas con respecto a todos los puntos de su orden del día, en especial acerca de los dos proyectos de instrumentos cuya consideración se estimaba que ocuparía la mayor parte del tiempo. La capacidad de su Presidente, el Sr. Popp, (Canadá) para facilitar la labor, resolviendo las cuestiones delicadas y complejas presentes en la reunión, constituía una buena garantía de que la misma sería fructífera, siendo esto lo que de todo corazón le deseaba el Comité.

29 En el anexo 1 se adjunta el orden del día del periodo de sesiones, tal como lo adoptó el Comité.

30 Seguidamente figura un resumen de las deliberaciones del Comité con respecto a diversos puntos del orden del día.

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

31 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)

32 El Comité unánimemente reeligió por aclamación al Sr. A.H.E. Popp (Canadá) como Presidente para 2005. El Comité también reeligió unánimemente al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y al Sr. Chai Lee-Sik (República de Corea) como Vicepresidentes para 2005.

D 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 4 del orden del día)

33 El Comité prosiguió examinando este punto del orden del día. Convino en que el texto básico que usaría en sus deliberaciones sería la versión revisada del Protocolo relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, que incluye las propuestas presentadas en el 88º periodo de sesiones del Comité Jurídico y las presentadas por el Grupo de trabajo interperiodos del Comité Jurídico que se reunió en la sede de la OMI del 12 al 16 de julio de 2004. Este proyecto (en adelante "el proyecto" o "el proyecto de protocolo", según proceda) figura en el anexo del documento LEG 89/4/1.

34 El Grupo de trabajo, bajo la Presidencia de los Estados Unidos como delegación coordinadora (en adelante "el Grupo" o "el Grupo de trabajo"), se reunió al mismo tiempo que lo hacía el Pleno y abordó las cuestiones que le habían sido remitidas por el Comité. El Presidente del Grupo presentó verbalmente un informe provisional al Comité el cual se adjunta al presente informe como anexo 5, solamente a efecto informativo de los Estados Miembros.

35 El Comité acordó comenzar sus labores con el examen del proyecto de artículo 8bis.

Disposiciones sobre las visitas (artículo 8bis) (artículo 6 del proyecto de protocolo)

Párrafo 1 a)

36 El Comité adoptó el texto del párrafo 1 a) con los cambios siguientes, propuestos por la Secretaría, a fin de seguir la terminología de la OMI al respecto:

- añadir la expresión "el número de identificación IMO" después de "el número de matrícula". (El segundo cambio propuesto no procede en la versión en español.)

Párrafo 1 b)

37 El Comité examinó el texto entre corchetes del párrafo 1 b) de conformidad con el cual se permitiría a los Estados Partes tomar en consideración los peligros y dificultades resultantes de realizar una visita a un buque en el mar y examinar si no sería más seguro adoptar las medidas oportunas en puerto.

38 La delegación de China presentó la propuesta que se recoge en el párrafo 5 del documento LEG 89/4/3, consistente en suprimir esta disposición basándose en que la visita a un buque estando éste en puerto está más allá del ámbito del protocolo relativo a los instrumentos SUA y complicaría aún más una disposición que por sí misma ya es bastante compleja al incluir una jurisdicción adicional, esta es, la del Estado rector del puerto.

39 La delegación con carácter de observadora de la ICS presentó en nombre de diversas delegaciones la propuesta que figura en el párrafo 5 del documento LEG 89/4/9, que consiste en apoyar que se retenga el proyecto de texto entendiéndose que puede ser de utilidad dado que no todos los buques se pueden visitar, en condiciones de seguridad, en alta mar.

40 Las delegaciones estaban divididas con respecto a esta cuestión aunque no obstante eran mayoría, si bien por poca diferencia, las que estaban a favor de conservar el texto.

41 Las delegaciones que estaban en contra de retenerlo citaron las siguientes razones:

- El desviar a un buque que navega por alta mar de modo que se dirija a un puerto a los efectos de visitarlo y registrarlo es una medida que está dentro del ámbito de los instrumentos de la OMI sobre seguridad y no es una cuestión sobre la que hubiera de adoptarse una decisión en el ámbito de los instrumentos SUA.
- Se crearían complicaciones adicionales en el caso de que el Estado rector del puerto sea diferente del Estado solicitante y por consiguiente de la existencia de tres jurisdicciones distintas, esto es, el Estado rector del puerto, el Estado solicitante y el Estado de abanderamiento.
- En el caso de que se transporten armas nucleares el texto propuesto supondría comprometer el cumplimiento por parte de un Estado de otros tratados, tales como el de No Proliferación Nuclear, que prohíben llevar estas armas a puerto.

- La inclusión de tales disposiciones necesariamente conllevaría nuevas complicaciones, como es la necesidad de abordar la cuestión de las reclamaciones por los costos resultantes de desviar el buque a un puerto.

42 Otras delegaciones favorecerían la inclusión del texto entre corchetes por las siguientes razones:

- Esta disposición no es de índole jurisdiccional sino práctica y supone una alternativa apropiada en bs casos en que la visita a un buque, a los efectos de registrar contenedores, sea muy difícil de realizar en alta mar sin poner en peligro la seguridad del buque y la de las personas y mercancías a bordo.
- La seguridad es un aspecto de importancia fundamental que es el objetivo de muchos instrumentos de la OMI, y por tanto, es apropiado que en los instrumentos SUA se tome en consideración el aspecto de la seguridad.
- De mantenerse, esta propuesta podría ampliarse más allá de la referencia a los puertos a fin de incluir zonas costeras como lugares posibles para llevar a la práctica las medidas apropiadas.
- Las implicaciones, por lo que respecta a la jurisdicción, podrían evitarse suprimiendo al final de la propuesta la referencia a las medidas oportunas y dando por terminado el inciso después de "carga".

43 También se opinó que la propuesta, en caso de retenerse, podría trasladarse a las cláusulas de salvaguarda del párrafo 8 del proyecto de protocolo.

44 El Comité decidió solicitar al Grupo de trabajo que siguiera estudiando la cuestión y que al final de la semana le transmitiese una solución.

Párrafo 2

45 El Comité adoptó el párrafo 2.

Párrafo 3 a)

46 Una delegación repitió la propuesta que por primera vez planteó en el Grupo de trabajo, esto es, que se incluyera un plazo en el cual un Estado deba acusar recibo de una solicitud cursada por otro Estado Parte acerca de si un buque que afirma poseer la nacionalidad del primero está facultado a ello. En opinión de esta delegación, la terminología usada en el comienzo del párrafo "lo antes posible" era demasiado vaga para ajustarse a estos fines.

47 Varias delegaciones apoyaron esta propuesta y señalaron que a menos que se incluyese un plazo claro, existiría incertidumbre jurídica con respecto a qué es lo que estaría facultada a hacer la Parte solicitante en caso de que no se le respondiese. A este respecto se manifestó la opinión de que el requisito que figura en el párrafo 1 de responder "lo antes posible" a las solicitudes que se presenten de conformidad con este artículo no era suficiente si se tiene en cuenta el hecho de que esta expresión puede ser interpretada de manera diferente por la Parte solicitante y por la Parte a la que se le solicita. La determinación de un plazo fortalecería los procedimientos que han de observarse en relación con una solicitud que puede conducir a la realización de la visita.

48 La mayoría de las delegaciones no obstante se opusieron a esta propuesta. En su opinión, la imposición de un plazo era innecesaria dado que los Estados no ignorarán sus obligaciones de conformidad con el Convenio. Asimismo era demasiado restrictiva, impracticable (especialmente si son diferentes husos horarios) y no respondía a ningún objetivo real. También se creaba el riesgo de que en caso de que no se responda dentro de un plazo determinado se cree un tipo diferente de incertidumbre jurídica que vendría dada por cómo podría interpretarse el que no se reciba una respuesta. A este respecto se señaló que si la ausencia de respuesta se interpretase como una autorización para realizar la visita, esto sería inaceptable para muchas delegaciones dado que tal autorización en muchas jurisdicciones sólo la pueden otorgar los tribunales del Estado de abanderamiento.

49 El Comité decidió mantener el texto actual y no aceptar la propuesta de insertar plazos específicos en esta disposición.

Párrafo 3 b), c), d) y e)

50 El Comité convino con los cambios propuestos por el Grupo de trabajo interperiodos, que figuran en el documento LEG 89/4/1.

51 El Comité examinó la propuesta de la delegación de China que figura en el párrafo 7 del documento LEG 89/4/3, consistente en una nueva disposición mediante la que se exigiría contar con la autorización expresa del Estado de abanderamiento antes de que se pueda realizar una visita. Esta propuesta gozó de cierto apoyo y se remitió al Grupo de trabajo para que se siguiera examinando.

Párrafo 4

52 El Comité observó que no había corchetes en el texto de este párrafo.

Párrafo 5

53 El Comité observó que no había corchetes en el texto de este párrafo.

Párrafo 6

54 El Comité debatió el texto entre corchetes del párrafo 6 que dispone que, cuando se realice una visita en virtud del artículo 8*bis*, la potestad jurisdiccional sobre el buque le corresponderá en primer lugar al Estado de abanderamiento salvo que éste renuncie al derecho de ejercer en primer lugar su potestad jurisdiccional. Una clara mayoría de las delegaciones que pidieron la palabra apoyaron la inclusión de una disposición en este sentido.

55 Se tomó nota de que era importante incluir una disposición explícita sobre el ejercicio de la potestad jurisdiccional porque, en una visita realizada en virtud de este artículo, podría darse el caso que varios Estados tuvieran potestad jurisdiccional concurrente respecto del delito en cuestión. Por ejemplo, en virtud del artículo 6 del Convenio SUA existente, no sólo podrían tener potestad jurisdiccional el Estado de abanderamiento y el Estado o Estados del cual es ciudadano el presunto autor del delito, sino también el Estado o los Estados de los cuales son nacionales las víctimas. En dicha situación, sería necesario regular la cuestión de cuál de los Estados involucrados podría ejercer en primer lugar la potestad jurisdiccional cuando se efectúe una visita en el mar.

56 También se tomó nota de que, si bien como regla general, el Estado de abanderamiento normalmente está a cargo de la realización de la visita y de los pasos subsiguientes que puedan ser necesarios, incluidos los procesos penales, es posible que surjan situaciones en las cuales sería más prudente permitirle al Estado que intervenga (o a un tercer Estado) que ejerza su potestad jurisdiccional. Por ello sería adecuado contar con una disposición que permita al Estado de abanderamiento renunciar al derecho a ejercer en primer lugar su potestad jurisdiccional.

57 No obstante, se señaló que la renuncia de un Estado de abanderamiento al ejercicio de su potestad jurisdiccional podría tener graves consecuencias, en particular con respecto a los derechos y la protección del capitán y la tripulación, y por esta razón el mero consentimiento a una visita no deberá interpretarse como un consentimiento a la renuncia de la potestad jurisdiccional. En relación con esto, la delegación con carácter de observadora de la CIOSL recordó al Comité la obligación que tienen los Estados de abanderamiento de proteger a la gente de mar embarcada en buques que enarbolan su pabellón.

58 También se observó que un Estado de abanderamiento solamente puede renunciar al ejercicio de su potestad jurisdiccional en favor de otro Estado cuando éste, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio SUA, tenga una base para ejercer potestad jurisdiccional.

59 El Comité también deliberó sobre dónde insertar esta disposición. Se expresó la opinión de que el lugar apropiado para una disposición de esta naturaleza sería el artículo 8*bis* en vez del artículo 6 del Convenio SUA original. Esto se debe a que son las nuevas disposiciones sobre las visitas a los buques del artículo 8*bis* las que hacen necesario determinar qué Estado tiene en primer lugar derecho a ejercer potestad jurisdiccional. El artículo 6 del Convenio SUA actual trata de los derechos y obligaciones de los Estados Partes por lo que respecta a establecer su jurisdicción, mientras que esta disposición se refiere al derecho a ejercer la potestad jurisdiccional.

60 El Comité pidió al Grupo de trabajo que examinara esta disposición teniendo en cuenta las anteriores observaciones.

Párrafo 7

61 El Comité dio su visto bueno a una modificación de carácter técnico en la primera oración, sustituyendo la expresión "las personas a bordo" por "otras personas".

62 El Comité examinó las siguientes dos variantes propuestas por el Grupo de trabajo interperiodos (LEG 89/4/1/Corr.1) relativas al uso de la fuerza durante las visitas:

"Todo uso de la fuerza de conformidad con el presente artículo no excederá en ningún caso [del necesario y razonable] O [del grado mínimo que es necesario y razonable] en las circunstancias."

63 Varias delegaciones señalaron que en ninguna de las dos opciones se tenía en cuenta el concepto de proporcionalidad, el cual debería estar expresamente incluido en el texto. Sin embargo, otras delegaciones opinaron que el concepto estaba incluido en la expresión "necesario y razonable" y que sería innecesario añadir una referencia explícita. También señaló que el término "proporcional" era relativo y que sería necesario vincularlo con otro término, tal como riesgo de lesiones o daños.

64 El Comité convino en conservar el texto de la segunda expresión entre corchetes y adoptó el párrafo en su forma enmendada.

Párrafo 8 a)

65 El Comité convino en suprimir la expresión "la legislación nacional y" del párrafo 8 a) iii).

66 A continuación, el Comité examinó varias propuestas relacionadas con la disposición relativa al derecho del capitán a comunicarse con el Estado de abanderamiento y/o con el propietario del buque que figura en el párrafo 8 a) viii).

67 Algunas delegaciones apoyaron la propuesta presentada por la ICS, la ISF y la CIOSL en el párrafo 7 del documento LEG 89/4/9, consistente en añadir el siguiente nuevo párrafo:

"i) No obstante las disposiciones que figuran en los artículos 8bis 10), 11) y 12), se ha de avisar al buque con antelación a visitarlo y se ha de conceder tiempo suficiente al capitán para verificar que la visita está debidamente autorizada por el Estado de abanderamiento;"

68 Según algunas delegaciones, esta disposición sería congruente con las disposiciones del SOLAS y del Código PBIP por las que se exige a los Gobiernos Contratantes que tengan un punto de contacto para los casos en que los buques necesiten ayuda, y para que los buques también puedan denegar el acceso a los mismos, excepto a quienes estén autorizados a ello.

69 En relación con esto, el Comité también examinó el texto entre corchetes del párrafo 8 a) viii), así como la variante propuesta por la delegación del Reino Unido en el documento LEG 89/WP.1. Estas propuestas obtuvieron cierto apoyo.

70 El Comité remitió el párrafo al Grupo de trabajo para que éste lo continuase examinando.

Párrafo 8 b)

71 El Comité examinó las disposiciones sobre indemnización del párrafo 8 b). En relación con esto, si bien todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra estuvieron de acuerdo en la necesidad de que el Protocolo trate la cuestión de la indemnización por una visita injustificada, varias delegaciones señalaron que el texto existente no era satisfactorio y que sería necesario modificarlo.

72 Algunas delegaciones opinaron que la referencia a "leyes nacionales" generaba cierta confusión dado que no quedaba claro si esto quería decir que se aplicaría la legislación del Estado de abanderamiento o la del Estado que interviene. También se hizo la crítica de que las referencias al "derecho internacional" y a los "Estados Partes" eran ambiguas y de poca utilidad.

73 El Comité examinó tres nuevos documentos relativos a este párrafo. El primero de ellos era una propuesta formulada por la delegación de México de incluir en el párrafo los conceptos de responsabilidad solidaria, arbitraje y el derecho de acción directa contra los Estados de abanderamiento y los que visitan los buques (documento LEG 89/4/2). Esta delegación también propuso que el Comité adoptase una decisión acerca de si el Estado de abanderamiento o el Estado que interviene, o ambos, deberían hacer frente solidariamente a las indemnizaciones.

74 No obstante, esta propuesta recibió escaso apoyo debido, principalmente, a que era demasiado detallada y sería difícil llevarla a la práctica. Se opinó que esta propuesta, de ser adoptada, representaría una ampliación innecesaria y sin precedente del derecho internacional, y que varios Estados tenían prohibido en su legislación adoptar un régimen de reclamaciones tan detallado. También se opinó que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8bis 5), un Estado de abanderamiento podrá supeditar la autorización para realizar una visita, conforme a los párrafos 3 y 4, a determinadas condiciones, incluida la obtención de información adicional de la Parte solicitante, y que si cualquier Estado de abanderamiento desea imponer condiciones con respecto a las reclamaciones, como, por ejemplo, el arbitraje o el derecho de las personas físicas de acudir a la vía judicial podía hacerlo en virtud de este párrafo. También se cuestionó el concepto de "acción directa" en el contexto de este artículo y se señaló que generalmente se utilizaba en relación con el derecho a proceder judicialmente contra los aseguradores.

75 Algunas delegaciones observaron que tanto la CONVEMAR como algunos otros convenios internacionales sobre derecho marítimo, incluían disposiciones relativas a las indemnizaciones por detenciones indebidas de buques por un Estado Parte. Por consiguiente, propusieron que, en lugar de buscar soluciones nuevas, se podía determinar un régimen adecuado sobre las reclamaciones basándose en otros convenios, los cuales podían analizarse más detenidamente.

76 La delegación observadora de la CIOSL observó que en el texto actual se utilizaban expresiones que no eran claras y propuso una redacción diferente, basada en la propuesta recogida en el documento LEG 89/4/10.

77 La delegación de Alemania propuso una redacción diferente en el documento LEG 89/WP.4 en sustitución del actual párrafo 8 b). Esta propuesta recibió cierto apoyo en principio.

78 El Comité acordó remitir el párrafo al Grupo de trabajo para que lo examinase más detalladamente.

Párrafo 8 e)

79 El Comité remitió al Grupo de trabajo la propuesta de la delegación de China que figura en el párrafo 13 del documento LEG 89/4/3, consistente en añadir un requisito en el sentido de que los agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados que procedan a solicitar una autorización para visitar o registrar un buque deban mostrar las oportunas pruebas de identificación. También se pidió al Grupo de trabajo que examinara esta disposición con miras a informar a la Secretaría de qué medidas ulteriores precisas se requeriría que adoptase el Secretario General de conformidad con esta disposición.

Párrafo 9

80 El Comité decidió suprimir los corchetes en este párrafo.

Párrafo 10

81 El Comité decidió incorporar la expresión "se insta a", en lugar de "elaborarán".

Párrafo 12

82 El Comité decidió incorporar la expresión "artículo" en lugar de "Convenio, enmendado".

Nuevos delitos (proyecto de artículo 3*bis*)

83 El Comité prosiguió su examen de los nuevos delitos que figuran en este artículo. No obstante, antes de ello, acordó que el Grupo de trabajo debería examinar la relación entre el artículo 8*bis* y el artículo 3, en particular, la cuestión de si todos o sólo algunos de los delitos mencionados en los artículos 3, 3*bis* y 3*ter* darían lugar a la aplicación de las disposiciones relativas a las visitas del artículo 8*bis*.

84 Dos delegaciones reafirmaron sus opiniones, adjuntas como anexos 2 y 3, de que algunos de los nuevos delitos propuestos como enmiendas a los tratados SUA se encontraban fuera del alcance del mandato que figura en la resolución A.924(22). Por consiguiente, expresaron su objeción a la consideración que había hecho de ellos el Comité, en particular, de los delitos relativos al transporte de armas nucleares. No obstante, se recordó que el Consejo y la Asamblea habían adoptado decisiones con anterioridad en el sentido de que el mandato del Comité debía incluir estos delitos en los proyectos de tratados.

Párrafo 1 b): Introducción

85 El Comité debatió acerca de si era preciso definir el término "transporte". Aunque en opinión de algunas delegaciones no era necesario ni deseable definirlo, una clara mayoría de las delegaciones opinó que el término, sin definir, era demasiado amplio. La elaboración de una definición podría mitigar la preocupación de las delegaciones que estaban a favor de incluir elementos subjetivos adicionales. Además, sería necesario elaborar una definición para aportar más seguridad jurídica por lo que respecta a quién debería encauzarse y para evitar que se acuse de comisión de delitos a pasajeros o tripulantes inocentes.

86 El Comité pidió al Grupo de trabajo que elaborase una aclaración del término "transporte" utilizando como base la propuesta formulada como segunda alternativa, que figura en la nota a pie de página 12 del documento LEG 89/4/1, y la propuesta formulada por las delegaciones observadoras de la ICS, la ISF y la CIOSL en el documento LEG 89/4/8, párrafo 7.

Párrafo 1 b) ii)

87 El Comité consideró si la referencia al elemento del conocimiento en este párrafo debía aclararse aún más mediante la inclusión de un aspecto subjetivo, a saber, la exigencia explícita de una motivación terrorista, ya sea en el texto o en el comienzo del párrafo, tal como propusieron las delegaciones observadoras de la ICS, la ISF y la CIOSL en el documento LEG 89/4/8, párrafo 15.

88 En opinión de varias delegaciones, la inclusión era necesaria, bien en el comienzo o en el cuerpo del texto, a fin de proteger a la gente de mar inocente. Las personas responsables del transporte de la carga deben saber qué transportan antes de que se las pueda acusar de la comisión de un delito, y no se puede esperar que sepan que puede constituir un transporte prohibido en virtud del derecho internacional o nacional.

89 La mayoría de delegaciones que intervinieron, no obstante, expresaron su desacuerdo con la adición de la motivación terrorista. En su opinión, el texto del comienzo del artículo ya incluía

elementos subjetivos adecuados al hacer referencia a la "intencionalidad". Asimismo una vez que el Comité aclarase el significado del término "transporte", tal aclaración proporcionaría la suficiente seguridad jurídica para evitar situaciones en que partes inocentes sean acusadas de la comisión de delitos de conformidad con el Convenio. En opinión de estas delegaciones, la inclusión de otro requisito subjetivo relativo al conocimiento, aplicable al párrafo ii) supondría reducir, indebidamente el ámbito del tipo delictivo y dificultaría excesivamente el encauzamiento de aquéllos que ilícita e intencionadamente estén implicados en la comisión de delitos relacionados con el transporte.

90 El Comité decidió suprimir los corchetes del texto del párrafo ii).

Párrafo 1 b) iii)

91 El Comité examinó brevemente la propuesta formulada por la delegación del Canadá en el documento LEG 89/4/4 consistente en revisar la tipificación del párrafo 1 b) iii) para que se tipifique como delito el transporte de material fisionable si no está sujeto a un acuerdo amplio de salvaguardias.

92 El Comité decidió aplazar el examen de dicha propuesta a la espera de que examinase la cuestión el Grupo de trabajo. En el marco de dicho examen, se encargó al Grupo de trabajo que tuviera en cuenta los resultados del examen por el Comité de la necesidad de contar con elementos subjetivos adicionales y de una aclaración del término "transporte" tal y como se resume en el párrafo 1 b) ii) *supra*.

Párrafo 1 b) iv)

93 La mayoría del Comité respaldó en principio la inclusión como delito de la conducta consistente en el transporte de materiales de uso doble y tecnología conexas pero opinó que era necesario seguir refinando el texto de dicho tipo. No obstante, dos delegaciones propusieron que se suprimiese dicho párrafo.

94 El Comité examinó una propuesta de texto alternativo que figura en la nota a pie de página 19 del anexo del documento LEG 89/4/1. Se señaló que el lenguaje de este texto alternativo era demasiado complicado e impráctico como para que se pudiera poner en práctica y que la ampliación de los elementos subjetivos no estaba clara ni era útil. Algunas delegaciones señalaron que el Comité debería centrarse en los elementos objetivos del tipo en vez de en los elementos subjetivos. Se cuestionó que fuese pertinente hacer referencia a los beneficios financieros. En cambio, el Comité se decantó por el enfoque adoptado en el párrafo 1 b) iv), en el entendimiento de que dicho texto se puede mejorar.

95 Se señaló que la resolución 1540 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas constituía una base útil para redactar el texto relativo a los materiales de uso doble y tecnología conexas. No obstante, a este respecto, se señaló que el ámbito de la resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas era distinto al del Convenio SUA, lo que se debería tener presente en el caso de que se utilice como base para redactar el texto.

96 Asimismo, se señaló que la legislación sobre el control de las exportaciones podría suponer un texto útil para aclarar el concepto de materiales de uso doble y tecnología conexas.

97 El Comité remitió el párrafo al Grupo de trabajo para que lo examinase más a fondo.

Párrafo 1 c)

98 El Comité examinó el párrafo 1 c) en el que se tipifica como delito el transporte de un fugitivo.

99 Hubo acuerdo en general en el Comité a favor de la inclusión de un tipo de esta naturaleza aunque algunas delegaciones pusieron en tela de juicio el lugar en donde se había intercalado en este artículo en concreto.

100 Varias delegaciones se decantaron por incluir la disposición sobre el transporte de fugitivos como un delito independiente. Se señaló a este respecto que el transporte de un fugitivo era un delito distinto de los delitos de los que trata el artículo, tales como el transporte de un arma prohibida. Se señaló que en la nota a pie de página 20 del anexo del documento LEG 89/4/1 figuraba un posible texto para la tipificación por separado de esta conducta. Sin embargo, se señaló que este texto, a diferencia del párrafo actual 1 c), no reflejaba la exigencia de que el delito se cometiese "ilícita e intencionadamente."

101 Con respecto a la propuesta de que se añada al artículo 3^{ter}, se señaló que el texto propuesto en el párrafo 1 c) abarcaba el caso en que la persona que se estuviese transportando hubiera cometido ya un delito de terrorismo mientras que las disposiciones del artículo 3^{ter} abarcaban los casos en que se ayudara y se protegiera a alguien antes de cometer un delito de terrorismo o durante su comisión.

102 Con respecto a la referencia en el párrafo a una lista de convenios sobre terrorismo en el anexo, se señaló que sería más oportuno determinar los delitos específicos en el propio Protocolo. Asimismo se señaló que sería difícil demostrar el conocimiento de una gama tan amplia de tipo delictivos. Por otra parte, se señaló también que había un precedente con respecto a este enfoque (tal y como se señala en la nota a pie de página 21 del anexo del documento LEG 89/4/1) y que la compilación de una lista de delitos específicos prolongaría considerablemente la elaboración del Protocolo.

103 Varias delegaciones respaldaron el principio (que figura en la nota a pie de página 22 del anexo del documento LEG 89/4/1) de permitir que los Estados declaren que aplicarán las disposiciones del párrafo 1 c) de conformidad con los principios de su derecho penal, los cuales eximen de responsabilidad a la familia del acusado. Se propuso que esta exención no se limitase a los familiares.

104 Se señaló que era necesario examinar detenidamente la relación entre la conducta delictiva consistente en el transporte de fugitivos y las disposiciones sobre las visitas del artículo 8^{bis}.

105 Se remitió el párrafo al Grupo de trabajo para que lo examinara más a fondo teniendo en cuenta las deliberaciones del Comité y se suprimieron los corchetes.

Artículo 1 (definiciones)

Párrafo 1 a)

106 Con respecto a la definición de "muertes o daños o lesiones graves", en especial a la referencia entre corchetes al medio ambiente, se señaló que el texto del anexo del documento

LEG 89/4/1 suponía una solución de compromiso elaborada por el Grupo de trabajo interperiodos.

107 Una delegación, al mismo tiempo que reconoció que era necesario elaborar una definición, manifestó sus reservas con respecto a esta definición en concreto, que en su opinión era vaga y ambigua. Sugirió que el Protocolo se aplicara solamente en caso de que los daños al medio ambiente también tuvieran como resultado un gran perjuicio económico, según una propuesta formulada en la nota a pie de página 3 del anexo del documento LEG 89/4/1. Dicha delegación también indicó que no sería oportuno imponer un castigo en virtud del Convenio SUA, con respecto a un acto que no cause ni muertes, ni daños ni lesiones graves, tal como se señala en los párrafos a), b) y c) del mismo artículo, sino que sólo cause daños al medio ambiente. No obstante, otra delegación señaló que de conformidad con el texto actual, para que se puedan imponer penas de conformidad con el Protocolo, en virtud del artículo 3*bis* 1 a), además de causar intencionalmente un suceso de contaminación se exige que haya una motivación terrorista.

108 Se propuso que la expresión "lesiones graves" no se limite a lesiones corporales, sino que se amplíe de modo que incluya las lesiones psicológicas. Si bien se reconocía que esto pudiera ser importante, otras delegaciones señalaron que introduciría un nuevo ámbito de cuestiones, y que había poco apoyo en el seno del Comité a añadir las lesiones psicológicas en la definición.

109 Teniendo en cuenta el firme apoyo a este texto, que representa una solución de compromiso, el Comité decidió suprimir los corchetes.

Artículo 3*bis*

Párrafo 1 a) ii)

110 Con respecto a las referencias entre corchetes al Código IMDG y al Convenio SNP, se señaló que, puesto que la definición de "sustancias nocivas y potencialmente peligrosas" del artículo 1 del Convenio SNP hacía referencia explícita a las sustancias abarcadas por el Código IMDG, no había una necesidad aparente de hacer una referencia por separado a dicho Código.

111 Una delegación señaló que tal vez no fuese oportuno incluir una referencia al Convenio SNP, ya que dicho Convenio no está en vigor todavía. No obstante, otra delegación señaló que la inclusión de tal referencia no suponía ninguna obligación para un Estado que no fuese Parte en dicho Convenio. Además, dicho Convenio era una referencia útil aunque todavía no estuviese en vigor.

112 También se señaló que el Convenio SNP tenía por objeto abordar las cuestiones sobre indemnización y responsabilidad, y que el Código IMDG abordaba el transporte de sustancias en bultos y que no era oportuno hacer referencia a ninguno de estos instrumentos a efectos del Convenio SUA.

113 Algunas delegaciones propusieron que se suprimieran las expresiones entre corchetes teniendo en cuenta que eran superfluas e indebidamente restrictivas, ya que el texto restante que no figuraba entre corchetes (es decir, "en cantidad o concentración tal que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves") hacía que fuese poco probable que se planteara un problema a la hora de determinar cuándo se estaba utilizando una sustancia nociva o potencialmente peligrosa en relación con un delito de terrorismo.

114 El Comité remitió el párrafo al Grupo de trabajo para que lo examinase más a fondo teniendo en cuenta sus deliberaciones.

Protocolo adicional sobre las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental

115 El Comité convino en que la Secretaría tomase el proyecto de texto de protocolo que figura en el anexo 3 del documento LEG 89/4/5, presentado por los Estados Unidos, como texto base para ser examinado en su próximo periodo de sesiones. Se pidió a la Secretaría que modificase el texto de dicho proyecto de protocolo de conformidad con las decisiones adoptadas en el periodo de sesiones en curso.

116 Un funcionario de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito estuvo presente y ofreció su asistencia para cerciorarse de que el texto que se estaba examinando estuviese en consonancia con otros instrumentos contra el terrorismo elaborados por las Naciones Unidas.

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

117 El Comité prosiguió con su examen de este punto del orden del día.

118 La delegación de los Países Bajos, en calidad de coordinadora de las consultas mantenidas en el lapso interperiodos, presentó el documento LEG 89/5. Para ello, resumió la labor realizada entre los dos periodos de sesiones y los resultados de las consultas, y explicó el contenido de los anexos del documento. Observó que el texto revisado del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio (PCRRN) del anexo 1 incluía las enmiendas aprobadas por el Comité en su 88º periodo de sesiones, que aparecen en letra normal, las enmiendas examinadas y acordadas por el Grupo de trabajo en el 87º o en el 86º periodo de sesiones, que aparecen subrayadas, y las propuestas elaboradas en el lapso interperiodos después del 87º y del 88º periodo de sesiones, que aparecen en negritas. Tanto el texto subrayado como el texto en negritas requerían la aprobación del Comité.

119 El anexo 2 contiene notas explicativas sobre las enmiendas del anexo 1, y el anexo 3 contiene las propuestas que no se incorporaron al PCRRN, junto con las razones de su omisión.

120 La delegación concluyó expresando su agradecimiento a las delegaciones que habían participado activamente en la labor interperiodos, y, reconociendo que el Comité había realizado importantes avances en su último periodo de sesiones por lo que respecta al examen del proyecto de convenio, manifestó su deseo de que las negociaciones siguieran siendo fructíferas en el actual periodo de sesiones, de modo que faltase menos tiempo para la celebración de una conferencia diplomática sobre el PCRRN.

121 La Secretaría presentó el documento LEG 89/5/1/Rev.1. Este documento había sido preparado conforme a la solicitud formulada por el Comité en su último periodo de sesiones y contenía, principalmente, algunas propuestas de redacción con objeto de perfeccionar el proyecto de convenio.

122 El representante del Comité Marítimo Internacional (CMI) presentó el documento LEG 89/5/2, que informaba de los resultados de un estudio realizado por el CMI a petición del Comité sobre la compatibilidad del PCRRN con el Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989 y otros convenios marítimos existentes. En dicho documento se observa que una

de las cuestiones que suscitan preocupación está relacionada con la situación inmediatamente posterior a un siniestro marítimo, cuando un salvador se encuentre en posesión del buque, que, en virtud de la definición del artículo 1 4) d), no se trata de un naufragio. En esa situación, el Estado puede no intervenir de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 4), puesto que no se considera que el buque constituya restos de naufragio, incluso si se puede prever razonablemente que se hunda o quede varado. En realidad, si un buque siniestrado a la deriva se acerca a la costa y el salvador parezca no estar evitando el peligro, el Estado ribereño puede muy bien desear intervenir y tomar medidas en virtud del PCRRN, ya sea porque el salvador no estuviese ayudando al buque correctamente y el buque constituyese, por tanto, restos de naufragio en virtud de la verdadera y adecuada interpretación del artículo 1 4) d), o porque el buque constituyese un peligro en virtud del artículo 7. El representante del CMI propuso que una solución sería enmendar el artículo 1 4) d) de modo que dijera: "a falta de medidas eficaces destinadas a ayudar al buque o cualquier bien en peligro, un buque que esté a punto de hundirse o de quedar varado, o del que pueda razonablemente esperarse que se hunda o quede varado".

123 El representante del CMI también observó que, en la práctica, el Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989 y el PCRRN debían ser compatibles, en tanto los Estados ribereños se comporten de manera razonable y justa, no establezcan condiciones desmedidas ni intervengan sin razón. Si, por el contrario, los Estados ribereños actúan de manera irrazonable, el salvador podría encontrarse en la situación de incumplimiento de sus obligaciones de prestación de servicios de salvamento, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio de Salvamento, y podría dar lugar a la interposición de una demanda. Ese punto, respecto del cual podría haber conflictos, podría solucionarse incluyendo en el artículo 10 i) los oportunos procedimientos de consulta, como los que se recogen en el artículo III del Convenio de Intervención 1969. La posibilidad de desposeer al salvador de forma injusta podría resolverse mediante la inclusión de una cláusula de indemnización semejante a la del artículo VI del Convenio de Intervención. El Comité expresó su agradecimiento al CMI por la labor que había realizado.

124 Al presentar el documento conjunto de Brasil, Estados Unidos, Francia y el Reino Unido, con la signatura LEG 89/5/3, en el que se proponía una enmienda del artículo 2 1) del PCRRN, la delegación de los Estados Unidos explicó que la propuesta de enmienda del artículo 2 era necesaria para aclarar las medidas que podrían tomarse en virtud del PCRRN. Asimismo destacó la necesidad de que el proyecto de convenio esté en consonancia con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982, incluido su artículo 311 3), en el que, entre otras cosas, se dispone, de acuerdo con la Convención de Viena de 1969, que los acuerdos entre Estados Partes en la CONVEMAR no afecten al disfrute de los derechos ni al cumplimiento de las obligaciones que correspondan a terceros Estados en virtud de la Convención. El PCRRN no sólo no debe imponer obligaciones a Estados que no sean partes en él, sino que tampoco puede imponer obligaciones ni conceder derechos a los Estados Partes que pudieran afectar negativamente a los derechos y obligaciones de los Estados que no sean partes en virtud del derecho internacional del mar consuetudinario.

125 Al presentar el documento LEG 89/5/4, la delegación del Canadá observó que el imponer la obligación de notificar los casos de restos de naufragio al "armador del buque", tal como se define éste en el artículo 1 9) del PCRRN, representaba una mejora del texto. Sin embargo, con ello no se llegaba a identificar a la persona o personas que tienen el control directo de la explotación del buque, a saber, el capitán o cualquier otra persona que tenga a su cargo el buque en el momento del naufragio. Asimismo, observó que convenios principales de la OMI, tales como el MARPOL 73/78 (artículo I, Protocolo I), SOLAS 1974 (regla 2, capítulo V) y el Convenio de Cooperación 1990 (artículo 4) identificaban expresamente al capitán como parte

responsable de notificar varios tipos de información a las autoridades competentes. En particular, el requisito relativo a la notificación enunciado en el MARPOL 73/78 claramente asigna la responsabilidad de la notificación a las personas que se encuentren a bordo del buque en el momento del suceso, y, cuando dicha notificación fuese imposible, la responsabilidad era asumida a otras partes. La delegación propuso un nuevo texto para el artículo 6, basado en el artículo I del Protocolo I del MARPOL 73/78. De aprobarse, debería volver a enumerarse el actual párrafo 2 del artículo 6 de modo que quedara como párrafo 3.

126 Con respecto al documento LEG 89/5/5, la delegación del Canadá señaló que, si bien el propósito del artículo 7 era orientar a los Estados Partes a los que se exige determinar que un resto de naufragio se ha convertido en un "riesgo", como se define claramente en el artículo 1 5), la utilización en el texto inglés de las expresiones "*shall be applied*" (segunda línea del párrafo introductorio del artículo 7) y "*as appropriate*" (primera línea del párrafo introductorio del artículo 7) podía crear una ambigüedad no deseada en el sentido de que la construcción "*shall*" se utiliza por lo general para las prescripciones obligatorias, mientras que la expresión "*as appropriate*" tiene una connotación voluntaria que se utiliza para señalar que una disposición es de carácter recomendatorio. Toda ambigüedad en el texto del artículo 7 podría hacer que se desestimase una reclamación interpuesta por un Estado Parte en un tribunal de justicia para recobrar los gastos de remoción de los restos del naufragio de conformidad con el artículo 10. Por ello, recomendó que se corrija esta ambigüedad proponiendo un texto nuevo para el párrafo introductorio del artículo 7.

127 Siguiendo estas instrucciones, el Comité continuó su examen artículo por artículo del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, comenzando por el artículo 8, en el entendimiento de que estudiaría las propuestas contenidas en los documentos presentados en relación con cada uno de los artículos específicos a los que se referían.

Examen artículo por artículo

Localización de restos de naufragio (artículo 8, párrafo 1)

128 El Comité aprobó la supresión propuesta por el Grupo de trabajo.

Balizamiento de los restos de naufragio (artículo 9, párrafo 3)

129 El Comité aprobó la modificación del texto del párrafo propuesta por la Secretaría en el documento LEG 89/5/1/Rev.1. El texto aprobado es el siguiente:

3 "El Estado cuyos intereses estén más directamente amenazados por los restos de naufragio hará públicos los pormenores del balizamiento de dichos restos utilizando todos los medios apropiados, incluidas las publicaciones náuticas oportunas."

Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio (artículo 10)

Párrafo 1

130 Al referirse a las observaciones recogidas en el documento LEG 89/5/2, la representante del CMI sugirió que era necesario examinar la posibilidad de incorporar en este artículo procedimientos de consulta similares a los del artículo III del Convenio de Intervención, 1969. Asimismo, la representante también sugirió una enmienda de la definición de "restos de naufragio" que figura en el artículo 1 4) d).

131 La mayoría de las delegaciones que pidieron la palabra opinaron que el PCRRV ya recogía suficientes disposiciones como para garantizar un intercambio adecuado de información entre todas las partes, incluido el propietario del buque y el salvador y que, en su versión actual, constituía un buen equilibrio entre todas las partes interesadas. No obstante, el Comité decidió que la cuestión del proceso de consultas requería un estudio más a fondo. Por tanto, se invitó a las delegaciones interesadas a que se reunieran para tratar de encontrar una solución viable.

Párrafos 2, 3 y 4

132 El Comité se concentró en las enmiendas propuestas por la Secretaría en el párrafo 8 del documento LEG 89/5/1/Rev.1. Tras deliberar brevemente sobre la implantación de los tratados en distintos sistemas jurídicos, el Comité decidió mantener por el momento el texto en su versión actual, pero pidió a las delegaciones interesadas que encontraran un texto que pudiera encajar bien en ambos sistemas jurídicos.

133 El Comité aprobó las enmiendas a los párrafos 3 y 4 propuestas por el Grupo de trabajo.

Párrafo 6 a)

134 El Comité observó que, de aprobarse la propuesta de enmienda al artículo 7 presentada por el Canadá en el documento LEG 89/5/5, podría llegar a ser necesario enmendar este párrafo.

Párrafos 6 b), 7, 8 y 9

135 El Comité tomó nota de las enmiendas propuestas por la Secretaría en el documento LEG 89/5/1/Rev.1 y acordó que las mismas se examinasen en el marco de consultas informales.

136 El Comité tomó nota de las propuestas presentadas verbalmente tendentes a reorganizar la disposición de ciertos párrafos e introducir al comienzo del párrafo 8 la expresión "no obstante lo dispuesto en los párrafos 6 y 7", con el fin de aclarar que, en caso de emergencia, las disposiciones de dicho párrafo tienen preferencia sobre las de los dos párrafos anteriores. El Comité decidió que las delegaciones interesadas deberían continuar estudiando estas propuestas teniendo en cuenta la estructura del artículo completo.

137 En este contexto también se debatió el punto planteado por la representante del CMI respecto de la posibilidad de desposesión injusta del salvador en caso que el Estado ribereño no actúe de manera razonable. Si bien, las delegaciones que intervinieron no apoyaron la postura del CMI, se reconoció que esta cuestión requeriría nuevas consultas informales.

Responsabilidad financiera por la localización, balizamiento y remoción de los restos de naufragio (artículo 11)

138 Una delegación declaró que su Comisión Nacional de Derecho Marítimo opinaba que la expresión "acto de guerra", que aparece en el párrafo 1 a), y en las disposiciones correspondientes de otros convenios sobre responsabilidad e indemnización, ya incluye los actos de terrorismo. Otras delegaciones expresaron su opinión de que los atentados terroristas quedan cubiertos por el párrafo 1 b).

139 En relación con esto, otra delegación opinó que, a fin de abarcar los actos de terrorismo sería preferible insertar un texto concreto, similar al utilizado en el Código PBIP y en las

enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS. Apoyaron dicha opinión los representantes del Grupo internacional de Clubes P e I y de la IUMI. Sin embargo, la mayoría de las delegaciones que intervinieron se manifestaron en contra de introducir un texto específico en el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio para incluir los actos terroristas, dado que, de introducirse un texto específico en este Convenio, se podría llegar a inferir que los atentados terroristas no están contemplados en otros tratados existentes sobre responsabilidad e indemnización. Dichas delegaciones estimaban que el problema era más amplio y que requería una solución común.

140 Habida cuenta de dichas observaciones, el Comité aprobó el artículo completo.

Artículo 12, párrafo 1

141 La delegación de los Países Bajos explicó las enmiendas elaboradas durante el lapso interperiodos.

142 Una delegación se refirió a las observaciones que había planteado en periodos de sesiones previos sobre este artículo y a la relación con otros convenios sobre responsabilidad, como el Convenio de Responsabilidad Civil, el Convenio sobre los combustibles líquidos de los buques y el Convenio SNP, y reiteró que se debería trazar una línea clara entre la aplicación del PCRRN y la aplicación de los otros convenios para así evitar la duplicación de indemnizaciones.

143 En opinión de esta delegación, este posible conflicto podría evitarse aclarando, en el contexto del artículo en cuestión, que el PCRRN se aplica "sólo en la medida en que no esté en conflicto con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo III del Convenio de Responsabilidad Civil, en el párrafo 5 del artículo 5 del Convenio sobre los combustibles líquidos de los buques, y en el párrafo 4 del artículo 7 del Convenio SNP".

144 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra estuvieron de acuerdo con el principio de que no debería existir la posibilidad de una duplicación de indemnizaciones y en que principalmente el problema era de redacción. Por ello, se sugirió estudiar los otros convenios con miras a resolver esta cuestión.

145 A reserva de estas observaciones, el Comité aprobó el artículo.

Artículo 13

146 Al presentar esta disposición, la delegación de los Países Bajos recordó que el texto había sido aprobado por el Comité en su 85º periodo de sesiones.

147 El Comité observó que la sugerencia presentada por la Secretaría en el documento LEG 89/5/1/Rev.1, consistente en enmendar el párrafo 1 insertando la expresión "como mínimo" entre "cuantía equivalente" y "a que pueda corresponderle" no era sólo una enmienda a la redacción sino que podía modificar ligeramente el significado de la disposición. Algunas delegaciones respaldaron la propuesta de la Secretaría, pero otras consideraron que no se debería modificar el texto. Se volvió a remitir el proyecto a las delegaciones interesadas para que lo siguieran examinando.

148 También se tomó nota de las observaciones de la Secretaría con respecto al umbral de la eslora en comparación con el criterio del umbral del arqueo, que figura en otros convenios sobre responsabilidad e indemnización, pero se decidió mantener el criterio del umbral de la eslora.

Artículo 2 1)

149 A continuación, el Comité examinó la propuesta conjunta presentada en el documento LEG 89/5/3, con miras a que se añada la expresión "de otros Estados Partes" en el artículo 2 1), a fin de aclarar que cualquier medida prevista en el PCRRN sólo sería de aplicación entre los Estados Partes en el Convenio.

150 Una delegación señaló que no era necesario insertar la enmienda propuesta, ya que reflejaba un principio consagrado en el derecho internacional. Asimismo, y debido a la cláusula opcional, la inclusión supondría que un Estado no podría proceder a la remoción de los restos de naufragio de Estados que no sean parte en el Convenio en sus aguas territoriales de conformidad con la legislación interna. Para concluir, la delegación señaló que, de ser necesario, sería preferible insertar el principio en el preámbulo del proyecto PCRRN.

151 Otras delegaciones respaldaron estas observaciones alegando que, entre otras cosas, un Estado ribereño tiene derecho a adoptar medidas en relación con la remoción de restos de naufragio cuando dichos restos constituyan un riesgo de contaminación de conformidad con la CONVEMAR, el Convenio de Intervención o el derecho consuetudinario internacional. Se señaló que tal vez la enmienda propuesta diese lugar al malentendido de que no se pueden adoptar medidas cuando el Estado en el que esté matriculado el buque no sea parte en el Convenio, incluso si hay riesgo de graves consecuencias perjudiciales, tal y como se describe en el artículo 221 de CONVEMAR.

152 En el caso de que se aprobase la enmienda, una forma de eliminar las posibilidades de malentendidos sería añadir al principio del artículo 2 1) la expresión "sin perjuicio de lo dispuesto en otras normas del derecho internacional".

153 El Comité decidió que era necesario llevar a cabo más consultas informales con respecto a la propuesta formulada en el documento LEG 89/5/3.

Presentación de documentos LEG 89/5/4 y LEG 89/5/5

154 El Comité decidió aplazar hasta su próximo periodo de sesiones el examen de los documentos LEG 89/5/4 y LEG 89/5/5, presentados por el Canadá.

155 El Comité decidió que era necesario seguir examinando en el lapso entre periodos de sesiones el proyecto de convenio, teniendo en cuenta las observaciones y las propuestas formuladas en el periodo de sesiones en curso, incluidas las sugerencias en cuanto a la redacción formuladas por la Secretaría que figuran en el documento LEG 89/5/Rev.1.

156 Se invitó a las delegaciones interesadas a seguir trabajando en el lapso entre periodos de sesiones, bajo la coordinación de la delegación de los Países Bajos a fin de refinar el texto.

F PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA (punto 6 del orden del día)

i) Informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar

157 Al presentar el documento LEG 89/6/1, la Secretaría de la OMI informó de que durante el lapso interperiodos no había habido ninguna reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (el Grupo mixto de trabajo).

158 La Secretaría recordó que el Comité en su 88º periodo de sesiones había tomado nota del informe correspondiente a la 5ª reunión del Grupo, que figura en el documento IMO/ILO/WGLCCS 5/3 (adjunto al documento LEG 88/5/1) y que había aprobado todos los puntos que en ese documento exigían la adopción de decisiones. En especial había autorizado al Grupo a que procediese a determinar soluciones sostenibles a largo plazo para abordar los problemas de la garantía financiera con respecto a la indemnización en casos de muerte o lesiones corporales, dejando a un lado, por el momento, si debían tener carácter obligatorio o no. Se debía partir de la base de que la posible solución no debería interferir, afectar, erosionar o de ningún otro modo perjudicar los derechos o recursos de los que la gente de mar pueda disfrutar en un determinado Estado de conformidad con la legislación nacional en vigor.

159 El Comité también autorizó a la Secretaría mixta a que elaborase propuestas de posibles soluciones sostenibles para que sean examinadas por el Grupo en su próxima reunión, aprobó el mandato revisado del Grupo y refrendó las Directrices sobre métodos de trabajo.

160 El Comité instó a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que sin demora respondieran a la circular N° 2531 sobre el seguimiento de la implantación de las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar (resolución A.930(22)) y a la circular N° 2532 sobre notificación de casos de abandono. No obstante, y tal como había señalado el Secretario General en su alocución de bienvenida, hasta ese momento la Secretaría mixta solamente había recibido unas cuantas respuestas.

161 La Secretaría mixta, mediante la circular N° 2575 de 13 de julio de 2004, había distribuido los resultados de las deliberaciones del Comité Jurídico en su último periodo de sesiones y los correspondientes a la 289ª reunión del Consejo de Administración de la OIT (11 a 26 de marzo de 2004) relativos a las recomendaciones del Grupo. Esto debería permitir a los interlocutores sociales y a los Gobiernos elaborar sus ponencias acerca del formato y contenido de las posibles soluciones, lo antes posible.

162 El Consejo, en su 92º periodo de sesiones (21 a 25 de junio de 2004), había tomado nota de las decisiones del Comité Jurídico.

163 Se informó al Comité de que la fecha de la 6ª reunión del Grupo mixto de trabajo se determinaría previa consulta con la OIT, el Presidente y los interlocutores sociales.

164 El representante de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) informó de que la Secretaría de la OIT también había remitido las circulares N°s 2531 y 2532 y sus anexos a todos los interesados, así como a los participantes en el Grupo de trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo, a fin de ampliar al máximo su distribución. La OIT se identifica totalmente con las solicitudes del Secretario General de la OMI y de la Secretaría de la

OMI en el sentido de que es necesario recibir más información en la forma de respuestas a los cuestionarios, por parte de los Estados Miembros y de las organizaciones interesadas. En la actualidad la OIT estaba elaborando una base de datos sobre casos de abandono, que se esperaba que estuviera en condiciones operativas en el primer trimestre de 2005. El representante concluyó su intervención transmitiendo la gratitud de la OIT a la Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA) por su apoyo financiero para la elaboración de la base de datos.

165 El representante de la Cámara Naviera Internacional (ICS), que intervenía en nombre de la Federación Naviera Internacional (ISF), los interlocutores sociales y el Grupo mixto de trabajo, hizo hincapié en que a fin de poder avanzar en el examen de las cuestiones, era necesario contar con más datos con bastante antelación a la celebración de la próxima reunión del Grupo de trabajo. Por tanto volvió a formular la invitación de que se diera respuesta al cuestionario tan pronto como fuera posible.

166 El Comité tomó nota del informe sobre los avances en las labores 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 que figura en el documento LEG 89/6/1, así como de la información complementaria facilitada por la Secretaría mixta e instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que respondieran sin demora a la circular N° 2531 sobre el seguimiento de la implantación de las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar (resolución A.930(22)) y la circular N° 2532 sobre notificación de casos de abandono.

ii) Seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974

167 El Comité tomó nota del informe del CMI que figura en el documento LEG 89/6, relativo a un estudio sobre la práctica actual de matricular buques arrendados a casco desnudo y las implicaciones que esto tiene para la obligación de expedir certificados en virtud de los convenios sobre responsabilidad de la OMI. El representante del CMI observó que aunque no existe una definición común de arrendatario a casco desnudo, se estaba de acuerdo en general en que, en virtud de un contrato de arrendamiento a casco desnudo, la posesión y el control completos de un buque se transferían del propietario al arrendatario a casco desnudo. En estos casos, la responsabilidad frente a terceros, junto con la obligación de disponer de un seguro por dicha responsabilidad, debía recaer en el arrendatario a casco desnudo. El representante del CMI indicó que se trataba de un informe provisional y que el Grupo de trabajo del CMI iba a proseguir su labor con miras a facilitar un informe más completo al Comité en el momento oportuno.

168 Se observó que una de las opciones sugeridas en el documento LEG 89/6 consistía en una resolución en la que se amplíe la interpretación de la expresión "propietario inscrito" para que incluya al "arrendatario a casco desnudo inscrito". Era necesario seguir estudiando los efectos que esta opción pueda tener en los convenios que incluyen referencias al propietario inscrito.

169 Una delegación opinó que no parecía que hubiese problemas con las disposiciones actuales, y que la utilización de una resolución para interpretar el convenio podía dar lugar a problemas prácticos para aquellos países que utilizan el convenio como fundamento jurídico para la obligación de mantener una póliza de seguro.

170 El Comité alentó al CMI a que prosiguiera su estudio.

171 El Comité tomó nota del informe presentado por Noruega en el documento LEG 89/6/2 sobre las consultas officiosas mantenidas en el lapso interperiodos sobre la disponibilidad de garantía financiera por lo que respecta al Convenio de Atenas 2002. El Comité observó que en el informe se determinaban dos cuestiones clave que era preciso abordar, relativas a las disposiciones del Convenio de Atenas 2002 sobre el seguro obligatorio: a) la cuestión de la cuantía, esto es, que en el Convenio de Atenas y por lo que se refiere a la responsabilidad por los pasajeros se exijan unas cuantías de cobertura obligatoria de seguro y por responsabilidad más alta que en los anteriores convenios de la OMI sobre contaminación; y b) la cuestión de los riesgos de guerra y de los actos terroristas, esto es, que el artículo 3 del Convenio de Atenas no se ciña estrictamente a la cobertura de seguro de P e I, sino que también puede afectar a la cobertura de riesgos de guerra.

172 El Comité también tomó nota de que en el documento figuraban otras opciones posibles para resolver estas cuestiones, que se indicaban particularmente en los párrafos 6, 7, 8 y 11. Se observó que los que participaron en las consultas officiosas no habían llegado a ninguna conclusión y que tenían intención de proseguir las consultas.

173 Se acordó en general que la revisión del Convenio de Atenas no era una opción viable para resolver estas cuestiones.

174 El representante de la ICS señaló particularmente al Comité la siguiente declaración que figura en el párrafo 12 del documento LEG 89/6/2: "en la actualidad en el mercado de seguros no se ofrece ninguna póliza que se ajuste a las exigencias en materia de seguros del Convenio de Atenas". La consecuencia de esto, según el representante de la ICS, es que ningún Estado Parte estará en condiciones de certificar que un propietario de buque dispone del seguro suficiente, y este certificado se necesitaría como permiso para operar si el Convenio de Atenas 2002 estuviera en vigor actualmente. El representante indicó que era atractiva la opción que se indica en el párrafo 8 del documento LEG 89/6/2 de aclarar la cuestión del terrorismo mediante una interpretación unificada, acordada por los Estados Partes, como está permitido en virtud del artículo 31 3) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. A este respecto, sugirió que la expresión "actos de guerra y hostilidades" se podría considerar que incluye los "actos de terrorismo".

175 Se observó que cualquier interpretación en este sentido tendría implicaciones para otros convenios sobre responsabilidad, tales como el Convenio de Responsabilidad Civil.

176 Por lo que respecta a la opción indicada en el párrafo 11 del documento LEG 89/6/2 relativa a abordar la cuestión de las cuantías de la cobertura de seguro obligatorio exigida por el Convenio de Atenas 2002 y la utilización, como solución provisional, de los límites establecidos en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad el representante de la ICS se mostró a favor de examinar esta opción más a fondo. Algunas delegaciones, aunque seguían dispuestas a examinar esta opción, también manifestaron que si se adopta esta solución "provisional", la misma no debe mantenerse indefinidamente.

177 Algunas delegaciones indicaron que no pensaban que la opción que figura en el párrafo 7 del documento LEG 89/6/2, relativa al "agrupamiento obligatorio" de los propietarios de buques, fuese una solución práctica. Se observó que esto supondría la adopción de legislación nacional y la política actual en algunos países era la de no interferir en el mercado de los seguros mediante la adopción de legislación, en parte porque esto podría dar lugar a que los Gobiernos se vieran obligados a proporcionar garantías.

178 Por lo que respecta a la opción indicada en el párrafo 9 del documento LEG 89/6/2, se sugirió que un "sistema de reaseguros gubernamental" ya había sido introducido mediante leyes nacionales para tratar otros supuestos de terrorismo y que no debía descartar la posibilidad de que se volviera a examinar en más detalle.

179 Los representantes de la IUMI y del Grupo internacional de clubes P e I indicaron que estaban dispuestos a colaborar para encontrar una solución a las dos cuestiones planteadas en el documento LEG 89/6/2. El representante de la IUMI confirmó que las cuantías disponibles en el mercado para cubrir las posibles responsabilidades eran similares a las que había en el momento de la celebración de la Conferencia de Atenas en octubre de 2002. El representante del Grupo internacional de clubes P e I dijo que la cuestión de la capacidad se presentaría a las juntas de los clubes una vez que se hubiera encontrado una solución a la cuestión del terrorismo. No obstante, en este momento, no estaba claro si las juntas de los clubes estarían aquiescentes a cubrir las cuantías, especialmente debido a que los buques de pasajeros sólo constituyen un pequeño porcentaje de los miembros del Grupo.

180 El Comité alentó a las personas que participaban en las consultas oficiosas a que prosiguieran sus esfuerzos. Se invitó a todas las delegaciones a que contribuyeran a esta labor.

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

181 El Comité recordó que el CMI había elaborado un estudio sobre la cuestión de los lugares de refugio, haciendo especial hincapié en los aspectos financieros, tal como lo había pedido el Comité Jurídico en su 87º periodo de sesiones, en 2003.

182 En el documento LEG 89/7, el CMI informaba de los resultados de la Conferencia que celebró en Vancouver en junio de 2004, por lo que respecta a la cuestión de los lugares de refugio. El CMI informó al Comité de que había determinado diversas cuestiones problemáticas en el régimen actual, una de las cuales era que no existía un único convenio internacional que determinase los derechos y obligaciones de un Estado ribereño cuando se le presentaba una solicitud de asignación de lugar de refugio. El CMI propuso que una posible solución al respecto podía ser la elaboración de un convenio internacional.

183 El Grupo internacional de clubes P e I presentó el documento LEG 89/7/1 en el que figuran propuestas sobre la provisión de garantías financieras a las autoridades, en relación con los buques a los que se asigne un lugar de refugio. De conformidad con el Grupo internacional, sería prematuro que la OMI decidiese en el momento presente que era necesario elaborar un nuevo convenio relativo exclusivamente a los lugares de refugio tal como proponía el CMI, hasta el momento en que en el resto de los convenios sobre responsabilidad e indemnización hayan entrado en vigor y sus repercusiones por lo que respecta a la cuestión de los lugares de refugio hayan podido determinarse. Hasta tanto no entren en vigor todos estos convenios, el Grupo internacional había redactado un modelo de carta de garantía, el cual figura en el documento LEG 89/7/1, para facilitar la asignación de un lugar de refugio, cuando así sea el caso.

184 Si bien algunas delegaciones apoyaron la propuesta del CMI relativa a la necesidad de un nuevo convenio sobre la cuestión, la mayoría de las delegaciones y de las delegaciones con carácter de observadoras que hicieron uso de la palabra opinaron que no era necesario redactar nuevos convenios. A este respecto, se manifestó la preocupación de que ciertos principios fundamentales bien asentados en el régimen internacional sobre responsabilidad e indemnización no habían sido debidamente tomados en consideración en el informe. Asimismo opinaban que el régimen de responsabilidad e indemnización por daños debidos a la contaminación, surgido a raíz

de los convenios de la OMI, había conseguido reglamentar la cuestión razonablemente bien. Estas delegaciones recordaron que no todos los convenios estaban en vigor, lo que significaba que había lagunas en el régimen, y que la forma adecuada de rellenarlas no era elaborar un nuevo convenio o proyectos de enmienda a los convenios existentes sino ratificar e implantar los convenios existentes.

185 Una delegación señaló que la Asamblea había dado al Comité Jurídico el mandato de abordar solamente la cuestión de la indemnización. Esta delegación no podía refrendar la propuesta del Grupo internacional de clubes P e I relativa al modelo de carta de garantía señalando que en su legislación nacional ya se recogían disposiciones sobre garantías financieras. Por otra parte, se señaló que en determinadas jurisdicciones funcionaba bien el sistema de cartas de garantía.

186 La delegación con carácter de observadora de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) se mostró conforme con el informe del CMI. Se señaló a la atención del Comité el documento que había presentado la IAPH en el 84º periodo de sesiones del Comité Jurídico (LEG 84/7/1) y el hecho de que, en opinión de la IAPH, las cuestiones planteadas en el documento no se abordaban de manera adecuada en los convenios existentes.

187 El Comité tomó nota de que la información facilitada por el CMI y por el Grupo internacional de clubes P e I y acordó que esta cuestión debía seguir examinándose a fin de presentar un informe a la Asamblea.

H MEDIDAS PARA PROTEGER A LA TRIPULACIÓN Y A LOS PASAJEROS CONTRA LOS DELITOS COMETIDOS EN LOS BUQUES (punto 8 del orden del día)

188 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 89/8 relativa a la adopción de una resolución por parte de la Asamblea del CMI, en junio de 2004, con respecto a la capacidad de los Estados ribereños para aprehender a un ciudadano extranjero que haya sido acusado de la comisión de un delito a bordo de un buque de pabellón extranjero en alta mar. En la resolución se recomienda que el CMI constituya un grupo de trabajo mixto internacional para redactar un modelo de legislación nacional relativa a tales delitos y que el texto de este modelo de legislación nacional sea adoptado por las asociaciones miembros del CMI.

189 La delegación del Japón, en el anexo del documento LEG 89/8/1, determina diversos aspectos jurídicos que opina que han de tomarse en consideración cuando se examinen las opciones disponibles para proteger a las tripulaciones y a los pasajeros contra los delitos cometidos en los buques.

190 Una delegación señaló a la atención del Comité un suceso reciente en el que debido a problemas jurisdiccionales, la policía no pudo adoptar medidas con carácter inmediato. La policía del Estado ribereño en un primer momento adoptó la postura de que dado que a) el buque no ondeaba el pabellón del Estado ribereño, b) las personas acusadas no eran nacionales del Estado ribereño y c) no se había cometido ningún delito en el territorio del Estado ribereño, no tenía competencia jurisdiccional sobre la cuestión y por lo tanto no podía prestar ninguna asistencia. En este supuesto la policía posteriormente se mostró conforme, a solicitud de Interpol, con realizar una investigación forense a los efectos de conservar debidamente las pruebas y mantener detenidos a los sospechosos hasta que pudieran adoptarse las disposiciones oportunas para trasladarlos al país del que eran ciudadanos. De conformidad con esta delegación

este suceso venía a demostrar la necesidad de elaborar un nuevo instrumento jurídico, quizás similar al recomendado por el CMI.

191 Se recomendó que el CMI, en vez de elaborar un modelo de legislación nacional, podría examinar la conveniencia de trabajar junto con el Comité Jurídico con miras a elaborar un instrumento que pudiera convertirse en derecho internacional consuetudinario.

192 El Comité tomó nota de la información contenida en el documento LEG 89/8 y manifestó su agradecimiento por las consideraciones de índole jurídica que figuran en el documento LEG 89/8/1. Se decidió que no era necesario que el Comité adoptara ninguna otra medida en el momento actual si bien la cuestión podría retomarse en reuniones venideras cuando así lo planteasen delegaciones interesadas.

I TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR (punto 9 del orden del día)

193 El Comité recordó que el Consejo, en su 92º periodo de sesiones, había aprobado este nuevo punto del programa de trabajo del Comité con miras a elaborar directrices sobre el trato justo de la gente de mar, y acordó que debería constituirse un grupo de trabajo mixto OMI/OIT. Un representante de la OIT informó al Comité de que el Consejo de Administración de dicha Organización había aprobado en su 290ª reunión (junio de 2004) la constitución de un grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo como órgano tripartito (es decir, un órgano integrado por ocho expertos gubernamentales designados por la OMI, y cuatro expertos de los armadores y cuatro de la gente de mar designados por la OIT). El representante de la OIT señaló que el resultado del estudio de dicha cuestión por parte del Comité, incluido todo mandato acordado, se señalaría a la atención del próximo periodo de sesiones del Consejo de Administración de la OIT, en noviembre.

194 El Comité acordó el mandato que se recoge en el anexo del documento LEG 89/9/1 con una enmienda en el cuarto apartado que dirá lo siguiente: las normas y directrices reconocidas internacionalmente sobre la solución de controversias, incluidos los diversos regímenes de responsabilidad e indemnización. El mandato aprobado, en su forma enmendada, se reproduce en el anexo 6 del presente informe.

195 Se tomó nota de que el mandato no se extendía a la cuestión del trato de la gente de mar tras incidentes perpetrados con intención dolosa.

196 El Comité acordó nominar a los siguientes ocho países para representar a la Organización en el Grupo mixto especial de expertos: China, Egipto, Grecia, Nigeria, Panamá, Filipinas, Turquía y Estados Unidos. Se informó al Comité de que era posible que otras delegaciones asistieran a las reuniones del Grupo mixto especial de expertos en calidad de observadores.

197 Se informó al Comité de que la primera reunión del Grupo mixto especial de expertos estaba provisionalmente prevista que se celebrase del 17 al 19 de enero de 2005, en la sede de la OMI.

198 Se remitieron al Grupo mixto especial de expertos, para que los tuviese en cuenta en sus deliberaciones, documentos que contenían propuestas presentados en el actual periodo de sesiones (LEG 89/9/1, presentado por la IFSMA y LEG 89/9/2, presentado por Brasil), así como el documento C 92/6/1, presentado por la India al Consejo. Se alentó a todas las delegaciones y a los interlocutores sociales (ICS/ISF e ITF/CIOSL) a que presentaran propuestas al Grupo. Asimismo, se pidió a las respectivas secretarías de la OMI y de la OIT que elaborasen un

documento para el Grupo que contuviese material informativo tal como pueden ser los documentos a los que se hace referencia en el mandato.

199 El representante del CMI informó al Comité de que el CMI había constituido un grupo de trabajo internacional sobre el trato justo de la gente de mar y de que esperaba poder hacer una contribución a la labor del Grupo mixto especial de expertos.

200 El Comité manifestó su agradecimiento al Secretario General por sus esfuerzos personales encaminados a que se tenga presente la cuestión del trato justo de la gente de mar.

J SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP (punto 10 del orden del día)

201 La delegación del Reino Unido presentó el documento LEG 89/10, en el cual los Estados que participan en el Grupo de trabajo por correspondencia SNP informaban de los avances logrados respecto de la ratificación del Convenio SNP.

202 En su calidad de coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia, la delegación señaló que se reconocía que el Convenio SNP presentaba complejidades que diferían del régimen similar del FIDAC, especialmente por lo que respecta a las contribuciones. También mencionó que el proceso de ratificación se había frenado con miras a que el mayor número posible de Estados ratificasen el Convenio en la misma fecha, o en fechas próximas haciendo posible de ese modo, la entrada en vigor del mismo.

203 El Comité tomó nota de que el artículo 43 del Convenio SNP establecía una prescripción relativa al deber de los Estados Partes de facilitar información sobre la carga sujeta a contribución tanto en el momento de la ratificación como anualmente, incluso si no se ha recibido ninguna carga sujeta a contribución. El Comité pidió a la Secretaría que recordase a los Estados sus obligaciones, en virtud del artículo 43 del Convenio, cuando depositen sus instrumentos de ratificación o adhesión ante el Secretario General.

204 Se informó al Comité de que el FIDAC había creado una base de datos para la identificación y el registro de las cargas sujetas a contribución. El Comité expresó su agradecimiento al FIDAC por la labor realizada al crear un programa de cálculo de las contribuciones.

205 El Comité tomó nota de la información y agradeció a la delegación del Reino Unido su labor de coordinación del Grupo de trabajo por correspondencia SNP.

K CUESTIONES SURGIDAS DEL 92º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 11 del orden del día)

206 La Secretaría presentó el documento LEG 89/11, que trata de las cuestiones resultantes del 92º periodo de sesiones del Consejo, y el documento LEG 89/11/1, sobre las posibles enmiendas al Reglamento interior del Comité a fin de permitir la asistencia de los medios de comunicación a sus reuniones, teniendo presentes las Directrices relativas al acceso de los medios de comunicación a las reuniones de los comités y de sus órganos auxiliares, adoptadas en el 92º periodo de sesiones del Consejo.

207 El Comité Jurídico tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 89/11. En particular, tomó nota de las Directrices relativas al acceso de los medios de comunicación a

las reuniones de los comités y de sus órganos auxiliares, que se recogían en el anexo de ese documento.

208 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 89/11/1, así como del resultado del examen de este punto por parte del Comité de Facilitación y de la redacción de su regla enmendada. El Comité también tomó nota de los diferentes resultados del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), en su 52º periodo de sesiones (11 a 15 de octubre de 2004), sobre el mismo particular, tal como había informado verbalmente la Secretaría.

209 El Comité tomó nota de que ya se había establecido un sistema de acreditación de los representantes de los medios marítimos de comunicación. También se observó que seguiría estando restringido el acceso a las reuniones de los grupos de trabajo y de redacción.

210 El Comité examinó a continuación el proyecto de enmienda a la regla 9 de su Reglamento interior que figura en el párrafo 5 del documento LEG 89/11/1. El proyecto de enmienda, que había sido preparado por la Secretaría, permitiría de manera explícita el acceso de los medios de comunicación a las reuniones del Comité, sin llegar a permitir el acceso a las mismas del público en general.

211 Tras deliberar al respecto, el Comité adoptó la enmienda del párrafo 5 del documento LEG 89/11/1, con algunas modificaciones.

212 La regla 9 revisada figura en el anexo 4 del presente informe.

L COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA (punto 12 del orden del día)

213 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos LEG 89/12 y su anexo y LEG 89/12/Corr.1.

214 El Director Adjunto Superior de la División de Cooperación Técnica facilitó al Comité la siguiente información adicional sobre las actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima:

- En su 54º periodo de sesiones celebrado en junio de 2004 el Comité de Cooperación Técnica había examinado el informe definitivo del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) correspondiente al bienio 2002-2003. En dicho bienio se experimentó un aumento extraordinario y sostenido en la ejecución de actividades de cooperación técnica. Uno de los logros fue la elaboración de unos 18 conjuntos de legislación modelo primaria y secundaria cuyos pormenores se facilitan en el documento TC 54/3.
- La OMI había ultimado un ejercicio de evaluación de los resultados de las actividades del PICT durante el periodo comprendido entre 2000 y 2003, que abarca las actividades sobre legislación marítima, y sometió el informe al examen del Comité de Cooperación Técnica en su 54º periodo de sesiones. Las conclusiones de la evaluación de las actividades en el ámbito de la legislación marítima eran positivas y el informe presentado por los consultores externos figura en el documento TC 54/7. Los resultados del examen del informe por parte del Comité de Cooperación Técnica figuran en el documento TC 54/15.

- El PICT se elaboró basándose en necesidades regionales, prioridades temáticas establecidas por los diversos comités de la OMI, así como en los intereses de donantes. La Secretaría entendía que el Comité Jurídico, a diferencia de otros comités, no escogía las prioridades temáticas con respecto a un bienio concreto. No obstante, el Comité había establecido un marco de asuntos principales en el ámbito de la legislación marítima, como base para que los países en desarrollo determinen sus necesidades concretas. A menos que el Comité imparta instrucciones en otro sentido, la Secretaría utilizaría el mismo marco (que se facilita en el documento TC 53/4) para la elaboración del PICT correspondiente al bienio 2006-2007.

215 El Comité tomó nota de que se espera que en su 55º periodo de sesiones, que se celebrará en junio de 2005, el Comité de Cooperación Técnica examine y adopte el nuevo PICT correspondiente al bienio 2006-2007.

216 El Comité tomó nota de dicha información así como de una modificación del título del punto del orden del día que pasa a denominarse "Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima".

M EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO (punto 13 del orden del día)

217 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en los documentos LEG 89/13 y su anexo y LEG 89/WP.2 sobre el examen del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico.

N PROGRAMA DE TRABAJO Y PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO (punto 14 del orden del día)

218 El Comité tomó nota de la información presentada en el documento LEG 89/14 y en su correspondiente anexo.

219 El Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, había aprobado, a los efectos de planificación la convocatoria de una conferencia diplomática en 2005, y que, en términos generales, el Comité Jurídico entendía que el propósito de dicha conferencia era la revisión de los tratados SUA de 1988. El Comité también recordó que, a reserva de la confirmación por parte de la Asamblea en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, ésta en su último periodo de sesiones había aprobado, en principio, la celebración de otra conferencia diplomática en 2006. Sin embargo, el Comité estimó que, aunque el Grupo de trabajo sobre la revisión de los tratados SUA había avanzado considerablemente durante el presente periodo de sesiones, los proyectos de instrumentos aún requerirán que el Comité les dedique otra semana.

219 Teniendo en cuenta lo expuesto *supra*, el Comité decidió:

- celebrar una segunda reunión del Grupo de trabajo sobre la revisión del Convenio y Protocolo SUA, del 31 de enero al 4 de febrero de 2005;
- celebrar un periodo de sesiones del Comité Jurídico de dos semanas, del 18 al 29 de abril de 2005, en el entendimiento de que la primera semana se dedicaría de lleno a concluir la revisión de los instrumentos SUA y la segunda al proyecto de

convenio sobre la remoción de restos de naufragio y al resto de los puntos del orden del día del Comité. En este contexto, el viernes 12 de marzo de 2005 sería el plazo límite ampliado para la presentación de documentos voluminosos sobre los instrumentos SUA (es decir, de más de seis páginas), únicamente (es decir, cinco semanas antes del periodo de sesiones en lugar de las habituales nueve semanas, que continuará siendo el plazo para todos los demás documentos voluminosos); y

- celebrar una conferencia diplomática sobre la revisión de los instrumentos SUA del 10 al 14 octubre de 2005, en lugar del 91º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

221 El Comité tomó nota de que, en su próximo periodo de sesiones, tendrá que concluir su plan de trabajo a largo plazo.

O OTROS ASUNTOS (punto 15 del orden del día)

Medida de protección correspondiente para la ZMES del Estrecho de Torres - Propuesta de practica obligatoria

222 Se informó al Comité de que el Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV), en su 50º periodo de sesiones había examinado la propuesta presentada por Australia y Papua Nueva Guinea de extender al Estrecho de Torres las actuales disposiciones sobre practica obligatoria de la Gran Barrera de Coral. Tras examinar estas propuestas el Subcomité NAV convino en que el plan de practica obligatoria en el estrecho de Torres era viable desde un punto de vista operacional y era bastante proporcionado por lo que respecta a proteger el medio marino.

223 También se informó al Comité de que al alcanzar esta conclusión el Subcomité NAV había reconocido que se habían considerado las siguientes cuestiones:

- si la medida propuesta era la única con la que se podía mejorar la seguridad de la navegación en la zona;
- qué otras medidas de protección viables se podrían implantar; y
- los efectos de la implantación de otras medidas viables, en general, y su comparación con los efectos de la implantación de la medida propuesta.

224 El Subcomité NAV en su 50º periodo de sesiones también tomó nota de que diversas delegaciones opinaban que no había una base jurídica clara para adoptar un régimen de practica obligatoria en los estrechos utilizados por la navegación internacional. Por tanto el Subcomité NAV invitó al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) a que en su 52º periodo de sesiones remitiera los aspectos jurídicos sobre la cuestión del practica obligatoria en estrechos usados por la navegación internacional al Comité Jurídico para su examen en el actual periodo de sesiones a fin de permitir al Comité de Seguridad Marítima (MSC) en su 79º periodo de sesiones examinar la propuesta estando resuelta la cuestión de la base jurídica. La cuestión posteriormente se discutió en el MEPC 52 y el Comité refrendó esta recomendación.

225 Australia presentó el documento LEG 89/15 en el que se facilita un análisis jurídico de la cuestión a fin de facilitar al Comité Jurídico el examen de la misma. La delegación de Australia

señaló que no había ninguna disposición en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) que impidiera la adopción de un plan de practicaje obligatorio y que el mismo era perfectamente compatible con el derecho internacional, en las circunstancias únicas del estrecho de Torres. De hecho en las Directrices de la OMI sobre las ZMES expresamente se reconoce el practicaje obligatorio como una medida especial apropiada. La delegación de Australia también añadió que el objetivo de adoptar como obligatorio el practicaje era mejorar la seguridad de la navegación y no obstaculizar el paso en tránsito a través de un estrecho utilizado por la navegación internacional.

226 Se reconoció en general la importancia de proteger el medio marino en el estrecho de Torres. El Comité tomó nota de la intervención de Papua Nueva Guinea acerca de la especial vulnerabilidad, con respecto a los desastres marinos, de las poblaciones indígenas que habitan en las riberas del estrecho.

227 Hubo acuerdo general con respecto a algunos de los principios fundamentales de derecho internacional tal como se codifican en la CONVEMAR, en especial acerca del derecho de paso en tránsito a través de los estrechos utilizados por la navegación internacional. También hubo acuerdo en que la OMI era una organización internacional competente para abordar medidas tales como la propuesta.

228 Algunos delegados apoyaron la propuesta de Australia y de Papua Nueva Guinea y señalaron que la adopción de un plan de practicaje obligatorio a través de los procedimientos de la OMI se ajustaba totalmente a los principios generales de libertad de navegación. Reconocieron el interés legítimo de los Estados ribereños en adoptar planes de practicaje a fin de proteger el medio ambiente sensible de sus aguas. Estos delegados estimaban que Australia y Papua Nueva Guinea habían demostrado que era de necesidad imperiosa la adopción de un plan de practicaje obligatorio en el estrecho de Torres debido a su carácter único.

229 Una delegación manifestó la opinión de que el examen de esta cuestión por parte del Comité Jurídico carecía de sentido y no conduciría a ninguna conclusión definitiva. Esta delegación manifestó que le preocupaba y se oponía a la posibilidad de que el Comité Jurídico examinase sistemáticamente los procesos de adopción de decisiones que son de la sola competencia de los comités técnicos, lo cual además podría retrasar la resolución de la cuestión.

230 Algunas delegaciones señalaron que la CONVEMAR no recogía artículos específicos ni con respecto a la aprobación de planes de practicaje obligatorio ni con respecto a la oposición a los mismos, por lo que el practicaje obligatorio podría adoptarse legalmente bajo los auspicios de la OMI.

231 Algunas delegaciones también opinaron que la ausencia de una base jurídica expresa no justificaba seguir postergando el plan de practicaje obligatorio propuesto. No obstante esto no debería de verse como un precedente. A este respecto, varias delegaciones opinaron que la OMI debería de examinar por separado cada propuesta que se le presentase a fin de determinar si éstas se ajustan a las condiciones fijadas en las Directrices.

232 Algunas delegaciones opinaron que el paso en tránsito sin obstáculos era una de las libertades de navegación más importantes que se disponen en la CONVEMAR. Se refirieron a las disposiciones específicas de la CONVEMAR en las que se disponen que las leyes y reglamentos no tendrán como efectos prácticos el denegar u obstaculizar o impedir el derecho de paso en tránsito e imponiendo a los Estados el deber de no obstaculizar el paso en tránsito. Estas delegaciones también opinaron que el dictaminar que el practicaje sea obligatorio implica la

intención de imponer algún tipo de sanciones a los buques que no embarquen un práctico habilitado.

233 Algunas delegaciones señalaron que la adopción de medidas de practica obligatorio era por sí misma un impedimento para el paso en tránsito. Por tanto, la adopción de un plan de practica obligatorio tendría los efectos prácticos de impedir o dificultar el régimen de paso en tránsito. Estas delegaciones también manifestaron la opinión de que los artículos citados por Australia y Papua Nueva Guinea en su capacidad de autoridades reguladoras del practica obligatorio, no constituían una base jurídica adecuada. Asimismo, opinaron que no había una disposición que expresamente autorizara la adopción de medidas de practica obligatorio que vayan en contra de disposiciones expresas en las que se dispone la libertad de paso en tránsito y que la ausencia de una disposición de este tipo en la CONVEMAR no significaba que sea posible establecer el practica obligatorio.

234 Algunas delegaciones opinaron que quizá fuera necesario seguir analizando la cuestión, especialmente por lo que se refiere a obstaculizar el derecho de paso en tránsito. A este respecto, estas delegaciones propusieron que quizá fuera apropiado examinar la cuestión en el 90º periodo de sesiones del Comité de forma que se dispusiera de tiempo suficiente para estudiar las implicaciones en el marco de la CONVEMAR. El Comité Jurídico celebraría su 90º periodo de sesiones y el Comité de Seguridad Marítima sus 79º y 80º periodos de sesiones antes de que el MEPC en su 53º periodo de sesiones examine la cuestión. De esta manera en ese periodo de sesiones el MEPC estará en disposición de decidir qué es lo que debe recomendar a la Asamblea en 2005. Algunas delegaciones se opusieron a la propuesta de postergar la cuestión hasta el 90º periodo de sesiones del Comité y opinaron que la cuestión debería resolverse en los órganos apropiados de la OMI, no en el seno del Comité Jurídico. Estas delegaciones también observaron que la propuesta ya había sido examinada hasta la fecha por al menos cuatro comités y subcomités diferentes de la OMI.

235 Una delegación señaló soluciones jurídicas alternativas en base a las cuales quizás los Estados podían llegar a un acuerdo. Éstas eran:

- el practica obligatorio como una condición para la entrada a puerto de los buques, de conformidad con el artículo 38.2 de la CONVEMAR;
- los Estados ribereños de un estrecho podrían alcanzar acuerdos con los Estados usuarios de los mismos a fin de requerir el practica obligatorio de conformidad con el artículo 43 de la CONVEMAR;
- los Estados de abanderamiento que apoyen el practica en el estrecho de Torres podrían adoptar medidas para garantizar por parte de los buques que ondeen su pabellón el debido cumplimiento de los requisitos actuales de Australia sobre practica.

236 Con respecto a la entrada a puerto, Australia observó que la mayoría de los buques que transitan por el estrecho de Torres no hacen escala ni en Australia ni en Papua Nueva Guinea. En relación con la posibilidad de acuerdos bilaterales, Australia señaló que esto no constituía una solución amplia y que la OMI era el foro apropiado para examinar la cuestión del practica obligatorio.

237 Algunas delegaciones propusieron que, como miras a que la OMI pueda examinar cualquier otra propuesta relativa al practica obligatorio, era necesario contar con otros

instrumentos los cuales deberían elaborarse. Algunas delegaciones sugirieron que podría adoptarse una nueva regla relativa al practicaje obligatorio en el marco del capítulo V del SOLAS. Asimismo esta nueva regla debería de apoyarse mediante la elaboración de nuevas directrices y criterios para la adopción de planes de practicaje.

238 Algunas delegaciones también señalaron que si bien el NAV 50 había indicado que el practicaje obligatorio podía ser viable desde un punto de vista operativo, al Grupo de trabajo del Subcomité NAV sobre organización del tráfico marítimo constituido para examinar la cuestión se le había pedido que evaluara la misma desde un punto de vista operativo y que se abstuviera de examinar las cuestiones jurídicas. Por tanto los pormenores relativos a si impediría, obstaculizara o dificultara el derecho fundamental de paso en tránsito a través de un estrecho usado por la navegación internacional no habían sido examinados satisfactoriamente. Opinaban que no era posible que los Gobiernos conocieran, basándose en la propuesta actual, si el paso en tránsito se vería impedido, obstaculizado o dificultado.

239 Algunas delegaciones también manifestaron su preocupación acerca de la dimensión práctica de esta medida, en otras palabras, si un plan de practicaje obligatorio mejoraría el paso en tránsito a través de los estrechos y si se dispondría de un número suficiente de prácticos formados. También indicaron que antes de acometer un análisis sobre si el plan de practicaje obligatorio propuesto supondría, desde un punto de vista práctico, que se impediría, dificultaría o obstaculizaría el paso en tránsito, era necesario examinar datos adicionales.

240 Con respecto a las preocupaciones manifestadas por estas delegaciones Australia señaló que:

- Se disponía de un número suficiente de prácticos. Si no se disponía de un práctico Australia no impediría el paso a través del estrecho.
- El practicaje obligatorio mejoraría el paso dado que los buques que transiten por el estrecho tendrían una mejor seguridad y protección.

241 En su análisis final, el Comité continuó estando dividido sobre la resolución de la cuestión de la legalidad del practicaje obligatorio en estrechos utilizados por la navegación internacional.

MANIFESTACIONES DE PÉSAME

242 El Comité recibió con gran pesar la noticia del reciente fallecimiento de:

- El Sr. Hubert Waldermann (Alemania), antiguo Jefe de la Sección de Cargas, División de Seguridad Marítima, y hasta hace poco Representante de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) ante la OMI; y
- La Sra. Vassiliki Syrpis (Grecia), intérprete durante más de treinta años,

que han prestado valiosos servicios a la Organización en sus respectivos cargos.

243 El Comité pidió a la Secretaría que expresara su más sincero pésame a las familias, colegas y amigos de los fallecidos.

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA DEL 89º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
 - 3 Elección de la mesa
 - 4 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)
 - 5 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
 - 6 Provisión de garantía financiera:
 - i) informe sobre la marcha de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar; y
 - ii) seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974
 - 7 Lugares de refugio
 - 8 Medidas para proteger a la tripulación y a los pasajeros contra los delitos cometidos en los buques
 - 9 Trato justo de la gente de mar
 - 10 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
 - 11 Cuestiones surgidas del 92º periodo de sesiones del Consejo
 - 12 Cooperación técnica: subprograma de legislación marítima
 - 13 Examen del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
 - 14 Programa de trabajo y plan de trabajo a largo plazo
 - 15 Otros asuntos
 - 16 Informe del Comité

ANEXO 2

RESERVA FORMULADA POR LA DELEGACIÓN DE LA INDIA ACERCA DEL EXAMEN DEL CONVENIO Y PROTOCOLO SUA

La India está de acuerdo en que es necesario enmendar el Convenio SUA a fin de garantizar la seguridad de la navegación marítima. No obstante, opina, tal y como se puso de manifiesto previamente en el 88º periodo de sesiones del Comité Jurídico y en el 92º periodo de sesiones del Consejo de la OMI, así como durante la reunión del Grupo de trabajo interperiodos del Comité Jurídico sobre el examen del Convenio y del Protocolo SUA celebrada en julio de 2004, que las deliberaciones al respecto se habían de ceñir al marco de los principios que figuran en la resolución de la Asamblea A.924(22).

La delegación de la India se opuso firmemente a la ampliación del mandato establecido en la resolución A.924(22) de la Asamblea alegando que:

- i) en el mandato no se incluía un examen de los principios relativos al Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares (TNP) que, por definición, está fuera de la esfera de competencias de la OMI;
- ii) la imposición de las obligaciones del Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares, la Convención sobre Armas Químicas y la Convención sobre Armas Biológicas a los Estados que no son parte en dichos tratados constituye una violación de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados; y
- iii) el mandato de la resolución A.924(22) emana de su texto y no de la voluntad de la mayoría.

La delegación de la India cree firmemente que la incorporación al Protocolo relativo al Convenio SUA de principios relacionados con el Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares supone excederse del mandato del Comité Jurídico, que emana de la resolución A.924(22).

Por consiguiente, la delegación de la India propuso que el Comité Jurídico remita el documento LEG 89/4/1, que recoge los proyectos de enmienda al Convenio y al Protocolo SUA, a la Asamblea de la OMI en su próximo periodo de sesiones, con miras a que se determinase si el documento era acorde con lo dispuesto en la resolución A.924(22).

Dado que no se aceptaron dichas objeciones, a la India no le quedó otra opción que pedir que se tomase nota de su reserva con respecto a las deliberaciones del Comité acerca de principios propios del Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares que exceden de su mandato y se reservó el derecho de plantear la cuestión de nuevo en la Asamblea, el Consejo y otros foros de la OMI.

ANEXO 3

**RESERVA FORMULADA POR LA DELEGACIÓN DE PAKISTÁN ACERCA
DEL EXAMEN DEL CONVENIO Y PROTOCOLO SUA****Artículo 3bis**

Al igual que algunas otras delegaciones, Pakistán también es de la firme opinión de que las cuestiones sobre la no proliferación están fuera del ámbito de aplicación del Convenio SUA y, por esa razón, de la incumbencia de la OMI. Las disposiciones del artículo 3bis b), según está redactado, se refieren a cuestiones relacionadas con la no proliferación, contempladas en los instrumentos multilaterales pertinentes acerca de la no proliferación, a saber, la Convención sobre Armas Biológicas y Toxínicas, la Convención sobre Armas Químicas, el Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares y otros instrumentos pertinentes del OIEA.

En segundo lugar, el proyecto de disposiciones, de aprobarse, prohibiría actividades comerciales que son totalmente lícitas en virtud del derecho internacional y de los instrumentos jurídicos multilaterales anteriormente mencionados.

La resolución A.924(22) de la Asamblea no encomienda al Comité Jurídico el dar comienzo a las negociaciones relativas a un instrumento sobre la no proliferación. Además, es competencia de la Asamblea la interpretación de su resolución y del mandato contenido en la misma, y no del Consejo.

Existen dos opciones:

La **primera opción** es suprimir todo el párrafo. El Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares, la Convención sobre Armas Biológicas y Toxínicas y la Convención sobre Armas Químicas establecen mecanismos eficaces para hacer frente a las infracciones. Si existen lagunas, este problema debería abordarse dentro del marco de esos tres instrumentos, en vez de a través del Convenio SUA.

La **segunda opción** es redactar el párrafo b) de manera que se refiera clara y específicamente al terrorismo mediante la inclusión de una motivación terrorista en el artículo 3bis 1) b), tal como propone la CIOSL en el documento LEG 89/4/8.

Pakistán está de acuerdo con las delegaciones que argumentan que ni la definición del término "transporte" ni la inclusión de otro subpárrafo, como propone Alemania (SUA/WG 1), pueden sustituir la disposición relativa a la motivación terrorista.

ANEXO 4

REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ JURÍDICO

Artículo 9

Carácter público o privado de las sesiones

- 1 El Comité podrá decidir celebrar sesiones públicas o privadas. A falta de una decisión en el sentido de hacer pública una sesión, ésta se celebrará en privado. Las sesiones de los órganos auxiliares del Comité se celebrarán en privado a menos que el Comité decida otra cosa en casos determinados.
- 2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, los representantes de los medios de comunicación que estén debidamente acreditados de conformidad con las Directrices adoptadas por la Organización podrán asistir a las sesiones del Comité y de sus órganos auxiliares, a menos que el Comité o sus órganos auxiliares decidan otra cosa.
- 3 Las sesiones de los grupos de trabajo y de los grupos de redacción constituidos por el Comité y por sus órganos auxiliares se celebrarán siempre en privado.

ANEXO 5

**INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL 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)**

1 Tal como acordó el Comité Jurídico, un Grupo de trabajo que se reunió al mismo tiempo que lo hacía el Comité continuó la labor sobre esta cuestión. El Grupo se reunió del jueves 26 de octubre al viernes 29 de octubre de 2004.

2 Participaron las siguientes delegaciones: Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Canadá, China, Dinamarca, España, Estados Unidos, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Grecia, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Irlanda, Islas Marshall, Israel, Italia, Japón, Kenya, Liberia, Malasia, Malta, México, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Pakistán, Polonia, Portugal, Reino Unido, República de Corea, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Turquía, Venezuela, Hong Kong (China), Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Comisión Europea (CE), Cámara Naviera Internacional (ICS), Federación Naviera Internacional (ISF), Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL).

3 El Grupo de trabajo basó sus labores en el proyecto de protocolo relativo al Convenio SUA que figura en el anexo del documento LEG 89/4/1.

4 Se elaborará un proyecto revisado de anexo 1 basándose en la labor desarrollada por el Grupo de trabajo durante el 89º periodo de sesiones del Comité Jurídico y éste se distribuirá como un documento de la Secretaría. Éste también se distribuirá en breve plazo a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia.

5 El Grupo adoptó las decisiones que figuran en los párrafos siguientes:

DELITOS (artículo 4 del proyecto de protocolo que incorpora el artículo 3bis y 3ter).

Artículo 3bis párrafo 1

6 Se propuso incluir un nuevo subpárrafo d) que rezaría tal como sigue:

"d) Si una persona se apercibe de que está transportando algo que queda abarcado en el artículo 3bis, párrafo 1 b) ii), iii) o iv), e inmediatamente lo notifica a las autoridades apropiadas y sigue sus instrucciones, este transporte no se considerará delictivo de conformidad con el presente Convenio."

7 El Grupo no aceptó esta propuesta y remitió la cuestión, junto con la de la definición de "transporte" a un grupo oficioso de redacción. La propuesta del Grupo oficioso de redacción figura en el párrafo 12.

Artículo 3bis, párrafo 1 a) ii)

8 El Grupo decidió suprimir los corchetes alrededor de "que no esté abarcada en i)" y suprimir el resto del texto de la definición.

Artículo 3bis, párrafo 1 b) iii)

9 El Grupo decidió suprimir los corchetes situaciones al comienzo y al final de este párrafo.

10 El Grupo decidió que deberían conservarse los corchetes dentro del texto e incluir entre los mismos como segundo texto alternativo el que figura en el párrafo 2 del documento LEG 89/4/4, esto es: [o en cualquier otra actividad nuclear que no esté sujeta a un acuerdo amplio de salvaguardias].

11 Unas pocas delegaciones volvieron a manifestar su oposición a la inclusión del párrafo 1 b).

Artículo 3bis 1 b) (Definición de "transporte")

12 El Grupo tomó nota de la propuesta del Grupo oficioso de redacción, que reza tal como sigue:

"transporte" significa [disponer,] iniciar o tener autoridad efectiva de disposición con respecto al movimiento de una persona o material".

13 El Grupo decidió examinar esta definición durante el lapso interperiodos, incluida la consideración de si esta solución resuelve las dudas al respecto o si es necesario incluir elementos subjetivos adicionales tales como el conocimiento de una motivación terrorista.

Artículo 3bis 1 b) iv)

14 El Grupo tomó nota de la propuesta de un grupo oficioso de redacción que reza tal como sigue:

"b) Transporte a bordo de un buque (...)

[iv) [a agentes no estatales, incluidos grupos terroristas] [materiales conexos para los cuales se exige] [cualquier equipo, materiales o *software* o tecnología conexas que pueda utilizarse en el proyecto o fabricación o envío de un arma prohibida y para los cuales se exige] un permiso, una licencia u otra autorización para la exportación o para su traslado desde [o su importación o traslado a,] un país [exportador] [importador]

- cuando el permiso, licencia u otra autorización exigida no se obtuvo o se obtuvo por medios fraudulentos [o engaño]; y

- conociendo que [los materiales conexos] **O** [el equipo, materiales, *software* o tecnología] [están] **O** [está] [destinado] [destinados] a ser utilizado[s] en el proyecto o fabricación o envío de un arma prohibida; o]"

Artículo 1.2c

"A los efectos del presente Convenio, ...

- .2 [c) la expresión "materiales conexos" tiene el significado que se le da en la resolución 1540 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, adoptada el 28 de abril de 2004.]

15 El Grupo decidió examinar esta propuesta durante el lapso interperiodos.

Artículo 3bis, párrafos 1 c), 2 y 3

16 Tras la decisión adoptada por el Grupo de incluir el "delito relativo a los fugitivos" en un artículo separado (véase más abajo) se han suprimido estas disposiciones.

Nuevo artículo 3ter

17 Se decidió incluir el siguiente texto como artículo 3ter (nuevo):

- ".1 Comete un delito en el sentido del presente Convenio toda persona que ilícita e intencionadamente transporte a bordo de un buque a una persona de la que sepa que ha cometido un acto que constituye un delito en virtud de lo dispuesto en i) el artículo 3; ii) el artículo 3bis; iii) el artículo 3quater, respecto de los delitos contemplados en los artículos 3 ó 3bis, o; iv) un delito con arreglo a lo dispuesto en cualquiera de los tratados enumerados en el anexo, y con la finalidad de ayudar a esa persona a evadir su enjuiciamiento penal.
- .2 Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión un Estado que no sea parte en algunos de los tratados enumerados en el anexo podrá declarar que, en la aplicación del presente Protocolo a ese Estado Parte, el tratado no se considerará incluido en el párrafo 1. La declaración quedará sin efecto tan pronto como el tratado entre en vigor para el Estado Parte, que notificará este hecho a la Secretaría.
- .3 Cuando un Estado Parte deje de serlo en alguno de los tratados enumerados en el anexo, podrá efectuar una declaración respecto de ese tratado con arreglo a lo previsto en el presente artículo.
- .4 Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión un Estado Parte podrá declarar que aplicará las disposiciones del párrafo 1 de conformidad con los principios de su derecho penal relativos a la exención de la responsabilidad por razones familiares. "

Artículo 3^{quater} (anteriormente artículo 3^{ter}), párrafo 4

18 Se añadió en el subpárrafo 4 una referencia al párrafo 2 de modo que el subpárrafo reza tal como sigue (las adiciones están entre corchetes):

"organice la comisión de uno de los delitos enunciados en el artículo 3, artículo 3^{bis} o en el párrafo 1 ó 2 del presente artículo, o de órdenes a otros para cometerlo; o"

19 Se señaló que se introducirían los cambios correspondientes en el artículo 3^{quater} a fin de acomodar la inclusión de un nuevo artículo 3^{ter}.

VISITAS (artículo 6 del proyecto de protocolo, incluyendo el artículo 8^{bis})

Artículo 8^{bis} párrafo 1

20 El Grupo acordó sustituir el subpárrafo b) por el texto siguiente:

- b) Los Estados Partes tomarán en consideración los peligros y dificultades que conlleva realizar una visita a un buque en el mar y registrar su carga y examinarán si no sería más seguro adoptar otras medidas acordadas entre los Estados en cuestión en el siguiente puerto de escala o en otro sitio.

21 Una minoría de los delegados prefería que el texto acabase ya sea después de "Estados en cuestión" o "más seguro".

Artículo 8^{bis} párrafo 3

22 Se añadió la siguiente oración al final del subpárrafo c) iv):

"El Estado solicitante no visitará el buque ni adoptará las medidas enunciadas en el subpárrafo b) del presente párrafo sin la autorización expresa del Estado de abanderamiento."

23 El Grupo no aceptó el texto, tal como se había propuesto, de un nuevo subpárrafo d) que se presenta en el documento LEG 89/WP.3.

Artículo 8^{bis} párrafo 6

24 El Grupo acordó sustituir el párrafo 6 por el texto siguiente:

Cuando se realice una visita en virtud del presente artículo, le corresponde al Estado de abanderamiento el ejercicio de la potestad jurisdiccional sobre el buque detenido, la carga u otros bienes y las personas a bordo (incluido el apresamiento, confiscación, embargo y enjuiciamiento); no obstante, el Estado de abanderamiento, de conformidad con su constitución y demás legislación, podrá dar su consentimiento a que otro Estado ejercite su potestad jurisdiccional siempre que de conformidad con el artículo 6 tenga jurisdicción al respecto.

Artículo 8bis, párrafo 8

25 El Grupo decidió sustituir el subpárrafo 8 a) viii) por el texto siguiente:

"se asegurará de que al capitán del buque se le notifica la intención de realizar una visita y se le da, o se le ha dado, la oportunidad de contactar con el propietario del buque o el Estado de abanderamiento;"

26 El Grupo decidió que al párrafo 8 a) se le añadiese el texto siguiente, como nuevo subpárrafo ix):

"hacer todo lo posible por evitar la demora o la detención indebida de un buque."

27 El Grupo acordó sustituir el párrafo 8 b) por el texto siguiente:

"[los Estados Partes serán responsables por todos los daños o pérdidas que les sean imputables como consecuencia de las medidas adoptadas de conformidad con el presente artículo cuando:

- i) resulten estar infundados los motivos para la adopción de tales medidas, siempre que el buque no haya cometido ningún acto que justifique las medidas adoptadas; o
- ii) dichas medidas sean ilícitas o, a la luz de la información disponible, excedan de lo que sea razonablemente necesario para aplicar las disposiciones del presente artículo.

Los Estados Partes dispondrán recursos efectivos con respecto a tales daños."

28 Se dejó entre corchetes la expresión "Estados Partes" debido a que un número importante de delegaciones había manifestado su preferencia por el uso de terminología alternativa. Estas alternativas se indicarán en una nota a pie de página en el próximo proyecto de anexo 1.

29 El Grupo decidió suprimir del texto la expresión "el buque" que anteriormente figuraba en el primer renglón del subpárrafo b) después de "serán responsables". No obstante el Grupo convino en que en una nota a pie de página del próximo proyecto de anexo 1 se incluirán las alternativas propuestas con respecto al texto suprimido.

30 El Grupo decidió sustituir el subpárrafo e) por el texto siguiente:

"A los efectos del presente artículo por "agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados" se entenderán los agentes de la autoridad u otros funcionarios gubernamentales, uniformados o claramente identificables por otros medios, debidamente autorizados por sus Gobiernos. A los efectos específicos de hacer cumplir las disposiciones del presente Convenio, los agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados exhibirán los documentos de identificación adecuados expedidos por los Gobiernos para que sean examinados por el capitán del buque cuando se proceda a realizar una visita."

31 El Grupo debatió qué delitos tipificados en los instrumentos SUA deberían ser objeto de las disposiciones sobre la realización de visitas y acordó examinar la cuestión en el lapso interperiodos.

OTRAS CUESTIONES

Definición de "persona"

32 El Grupo decidió suprimir la actual definición y añadir una disposición independiente basándose en la que figura en el artículo 5 del Convenio sobre la Financiación del Terrorismo.

Protocolo sobre las plataformas

33 Se invitó a los Miembros a que intercambiasen opiniones al respecto, en especial acerca de la aplicación, por analogía a los artículos del proyecto de protocolo adicional. Se señaló que solamente los delitos contemplados en *3bis 1 a)* y *3quater* están incluidos en el proyecto de protocolo adicional.

Artículos *11bis/ter*

34 El Grupo tomó en cuenta las explicaciones facilitadas con respecto al proyecto de artículos *11bis* y *11ter*, siendo diversas las delegaciones que se mostraron favorables al texto actual. Se hizo referencia a los **artículos 11 y 12 del Convenio sobre Atentados Terroristas Cometidos con Bombas y a los artículos 14 y 15 del Convenio sobre la Financiación del Terrorismo**. El Grupo convino en conservar estos artículos entre corchetes de forma que se puedan seguir examinando en el lapso interperiodos. **No se aceptó una propuesta consistente en suprimir estos artículos. Se presentó, aunque no fue aceptada, una propuesta alternativa con respecto a estos artículos. La delegación que presentó esta propuesta alternativa presentará un texto alternativo para que sea examinado en el lapso interperiodos.**

ANEXO 6**PROYECTO DE MANDATO PARA EL GRUPO MIXTO ESPECIAL DE
EXPERTOS OMI/OIT SOBRE EL TRATO JUSTO DE LA GENTE
DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO**

El Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT examinará la cuestión del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

Para ello, el Grupo deberá tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes, incluidos los siguientes:

- la Declaración Universal de Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, así como otras normas, directrices, prácticas y procedimientos internacionalmente reconocidos relativos a los derechos de las personas a las que se puede detener con el fin de facilitar la investigación de un delito penal, un delito civil o un siniestro o suceso marítimo;
- la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;
- los instrumentos de la OMI y de la OIT pertinentes, incluidos el Convenio MARPOL 73/78 y la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, 1998; y
- las normas y directrices reconocidas internacionalmente sobre la solución de controversias.

El Grupo elaborará las pertinentes recomendaciones, incluido un proyecto de directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, para su examen por el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT.