



COMITÉ JURÍDICO
92º periodo de sesiones
Punto 13 del orden del día

LEG 92/13
3 noviembre 2006
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA EN SU 92º PERIODO DE SESIONES

Índice

		Párrafos	Página
1	INTRODUCCIÓN Y ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	1.1-1.7	3
2	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	2.1	7
3	ELECCIÓN DE LA MESA	3.1	7
4	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	4.1-4.105	7
5	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA:	5.1-5.30	23
	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		23
	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		25
6	TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	6.1-6.16	27
7	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	7.1-7.7	29

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.

8	CUESTIONES SURGIDAS DEL 96º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DEL CONSEJO	8.1	30
9	ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA	9.1-9.6	31
10	ACTIVIDADES DEL BIENIO EN EL MARCO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN	10.1-10.9	31
11	EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	11.1	34

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 92º PERIODO DE SESIONES		
ANEXO 2	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO Elaboración de las propuestas recogidas en el documento LEG 92/4/3		
ANEXO 3	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO Nueva propuesta de artículo 3		
ANEXO 4	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO Declaración de la delegación de la República de Chipre		
ANEXO 5	RESERVA Y DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE ATENAS 2002		

1 INTRODUCCIÓN Y ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1 El Comité Jurídico celebró su 92º periodo de sesiones en la sede de la UNESCO, París, del 16 al 20 de octubre de 2006, bajo la presidencia del Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea).

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

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
ANGOLA	ITALIA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAPÓN
ARABIA SAUDITA	KENYA
ARGELIA	LETONIA
ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	LITUANIA
BAHAMAS	MALASIA
BANGLADESH	MALTA
BÉLGICA	MÉXICO
BELICE	NAMIBIA
BRASIL	NIGERIA
BULGARIA	NORUEGA
CANADÁ	NUEVA ZELANDIA
CHILE	PAÍSES BAJOS
CHIPRE	PANAMÁ
CHINA	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL
DOMINICA	REINO UNIDO
ECUADOR	REPÚBLICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA
ESPAÑA	DEL CONGO
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA POPULAR
ESTONIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA UNIDA
FILIPINAS	DE TANZANÍA
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUDÁFRICA
GHANA	SUECIA
GRECIA	SUIZA
INDIA	TAILANDIA
INDONESIA	TURQUÍA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA	UCRANIA
DEL)	VANUATU
IRLANDA	VENEZUELA

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 En el periodo de sesiones participó un representante de la Organización Internacional del Trabajo.

1.4 También participaron observadores de las siguientes organizaciones:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL
(OMAOC)
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)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE SEGUROS Y
REASEGUROS (BIPAR)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)

Discurso de apertura del Secretario General

1.5 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General manifestó el agradecimiento del Comité a la UNESCO por acoger la reunión y proporcionar tan magníficas instalaciones. Reiteró ante el Comité la determinación de la Secretaría de seguir proporcionando el mismo servicio de elevada calidad a todas las reuniones que se celebren durante el acondicionamiento del edificio de la OMI, ya sea en Londres o en otros lugares, y subrayó su reconocimiento por la comprensión, cooperación y esfuerzos de todo el personal de la OMI, que había facilitado una transición sin inconvenientes del antiguo al nuevo régimen, tanto por lo que respecta al edificio de la sede como al lugar de celebración de las reuniones. Si bien el actual periodo de sesiones se celebraba en un entorno que no era familiar, aseguró al Comité que se haría todo lo posible para brindar todos los servicios que necesitara y le agradeció su comprensión y colaboración.

A continuación, el Secretario General señaló al Comité la respuesta de la OMI para combatir la contaminación por hidrocarburos registrada en agosto pasado en el mar Mediterráneo, que afectó al litoral del Líbano y la costa meridional de Siria. Consciente de la necesidad de mitigar los efectos que el derrame de hidrocarburos podría tener para la salud humana y los medios de vida en la región, y como respuesta a las peticiones de asistencia, la OMI había adoptado con prontitud varias medidas, en el marco de CONVEMAR y de los convenios de Cooperación y de Barcelona, que se aplicaron en colaboración con el PNUMA, el

Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo y otros interesados.

Se elaboró un plan de acción para hacer frente a la emergencia, se realizaron estudios técnicos, se enviaron al terreno misiones para iniciar las actividades de respuesta; y el 17 de agosto de 2006 se celebró en El Pireo una reunión de coordinación de alto nivel, presidida conjuntamente por el Secretario General y su homólogo del PNUMA, el Director Ejecutivo Sr. Achimm Steiner, y a la cual asistieron ministros y otros funcionarios de los países afectados (Líbano y Siria), los tres países que corrían un posible riesgo (Chipre, Turquía y Grecia), la Comisión Europea, el sector petrolero y organizaciones internacionales. La reunión aprobó el plan de acción y, para respaldar su ejecución, se ha elaborado y presentado a una reunión de donantes celebrada en Estocolmo un proyecto de limpieza del derrame de hidrocarburos por un monto de 50 millones de dólares de los Estados Unidos, que cubre el proceso de recuperación y la reconstrucción a largo plazo de las infraestructuras afectadas. Las operaciones de respuesta actuales se centran en la limpieza costera y en la recuperación de hidrocarburos en grandes cantidades en zonas limitadas, así como en la movilización de más ayuda financiera y de los recursos en especie necesarios para implantar el plan de acción acordado.

El Secretario General dio las gracias a los países e instituciones que habían proporcionado asistencia e hizo un llamamiento a todos los demás que estuvieran en condiciones de hacerlo, para que contribuyan generosamente al Fondo de Lucha contra la Contaminación del Mar, establecido por la OMI a tal efecto. También encomió esas actividades como ejemplo de la sensibilidad de la Organización respecto del medio marino y de su afán y disposición para ayudar a mitigar el daño que también podrían causarle otras fuentes, distintas de las operaciones del transporte marítimo, así como modelo de la prontitud y eficacia con que los órganos de las Naciones Unidas, trabajando de manera conjunta, son capaces de responder a desafíos tan notables.

Pasando al orden del día del Comité, el Secretario General señaló que el punto prioritario era la ultimación del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, que había estado en el orden del día del Comité de manera intermitente durante más de 30 años, convirtiéndose así en la cuestión pendiente más antigua del programa de trabajo de la OMI. Sin embargo, gracias al empeño de sus partidarios y a los esfuerzos de un grupo de trabajo por correspondencia liderado por la delegación de los Países Bajos, el proyecto de convenio estaba próximo a su ultimación. Por lo tanto, el Secretario General hizo un llamamiento al Comité para que, según se había previsto, lo aprobara en el actual periodo de sesiones, de modo que pueda ser examinado y adoptado por una Conferencia diplomática cuya celebración está prevista del 14 al 18 de mayo de 2007, en la Oficina de las Naciones Unidas en Nairobi (ONUN) (Kenya). Para lograr tal objetivo, el Comité debía centrarse en la solución de las cuestiones pendientes, más que en volver a examinar otras respecto de las cuales ya se ha logrado consenso, para no tener que volver a considerarlas durante la Conferencia diplomática, que tendría cinco días de duración.

Ésta será la primera conferencia de la OMI que se celebre en un país en desarrollo, reafirmando así el mandato universal de la Organización en las esferas de la seguridad y la protección marítimas, la protección del medio marino y la facilitación del tráfico marítimo, y renovando sus esfuerzos para garantizar la eficaz aplicación de su mandato a través de la cooperación con las regiones en desarrollo. El Secretario General reiteró su agradecimiento al Gobierno de Kenya por hacer posible la celebración de la Conferencia y a ONUN por acogerla en sus atractivas y muy bien equipadas instalaciones, que, tras las pertinentes consultas con el Presidente y el Ministro de Transporte de Kenya, había visitado en mayo de 2006. Tenía la

seguridad de que la Conferencia estaría bien organizada y se desarrollaría de manera eficaz, y alentó a que asistieran a la misma tanto delegados como fuera posible.

Otra importante cuestión en el orden del día del Comité, añadió el Secretario General, era el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. El Comité había adoptado directrices a este respecto, que habían sido aprobadas por el Consejo de Administración de la OIT y distribuidas posteriormente. Sin embargo, se habían presentado al Comité varios documentos conexos para el actual periodo de sesiones, y confiaba en que el examen de los mismos ayudaría a perfeccionar las Directrices, según fuera necesario. Al tiempo que reconocía que determinadas disposiciones de las Directrices podían ser causa de preocupación para algunas delegaciones, exhortó al Comité a tener presente que se trata de recomendaciones que se necesitan con urgencia, que es necesario dar a la gente de mar las seguridades de un régimen fiable para su trato justo, y que cualesquiera cambios que el Comité pudiera aprobar también requerirían la aprobación del Consejo de Administración de la OIT.

Respecto del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, 1974, el Secretario General reconoció los esfuerzos del Comité para brindar la orientación necesaria a los Estados, a fin de conseguir un número suficiente de ratificaciones del Protocolo para que éste pueda entrar en vigor. El Comité había realizado esfuerzos semejantes respecto del Convenio SNP, que habían dado como resultado el depósito de ocho de las 12 ratificaciones necesarias, si bien la información sobre la carga sujeta a contribución había sido más escasa. Señaló que, hasta la fecha, el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas había sido ratificado por sólo cuatro Estados (que representaban apenas el 0,13% de la flota mercante mundial), cuando en realidad se requieren 10 Estados para su entrada en vigor. La causa principal de la demora de las ratificaciones es la preocupación por la capacidad del mercado de seguros de brindar una cobertura obligatoria compatible con los límites generales establecidos en virtud del Protocolo, así como cobertura respecto de las lesiones y daños causados por actos de terrorismo. No obstante, durante el lapso interperiodos se había desarrollado una notable labor para encontrar una solución viable a estos problemas. Por lo tanto, habida cuenta del carácter urgente que para muchos Estados tiene la pronta implantación del Protocolo, el Secretario General instó al Comité a que ultimara rápidamente las directrices conexas, pues ello evitaría cualquier posibilidad de que se adopten medidas unilaterales o de ámbito regional, que podrían entrar en conflicto con las disposiciones del Protocolo.

En relación con el Plan estratégico de la Organización, el Secretario General recordó que se había invitado al Comité a informar sobre los resultados previstos para el bienio 2006-2007 y a planificar los que se espera obtener en 2008-2009, todo lo cual ayudaría al Comité a determinar, en el actual periodo de sesiones, su futura dirección, tras la adopción del convenio sobre remoción de restos de naufragio. Al hacerlo, el Comité debía relacionar las medidas de alto nivel y las prioridades conexas que figuran en la resolución A.971(24) de la Asamblea con las actividades y los resultados previstos para el próximo bienio y buscar orientación en los principios estratégicos recogidos en la resolución A.970(24) para el sexenio 2006-2011. El Secretario General esperaba que, según lo solicitado, el Comité proporcionaría al Consejo y a la Asamblea opiniones y propuestas sólidas sobre ese particular.

El Secretario General puso de relieve a continuación la importancia de cumplir las normas de protección que se han establecido para las reuniones de la OMI y que figuran en la circular N° 2692, con respecto a las cuales no debe haber flexibilidad ni compromiso, habida cuenta de los diferentes lugares en los que está previsto que se celebren las reuniones de la OMI durante el periodo de acondicionamiento de su sede.

El Secretario General destacó también el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y puso de relieve la necesidad mundialmente reconocida de garantizar su introducción satisfactoria en el sistema de la OMI. Tras informar al Comité del progreso realizado en su ejecución, el Secretario General pidió el apoyo y la colaboración de todos para su implantación amplia y efectiva, y expresó su deseo de recibir muchas más notificaciones de los Gobiernos acerca de su voluntad de someterse a una auditoría, así como los pormenores de muchos más auditores entre los cuales poder elegir para formar los equipos.

Antes de concluir, el Secretario General rindió un homenaje especial al Sr. Måns Jacobsson, que asistía a su última reunión del Comité en calidad de Director de la Secretaría de los FIDAC. El Sr. Jacobsson había dedicado una parte considerable de su vida profesional al desarrollo, la gestión y el crecimiento de dichos Fondos, manteniendo siempre una muy estrecha relación de trabajo con la OMI y el Comité en particular, y había dado un poderoso impulso a la adopción del Protocolo de 1992 del Convenio del Fondo, y, más recientemente, a la del Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003. A través de su incansable trabajo, capacidad y dedicación profesional, el Sr. Jacobsson había hecho de los Fondos las respetadas instituciones que son en la actualidad. El Secretario General y el Comité manifestaron sus mejores deseos al Sr. Jacobsson en su jubilación y dieron la bienvenida a su sucesor, Sr. Willem Oosterveen, de los Países Bajos, quien podía contar con toda la asistencia de la OMI que fuera posible.

El Secretario General concluyó su discurso de apertura subrayando su confianza en que, con buena voluntad, colaboración y compromiso, y bajo la capaz dirección de su Presidente, el Comité tendría, de nuevo, un positivo y fructífero periodo de sesiones.

Adopción del orden del día

1.6 El orden del día del periodo de sesiones adoptado por el Comité figura en el anexo 1.

1.7 A continuación figura un resumen de las deliberaciones del Comité sobre los diversos puntos del orden del día.

2 INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES

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

3 ELECCIÓN DE LA MESA

3.1 El Comité reeligió por aclamación al Sr. Lee-Sik Chai (República de Corea) Presidente para 2007. El Comité también reeligió por aclamación Vicepresidente para 2007 al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y eligió Vicepresidente para 2007 al Sr. Walter de Sá Leitão (Brasil).

4 PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO

4.1 El Comité prosiguió su examen de este punto de su orden del día y acordó que el texto recogido en el anexo del documento LEG 92/4 constituiría el texto básico para la lectura final del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio (PCRRN).

4.2 La delegación de los Países Bajos, como delegación coordinadora, señaló tres pequeños errores de redacción, los cuales, se sugirió, debían corregirse tal como sigue:

- en el artículo 1.4 d), suprimir los primeros corchetes y el texto que encierran;
- en el artículo 8.2, sustituir "motivos razonables" por "razones"; y
- en el artículo 10.8, suprimir "de conformidad con el párrafo 6 c)".

4.3 A propuesta del Presidente, el Comité decidió prescindir de las presentaciones generales de los documentos y dar comienzo al debate abordando las tres cuestiones principales siguientes:

- aplicación en el mar territorial (documento LEG 92/4/3);
- nuevo artículo sobre la solución de controversias (documento LEG 92/4/1); y
- arqueo bruto, exigencia de mantener un seguro obligatorio y la responsabilidad respecto de los actos de terrorismo.

4.4 La delegación de Indonesia se refirió a la importancia de adoptar reglas internacionales sobre la remoción de restos de naufragio, a la luz del reciente suceso en el que estuvo involucrado el buque **Hyundai 105**, que ha tenido como resultado que haya unos restos de naufragio en una vía de navegación muy transitada en aguas de Indonesia, en el estrecho de Singapur. La delegación señaló que el tamaño de esos restos había causado que se redujese la profundidad de agua bajo la quilla de los buques que navegan por esa vía de navegación, con lo cual se pone en peligro la seguridad de la navegación. El derrame de hidrocarburos procedente de los restos de naufragio también ha tenido efectos adversos para el medio ambiente, lo que ha llevado al Gobierno a adoptar diversas medidas de emergencia, incluidas las acciones necesarias en materia de salvamento y la instalación de boyas de emergencia alrededor de los restos de naufragio. La delegación también se refirió a la solicitud presentada al propietario del buque para que adoptase las medidas pertinentes para proceder a la remoción de los restos y para que indemnizase al Gobierno por los daños causados.

4.5 El Secretario General informó brevemente al Comité de las reuniones organizadas en Yakarta, en 2005, y en Kuala Lumpur, en 2006, con el objetivo de incrementar la seguridad de la navegación, la protección marítima y la protección del medio ambiente en los estrechos de Malaca y Singapur. En la reunión de Yakarta, se habían determinado cinco cuestiones relativas a la seguridad, todas ellas de carácter prioritario, y se acordó que éstas constituirían la base de los proyectos que debían elaborarse, cada uno coordinado por un Estado diferente. En la reunión de Kuala Lumpur, cinco Estados habían comunicado su intención de patrocinar cinco de los proyectos, siendo el proyecto relativo a la remoción de restos de naufragio el único que todavía carecía de patrocinador. El Secretario General manifestó su esperanza en que esta carencia de patrocinador no durará mucho tiempo, debido a la importancia de la cuestión de la remoción de restos de naufragio en los estrechos utilizados para la navegación internacional.

4.6 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) informó al Comité, en relación con el hundimiento del buque **Hyundai 105**, de que el propietario del buque y su Club P e I, miembro del Grupo Internacional, así como sus abogados y expertos, estaban tratando con las autoridades de Indonesia la cuestión de la remoción de los restos de naufragio. Tenían entendido que los combustibles líquidos del buque se habían extraído antes de que hubiesen transcurrido seis semanas del hundimiento. No

tenía noticia de ninguna correspondencia enviada por las autoridades gubernamentales a la cual no se le hubiera dado respuesta.

Aplicación al mar territorial

4.7 Al presentar el documento LEG 92/4/3 en nombre de las delegaciones copatrocinadoras, la delegación de Dinamarca señaló que la mayoría de los restos de naufragio están situados en los mares territoriales y que una solución de autoinclusión selectiva, tal como la contemplada en el texto actual, llevaría a una falta de uniformidad y transparencia. Por ello, se habían incluido en el anexo del documento las siguientes dos soluciones alternativas con respecto a la aplicación del PCRRN en el mar territorial, las cuales habían sido examinadas por el Comité en su 91º periodo de sesiones:

- solución 1 - ampliar el ámbito de aplicación de modo que se aplique al territorio, incluyendo el mar territorial en la definición de "zona de aplicación del Convenio" en el artículo 1; o
- solución 2 - incluir una disposición de autoinclusión con respecto a la misma zona, en un nuevo artículo *3bis*.

4.8 La delegación también observó que la aplicación del convenio en el mar territorial de ninguna manera restringiría la jurisdicción de los Estados en sus mares territoriales por lo que respecta a las medidas no contempladas en el convenio. Tales medidas todavía serían posibles, pero no estarían abarcadas por las disposiciones sobre seguro obligatorio y acción directa, tal como se contemplan en el convenio.

4.9 La delegación de Argentina, refiriéndose al párrafo 6 del documento que había presentado (documento LEG 92/4/5), señaló que no podían aceptar la solución 1, esto es, la aplicación obligatoria en el mar territorial dado que, en su opinión, tal aplicación sería incompatible con el derecho internacional del mar, tal como se ha codificado en CONVEMAR, en especial el artículo 21. Si bien la delegación estaba dispuesta a examinar la solución 2, si una mayoría de las delegaciones la apoyaba, esta solución no tenía un propósito real, dado que los Estados, en sus mares territoriales, ya tienen el derecho de adoptar tales medidas. A la luz de lo anterior, esta delegación apoyaba la redacción actual.

4.10 La delegación de los Países Bajos, en su calidad de delegación coordinadora, recordó que el ámbito de aplicación, tal como se señala en el documento LEG 92/4, había sido aprobado por el Comité en su 90º periodo de sesiones, basándose en que no había nada que impidiese a un Estado Parte aplicar alguna o todas las disposiciones del convenio en su mar territorial (documento LEG 90/15, párrafos 273 y 274). A este respecto se refirió al artículo 13 2) del texto actual.

4.11 La delegación también recordó que cuando se abordó la cuestión en el 91º periodo de sesiones del Comité, también se presentaron objeciones a la propuesta de aplicar el convenio, en su totalidad, en el mar territorial.

4.12 Teniendo en cuenta todas estas consideraciones, y a la luz de la decisión del Consejo de celebrar una conferencia diplomática en mayo del próximo año, la delegación estimaba que las propuestas recogidas en el documento LEG 92/4/3, en este momento, tenían un alcance demasiado amplio con posibles consecuencias imprevistas. Sugirió que la aplicación del convenio en el mar territorial podría ser objeto de una resolución de la conferencia, en la que se

recomendase que los Estados aplicasen sus legislaciones nacionales con respecto a la recuperación de los gastos, el seguro obligatorio y la acción directa.

4.13 Diversas delegaciones, incluidos los representantes del sector, se mostraron a favor de la solución 1, por las siguientes razones:

- añadiría claridad y garantizaría una aplicación uniforme y armonizada;
- seguiría los precedentes de los tratados de la OMI existentes;
- no restringiría la jurisdicción de los Estados ribereños con respecto a cuestiones no reglamentadas en el convenio;
- la mayoría de los restos de naufragio se encuentran en el mar territorial;
- alentaría a los propietarios de buques a examinar cuidadosamente el estado de sus buques antes de ponerlos a navegar; y
- el proyecto de artículo 13 2) del texto actual sólo es de aplicación a las disposiciones sobre el seguro que, de adoptarse, llevaría a que en la ZEE fuesen de aplicación regímenes diferentes de los del mar territorial.

4.14 La delegación con carácter de observadora del Grupo internacional de asociaciones de protección e indemnización (Clubes P e I) dijo que los aseguradores no estarían en condiciones de expedir certificados para regímenes diferentes de los contemplados en el Convenio y que debido a esto los Estados no estarían en condiciones ellos mismos de expedir certificados.

4.15 Varias otras delegaciones que intervinieron se mostraron a favor de la solución 2 recogida en el documento LEG 92/4/3, por las siguientes razones:

- la mayoría de la actividades de remoción de restos de naufragio se desarrollan en el mar territorial de los Estados;
- esta opción fomentaría la uniformidad y facilitaría la implantación del régimen; y
- al contrario que la solución 1, ésta no impondría una solución a los Estados ribereños, sino que les permitiría tener libertad de elección.

4.16 Una escasa mayoría de las delegaciones estaba a favor de mantener el texto básico recogido en el párrafo 2 del artículo 13 del documento LEG 92/4, sin introducir ningún cambio, por las siguientes razones:

- permitía que los Estados, sin forzarlos, aplicasen en sus mares territoriales estas disposiciones con respecto al seguro obligatorio o la prueba de garantía financiera;
- la ampliación, con carácter obligatorio, del ámbito de aplicación del convenio al mar territorial haría que los Estados ribereños estuvieran obligados a entablar consultas sobre la remoción de restos de naufragio en esa zona. Esa obligación sería incompatible con el derecho internacional del mar tal como se ha codificado en CONVEMAR, que reconoce la soberanía de los Estados ribereños en sus mares territoriales;

- ambas soluciones exigirían que se introdujeran muchos cambios en el proyecto de convenio; y
- el texto del artículo 13 2) es acertado por cuanto es simple y con él se alcanza un equilibrio adecuado, a pesar de los problemas que pueda originar en su aplicación cotidiana.

No obstante, algunas de estas delegaciones podrían aceptar la solución 2 si una mayoría estuviera a favor de la misma.

4.17 Una delegación pidió que se procediese a votar sobre esta cuestión.

4.18 El Comité reconoció que la cuestión de la aplicación del tratado al mar territorial ya se había examinado en ocasiones anteriores. En cada una de éstas había sido una cuestión que generaba divisiones y con respecto a la cual se habían adoptado decisiones por una mayoría muy escasa. A la luz de lo anterior, el Comité decidió constituir un grupo de trabajo oficioso, coordinado por la delegación de Dinamarca, para seguir examinando la posibilidad de incluir la solución 2 en el proyecto de texto.

4.19 Tras las deliberaciones del grupo oficioso de trabajo, se presentaron al Comité las dos propuestas, que figuran en los documentos LEG 92/WP.3 y LEG 92/WP.4, con soluciones alternativas con respecto al ámbito de aplicación del convenio.

4.20 A petición de la delegación de Chipre, se proporcionó información sobre qué delegaciones participantes en las reuniones del grupo oficioso habían apoyado las propuestas que figuran en el documento LEG 92/WP.3 dado que este documento de trabajo se había presentado, y había sido aceptado por la Secretaría, sin mención explícita de los copatrocinadores o participantes. El documento volvió a publicarse con la signatura LEG 92/WP.3/Rev.1, y en el mismo se enumeran las delegaciones que habían participado en las labores del Grupo, si bien la inclusión en la lista no significaba que esas delegaciones necesariamente apoyasen las propuestas recogidas en el documento.

4.21 La delegación de Dinamarca presentó la alternativa propuesta en el documento LEG 92/WP.3 como una solución de carácter voluntario y optativo que permitiría a los Estados aplicar el convenio en su territorio, incluido el mar territorial. Según explicó esta delegación, un nuevo párrafo en el preámbulo serviría para subrayar que los Estados que opten por la autoinclusión, estarían autorizados a implantar sistemas nacionales de conformidad con el derecho internacional, si bien fuera del alcance del Convenio. El texto propuesto tenía por finalidad garantizar que las pólizas de seguro, incluida la posibilidad de la acción directa, están en vigor en el territorio y en el mar territorial, de forma consecuente con los precedentes establecidos en otros sistemas internacionales sobre responsabilidad, tales como el Convenio SNP y el Convenio sobre el combustible de los buques. A este respecto, y a efectos de armonización, se ha utilizado un texto semejante al de ambos tratados. La transparencia se alcanzaría por medio de la posibilidad de que todos los Estados sepan qué países habían optado por la autoinclusión, mediante un procedimiento de notificación adecuado gestionado por el Depositario.

4.22 La delegación proporcionó algunas explicaciones sobre cada una de las enmiendas propuestas al texto de base y aclaró algunas cuestiones en respuesta a los interrogantes planteados por el Comité, según se indica a continuación:

- la sustitución de la expresión "que operen en el medio marino" por "de navegación marítima" en la definición de "buque" permitía su armonización con las definiciones incluidas en otros tratados que establecen un régimen de seguro obligatorio semejante al que se propone para el PCRRN. También era útil para diferenciar a los buques de navegación marítima de los dedicados al transporte por vías de navegación interior;
- la disposición del nuevo párrafo 12 i), según la cual los párrafos 1 a 10 del artículo 10 no se aplicarían a los Estados que formularan una declaración de autoinclusión, responde al objetivo de permitir a los Estados que no apliquen, por razones de jurisdicción soberana, los procedimientos establecidos en esos párrafos;
- la propuesta que figura en el nuevo párrafo 12 ii) del artículo 10, a saber, que la aplicación del artículo 10.4 debería estar sujeta a la legislación nacional, aborda el caso de los Estados que se enfrentan con dificultades para establecer un procedimiento de consulta debido a sus regímenes de jurisdicción soberana sobre sus respectivos mares territoriales. También brinda a los Estados un medio alternativo de solucionar casos relacionados con la navegación de cabotaje, de conformidad con su legislación nacional;
- la adición de una referencia a CONVEMAR y al derecho internacional consuetudinario en el nuevo párrafo propuesto para el preámbulo no debería presentar mayores dificultades; y
- tampoco debería hacerlo la sustitución de la expresión "entrega" (para referirse a la notificación al depositario de la ampliación por autoinclusión al mar territorial) por una referencia a la fecha de su recepción por el Depositario. Según se establece en el artículo 21, párrafo 2 a) iv), el Secretario General de la OMI, en su calidad de Depositario, informará a todos los Estados de la recepción de cualesquiera declaraciones o notificaciones recibidas en virtud de este Convenio.

4.23 Al presentar el documento LEG 92/WP.4, la delegación de Argentina recordó al Comité que los copatrocinadores preferían conservar el texto básico y refinar el artículo 13.2, a fin de evitar tener que votar sobre esta cuestión. No obstante, el texto básico debería tomarse en consideración a los efectos de cualquier votación. La delegación explicó que la propuesta reflejaba el entendimiento de que el Convenio que se preveía adoptar sería, fundamentalmente, un tratado de derecho público que incorporaría elementos de derecho privado, a saber, la responsabilidad y la indemnización, y un régimen de seguro obligatorio. La finalidad de la propuesta era evitar la fragmentación de dicho régimen mediante la aplicación de las disposiciones pertinentes a la implantación de la cobertura de seguro. La propuesta representaba una solución simple que, al mismo tiempo que permitía a los Estados aplicar el tratado al mar territorial si así lo deseaban, salvaguardaría los principios básicos de la jurisdicción soberana sobre esa zona, establecidos por CONVEMAR.

4.24 En respuesta a las preguntas formuladas por el Comité, la delegación aclaró algunos aspectos de esta propuesta, a saber:

- la referencia (en el párrafo 2 de la propuesta) al artículo 17 del texto básico, estaba destinada a salvaguardar los derechos y obligaciones en virtud de CONVEMAR y

del derecho consuetudinario internacional en caso de una declaración de ampliación de la aplicación al mar territorial. La salvaguardia sería de aplicación a todos los Estados, sean o no partes en CONVEMAR o en el PCRRN;

- a diferencia de la propuesta alternativa objeto de examen, la del documento LEG 92/WP.4 se limitaba al mar territorial y no abarcaba la extensión al territorio, incluidas las aguas interiores; en caso contrario, los Estados estarían obligados, entre otras cosas, a consultar con otros Estados para proceder a la remoción de restos de naufragio en vías de navegación totalmente situadas dentro de su propio territorio; y
- la referencia a los artículos 11, 12 y 13 está destinada a aclarar el alcance de la ampliación al mar territorial, a los efectos de la cobertura de seguro. Los artículos 8, 9 y 10 (según se hace referencia a ellos en el artículo 11), se aplicarían en la medida en que estuvieran relacionados con la provisión de garantía financiera y el funcionamiento de la cobertura de seguros.

4.25 El Comité mantuvo prolongadas deliberaciones sobre ambas aclaraciones, pero no pudo llegar a un consenso sobre cuál de ellas debería incorporarse en el texto que examinará la Conferencia diplomática. Por consiguiente, examinó la posibilidad de votar acerca de conservar el texto básico o de incorporar una de las dos opciones que figuran en los documentos LEG 92/WP.3/Rev.1 y LEG 92/WP.4. Una delegación se reservó su postura.

4.26 Algunas delegaciones pidieron que se aplazara toda votación hasta tanto se conociera el resultado de algunas negociaciones de último minuto. Como resultado de tales negociaciones, se pidió al Comité que examinara las siguientes propuestas:

- colocar el párrafo 2 del artículo 13 entre corchetes;
- adjuntar las dos propuestas al informe correspondiente al periodo de sesiones; y
- continuar las negociaciones durante el lapso que se extiende hasta la Conferencia diplomática, bajo la coordinación de Alemania, con miras a elaborar una propuesta que pueda recabar el consenso más amplio posible.

4.27 Algunas delegaciones plantearon objeciones procedimentales respecto de la viabilidad de estas propuestas en tanto que alternativas a una votación. La delegación de Chipre dijo que, tras la decisión del Comité de votar y la del Presidente de suspender los debates sobre estas cuestiones, se había privado a las delegaciones de su derecho a hacer públicas sus preferencias sobre las diferentes propuestas, incluido el texto original recogido en el documento LEG 92/4. La delegación mencionó que el Comité en ningún momento había decidido dar marcha atrás a su decisión de proceder a votar.

4.28 El Comité acordó trabajar fuera del horario normal, en inglés solamente, a fin de ultimar el examen del texto básico. La delegación de Francia se reservó su postura a este respecto.

4.29 Tras prolongadas deliberaciones respecto de cuestiones procedimentales, el Comité decidió colocar el párrafo 2 del artículo 13 entre corchetes, en el texto que sería examinado por la Conferencia, y adjuntar al informe las dos propuestas que figuran en los documentos LEG 92/WP.3/Rev.1 y LEG 92/WP.4. Estos dos documentos se adjuntan como anexos 2 y 3, respectivamente.

4.30 El Comité tomó nota de que las negociaciones entre las delegaciones interesadas proseguirían en el marco de un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Alemania*. El Comité también tomó nota de que se había previsto mantener una reunión en marzo de 2007, de la cual sería anfitriona la delegación del Reino Unido, con miras a lograr el consenso más amplio posible sobre la cuestión del Ámbito del Convenio.

4.31 La delegación de Chipre se reservó su postura con respecto a los resultados de las deliberaciones del Comité sobre esta cuestión.

Solución de controversias

4.32 El Comité examinó propuestas relativas a dos disposiciones alternativas sobre la solución de controversias recogidas en el documento LEG 92/4/1, presentado por Italia y Alemania.

4.33 Al presentar el documento LEG 92/4/1 en nombre de los copatrocinadores, la delegación de Italia hizo un recordatorio de los antecedentes de la cuestión y subrayó que el documento ofrecía una gama de posibilidades con respecto a los procedimientos para la solución de controversias. También señaló que las propuestas se basaban en disposiciones similares recogidas en los tratados existentes, incluidos, entre otros, el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, y la Convención de la UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, 2001.

4.34 Si bien algunas delegaciones manifestaron su preferencia por la propuesta recogida en el párrafo 14 del documento, según la cual las controversias que no pudiesen solucionarse amigablemente de conformidad con el artículo 16 debían remitirse al Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM), la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra indicó que no podía aceptar esta propuesta.

4.35 Las delegaciones que eran favorables a la propuesta adujeron como razones para ello la reconocida pericia del (TIDM) para solucionar controversias rápidamente, así como la conveniencia de unificar la jurisdicción bajo la égida de un tribunal internacional. Las delegaciones que estaban en contra de la propuesta señalaron que la jurisdicción internacional exclusiva del (TIDM) supondría excluir otras alternativas válidas para la solución de controversias.

4.36 El Comité examinó ampliamente la propuesta que figura en el párrafo 11 del documento LEG 92/4/1 de aplicar *mutatis mutandis* las disposiciones relativas a la solución de controversias recogidas en la parte XV de CONVEMAR.

* Los pormenores para entrar en contacto con el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia son los siguientes:

Sr. Thomas Geib
Ministerio Federal de Transportes
Asuntos Urbanísticos y de Construcción
Robert-Schumman-Platz 1
53175 Bonn
Alemania
Teléfono: 00 49 228 300 4621
Correo electrónico: Thomas.Geib@bmvbs.bund.de

4.37 Varias delegaciones votaron a favor de mantener el actual artículo 16 del texto básico. En apoyo de esta opinión se señaló que la alternativa consistente en introducir en el PCRRN procedimientos para la solución de controversias que hayan sido incluidos en otros tratados constituía un método vago e impreciso que podía crear problemas de interpretación, dado que varias disposiciones de la parte XV de CONVEMAR no estaban relacionadas con la cuestión reglamentada por el PCRRN. Asimismo la propuesta supondría tener que introducir nuevas enmiendas en el texto básico y también influiría en los resultados del examen de la cuestión del ámbito territorial de aplicación. También se señaló que el procedimiento para la solución de controversias de un convenio de derecho público como CONVEMAR no era apropiado para un convenio de derecho privado como es el PCRRN.

4.38 Algunas delegaciones que habían manifestado su preferencia por el texto básico señalaron que estarían dispuestas, con miras a alcanzar un compromiso, a examinar una nueva redacción de la propuesta.

4.39 Otras delegaciones, sin embargo, apoyaban la propuesta recogida en el párrafo 11 del documento LEG 92/4/1, basándose en que la inclusión *mutatis mutandis* de la parte XV de CONVEMAR facilitaría la solución duradera y rápida de las controversias, al tiempo que se mantenía el principio de la libertad de elección. También se opinó que las controversias exigían en todos los casos una solución y que no siempre sería posible que ésta se alcanzase mediante un procedimiento voluntario.

4.40 Algunas de esas delegaciones sugirieron que la referencias a las disposiciones de la parte XV podrían ser más precisas e incorporar un plazo temporal más explícito, por ejemplo, seis meses. Otras delegaciones se opusieron a la inclusión de un marco temporal definido, argumentando la naturaleza particular de las controversias relativas a la remoción de restos de naufragio.

4.41 El Comité dio su visto bueno a la constitución de un grupo de trabajo oficioso compuesto por las delegaciones de Italia y Alemania, en consulta con otras delegaciones interesadas, al que se encargó redactar un texto que constituyese una solución de compromiso, tomando en consideración los razonamientos expuestos en el Pleno.

4.42 EL Grupo de trabajo oficioso presentó su propuesta de artículo alternativo sobre la solución de controversias, que figura en el documento LEG 92/WP.6/Rev.1. Con objeto de dar respuesta a las cuestiones planteadas por las delegaciones, se proporcionaron las siguientes aclaraciones:

- los ponentes de la propuesta no veían que existiera ningún problema en incorporar literalmente en el párrafo 1 todas las instancias de conciliación a las que se hace referencia en el artículo 16 del texto básico;
- la referencia, en el párrafo 2 a un periodo de tiempo que no exceda de 18 meses, entre corchetes, indica un periodo máximo de tiempo. La expresión "que no exceda" denota la urgencia que puede existir en algunos casos, y el periodo de 18 meses se sugirió, tras consultar con el Secretario del TIDM. Este periodo podría ciertamente ser más corto;
- la referencia que figura en el párrafo 4 a las controversias "que no estén cubiertas" por una declaración, debería mantenerse porque se utiliza en otros convenios

internacionales. Sin perjuicio de esto, se explicó que por lo general la expresión "que no estén abiertas" significa "excluidas"; y

- es importante mantener la redacción utilizada en los párrafos 3 y 4, que adapta *mutatis mutandi*, los textos de otros tratados mencionados en la nota a pie de página de la propuesta y que constituye una solución para problemas similares a los abordados mediante la propuesta.

4.43 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra estaba a favor de incorporar el texto de la propuesta, con la condición de que todas las posibilidades de resolución de controversias mencionadas en el artículo 16 del texto básico se reprodujesen en el párrafo 1 y que el periodo que figura entre corchetes en el párrafo 2 pasase a ser 12 meses.

4.44 También se acordó incluir "1982" en los párrafos 3 y 4 al hacer referencia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

4.45 Varias delegaciones manifestaron su oposición a la sustitución del texto básico. A su juicio, la tarea del Grupo de trabajo oficioso consistía únicamente en explorar soluciones alternativas. Dichas delegaciones reafirmaron su opinión de que el texto básico no debería sustituirse por la propuesta que figura en el documento LEG 92/WP.6/Rev.1

4.46 Las delegaciones de Chipre, Panamá y los Estados Unidos objetaron específicamente la sustitución del artículo 16 del texto básico por el texto recogido en el documento LEG 92/WP.6/Rev.1, enmendado, aduciendo que el Comité no había tomado la decisión de alterar el texto básico.

4.47 No obstante, el Comité decidió sustituir el artículo 16 del texto básico por el texto que figura en el documento LEG 92/WP.6/Rev.1, enmendado.

4.48 La delegación de Chipre se reservó su postura en relación con los resultados de las deliberaciones sobre esta cuestión.

Seguro obligatorio

Unidades de medida

4.49 El Comité examinó distintas posibilidades respecto de la inclusión de unidades de medida, a partir de la información proporcionada por la delegación de los Países Bajos y la Secretaría, según se indica en el documento LEG 92/4/2.

4.50 El Comité decidió incorporar el arqueo bruto como unidad de medida de los buques obligados a mantener un seguro obligatorio.

4.51 El Comité tomó nota de que los restos de naufragio de los buques pequeños podrían plantear un riesgo importante para la protección y el medio ambiente. Por tanto, varias delegaciones propusieron una cifra de 300 o de 500 toneladas de arqueo bruto como umbral para que sean de aplicación a los buques las disposiciones sobre seguro obligatorio. El Comité decidió que estas cifras deberían indicarse en una nota de pie de página del proyecto de texto que examinará la Conferencia diplomática.

Límites de responsabilidad

4.52 El Comité adoptó la propuesta de un nuevo texto para el párrafo 13.1 recogida en el documento LEG 92/4/2, con la inclusión de una referencia específica al "artículo 6.1 b)" del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

Certificado de seguro

4.53 El Comité decidió incorporar el modelo de certificado de seguro que figura en el anexo 2 del documento LEG 92/4/2. También decidió incorporar en el modelo de certificado una referencia al arqueo bruto del buque.

Responsabilidad respecto de los actos de terrorismo

4.54 En el documento LEG 92/4/2, la delegación de los Países Bajos recordó que el párrafo 1 del artículo 11 había sido aprobado por el Comité en su 90º periodo de sesiones. Por lo que respecta a la cuestión de la responsabilidad en relación con los actos de terrorismo, el Comité había señalado que en el marco del Convenio de Atenas se estaba trabajando para solucionar el problema.

4.55 En su último periodo de sesiones, el Comité había pedido a la delegación coordinadora que siguiera examinado esta cuestión durante el lapso interperiodos, a fin de presentar propuestas para que el Comité las examinase durante el actual periodo de sesiones. A reserva de esa importante cuestión, el Comité había aprobado el párrafo 2 y confirmado su aprobación del artículo 11.

4.56 La delegación señaló que el documento "**Preguntas más frecuentes**", elaborado por el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I), y que figura en el anexo 1 del documento LEG 92/4/2, confirmaba que los propietarios de buques disponían de cobertura para el terrorismo, puesto que toman pólizas de seguro separadas para los riesgos de guerra, que incluyen los actos de terrorismo. Este seguro brinda cobertura al propietario tanto por lo que respecta a sus bienes (es decir, el valor del buque) como a su responsabilidad ante terceros (incluidos los riesgos P e I, tales como la responsabilidad relacionada con los pasajeros). También se podía obtener cobertura complementaria a través de un segundo estrato de cobertura por riesgos de guerra.

4.57 Si bien es corriente en las pólizas de reaseguro la exclusión por el uso de armas químicas, biológicas, bioquímicas o electromagnéticas ("exclusión bioquímica") y las pólizas por riesgos de guerra están sujetas a esa exclusión, según la delegación este aspecto es de una importancia menor en el contexto de las operaciones de remoción de restos de naufragio, dado que éstas únicamente se refieren a los daños materiales.

4.58 La delegación concluyó afirmando que las coberturas actuales por riesgos de guerra cubren los costes de la remoción de restos de naufragio en casos de actos de terrorismo, con cuantías que parecen ser suficientes en relación con los posibles costos de las operaciones de remoción. En consecuencia, no era necesario modificar el proyecto de párrafo 1 del artículo 11.

4.59 Al presentar el documento LEG 92/4/4, el representante de los Clubes P e I confirmó que los propietarios de buques adquieren cobertura respecto de ciertos riesgos de guerra, que incluyen

cobertura por actos de terrorismo, y que los Clubes P e I adquirieran, colectivamente, cobertura adicional por riesgos de guerra en nombre de sus miembros propietarios de buques.

4.60 Señaló que, no obstante, la delegación de los Países Bajos, en sus conclusiones, había dejado de lado varias cuestiones enunciadas en el párrafo 5 del documento LEG 92/4/4, según se indica a continuación:

- i) el nivel de la cobertura por los riesgos de guerra adquirida por los propietarios de buque y los Clubes P e I podría, en ciertas circunstancias, resultar insuficiente para cubrir la remoción de los restos de naufragio, ya que la cobertura había sido concebida para hacer frente a todas las reclamaciones por responsabilidad resultantes de un acto de terrorismo, y no exclusivamente para la remoción de restos de naufragio;
- ii) el seguro por riesgos de guerra estaba sujeto a una cláusula de rescisión con siete días de preaviso que no guardaba conformidad con el artículo 13, párrafo 7, del PCRRN;
- iii) era bien conocido el carácter cambiante de la cobertura por riesgos de guerra y el mercado podría contraerse o incluso desaparecer en caso de un acto de terrorismo o de una serie de sucesos de ese tipo;
- iv) la estructura de la cobertura por riesgos de guerra hacía que fuera difícil, si no imposible, para un grupo de aseguradores expedir el certificado prescrito con arreglo al convenio. Además, tales aseguradores no podrían, en ningún caso, certificar que el seguro proporcionado se ajustara a las disposiciones del convenio, puesto que no cumpliría el requisito de un preaviso de tres meses para su rescisión; y
- v) lo que es importante con arreglo al PCRRN no es la operación de remoción de los restos de naufragio, sino la responsabilidad que impone al propietario inscrito. Por consiguiente, los Clubes P e I no podían estar de acuerdo con la sugerencia de que la "exclusión bioquímica" no tenía importancia debido a que las operaciones de remoción de restos de naufragio únicamente guardaban relación con los daños materiales.

4.61 En consecuencia, los copatrocinantes opinaban que sería necesario encontrar una entidad que estuviera dispuesta a expedir certificados de responsabilidad financiera ("Tarjeta azul") respecto de los riesgos de guerra, para permitir el cumplimiento del convenio, según se había propuesto en relación con el Convenio de Atenas de 2002. Sin embargo, la experiencia había demostrado que, aun cuando fuera posible, tal solución resultaría gravosa, sin brindar grandes beneficios.

4.62 Por estos motivos, los Clubes P e I y la ICS no estimaban que dejar sin cambios el párrafo 1 del artículo 11, según había propuesto la delegación de los Países Bajos, fuera una solución satisfactoria para resolver la cuestión del terrorismo en el marco del PCRRN, especialmente dadas las dificultades que la cuestión había planteado en el marco del Convenio de Atenas de 2002, cuya implantación se había demorado notablemente. Una solución destinada a resolver la cuestión del terrorismo en el marco del Convenio de Atenas de 2002 no resultaría necesariamente adecuada por lo que se refiere a la remoción de restos de naufragio, puesto que la finalidad principal de hacer obligatorio contar con un certificado y conferir un derecho de acción

directa contra el asegurador era proporcionar protección adicional a los particulares en posibles reclamaciones, mientras que en el caso de la remoción de restos de naufragio, el único reclamante sería un Estado Miembro o un Estado vecino y, en ese sentido, no cabría hablar de "intereses de particulares".

4.63 Habida cuenta de lo que antecede, los Clubes P e I y la ICS opinaron que el modo más simple y eficaz de resolver la cuestión sería incluir la palabra "terrorismo" en el párrafo 1 a) del artículo 11, como medio de defensa general.

4.64 El Comité observó que, dado que ningún Estado había presentado propuestas en relación con el párrafo 1 a) del artículo 11, en el actual periodo de sesiones no se podía adoptar ninguna enmienda al mismo.

4.65 No obstante, algunas delegaciones se manifestaron a favor de esta propuesta. A tal respecto, opinaron que, si bien el terrorismo es una cuestión importante, no era necesario abordarla de la misma manera en cada convenio. Una de las diferencias entre el Convenio de Atenas de 2002 y el PCRRN residía en que, respecto de este último, las reclamaciones de indemnización procederían en su mayor parte de Gobiernos, mientras que las presentadas en el marco del Convenio de Atenas procederían, en gran medida, de particulares. Otra diferencia era que la exposición a riesgos en el caso de PCRRN no era tan amplia como en el del Convenio de Atenas.

4.66 Otras delegaciones manifestaron, sin embargo, que no veían razones para cambiar el texto actual, basándose en que la mayoría de los riesgos terroristas están, de hecho, cubiertos en ese texto. La delegación del Reino Unido manifestó su disposición a examinar posibles soluciones.

Aplicación a los Estados que no son parte en el Convenio

4.67 Al presentar el documento LEG 92/4/8, la delegación de los Estados Unidos señaló que el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio excedía del ámbito del derecho internacional consuetudinario codificado en CONVEMAR. El propósito de su documento era aclarar que las Partes en el PCRRN no tenían el propósito de intentar modificar los derechos de los Estados no parte consagrados en el derecho internacional consuetudinario. Por lo tanto, dicha delegación propuso sustituir el texto actual del artículo 17 por el que figuraba en el párrafo 2 de su documento.

4.68 Algunas de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron la propuesta de los Estados Unidos, conviniendo en que aportaría una mayor claridad.

4.69 Sin embargo, la mayoría de las delegaciones que intervinieron manifestaron su oposición a la propuesta. En su opinión, los derechos de los Estados no parte ya estaban protegidos con arreglo al texto actual y el principio estaba consagrado en virtud del derecho consuetudinario internacional, según se establece en el artículo 34 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, que dispone que un tratado no crea obligaciones ni derechos para un tercer Estado sin el consentimiento de éste.

4.70 Varias de esas delegaciones también opinaron que la inclusión del texto propuesto por los Estados Unidos en el PCRRN no tenía precedentes, y que podría muy bien tener efectos negativos en el derecho internacional consuetudinario, al poner en duda un principio bien establecido. Ello podría crear confusión e interpretarse erróneamente. Por lo tanto, se rechazó la propuesta.

4.71 Sin embargo, reconociendo que el propósito del documento era obtener una mayor claridad, el Comité Jurídico convino en incluir en el informe, a petición de la delegación de los Estados Unidos, su interpretación de que el convenio sobre remoción de restos de naufragio no sería vinculante para los Estados no parte que no hubieran consentido en obligarse, ni aplicable a éstos, de conformidad con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

Título del convenio

4.72 Al presentar el documento LEG 92/4/6, la delegación de Polonia señaló que el proyecto de título del PCRRN ya no reflejaba adecuadamente los objetivos de ese instrumento, que habían evolucionado notablemente a lo largo de los años. En consecuencia, la delegación proponía que se modificara el título, a fin de hacerlo más preciso, según se proponía en el documento LEG 92/4/6.

4.73 Si bien una delegación que hizo uso de la palabra se manifestó partidaria de esta propuesta, la mayoría de las delegaciones señalaron que el nuevo título no reflejaría el pleno alcance del proyecto de convenio. Por lo tanto, el Comité decidió mantener el título original.

Lectura artículo por artículo

4.74 El Comité decidió realizar una lectura artículo por artículo del proyecto de convenio, centrándose únicamente en las propuestas relativas a la redacción elaboradas en el lapso interperiodos por la Secretaría en consulta con la delegación coordinadora, las cuales se denotan por el uso de **negritas** en el proyecto de articulado, y en las propuestas de redacción formuladas por la Secretaría, las cuales aparecen en *cursivas*.

Proyecto de artículo 1 - Definiciones

4.75 El Comité examinó las definiciones que figuran en el proyecto de artículo 1.

"Restos de naufragio" (párrafo 4)

4.76 El Comité examinó y aprobó la redacción propuesta para el subpárrafo d) del párrafo 4.

"Intereses conexos" (párrafo 6)

4.77 El Comité examinó y aprobó la supresión de las palabras "*that is*" en el párrafo introductorio (esta enmienda no afecta al texto español).

"Armador del buque" (párrafo 9)

4.78 El Comité examinó y aprobó la redacción propuesta para el párrafo 9.

Proyecto de artículo 2 - Objetivo y principios generales

Párrafos 1, 3 y 5

4.79 El Comité examinó y aprobó los cambios propuestos a la redacción de estos párrafos.

Proyecto de artículos 3 a 5 - Ámbito de aplicación

4.80 El Comité confirmó su aprobación de dichos artículos.

Proyecto de artículo 6 - Obligaciones generales

Notificación de restos de naufragio

4.81 El Comité examinó y aprobó los cambios propuestos en la redacción de los párrafos 1 y 2.

Proyecto de artículo 7 - Determinación del riesgo

4.82 El Comité examinó y aprobó los cambios propuestos en la redacción del párrafo introductorio y en la de los subpárrafos d) y o).

Proyecto de artículo 8 - Localización de restos de naufragio

4.83 El Comité examinó y aprobó los cambios propuestos en la redacción del párrafo 1. También aprobó la propuesta de la delegación de los Países Bajos de sustituir en el párrafo 2 las palabras "motivos razonables" por "razones".

Proyecto de artículo 9 - Balizamiento de los restos de naufragio

4.84 El Comité confirmó su aprobación de este artículo.

Proyecto de artículo 10 - Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio

4.85 El Comité examinó y aprobó los cambios propuestos en la redacción del párrafo 1 (párrafo introductorio), del subpárrafo 1 a), de los párrafos 3 a 9 y del párrafo 11. También aprobó la propuesta de la delegación de los Países Bajos de suprimir, en el párrafo 8, las palabras "de conformidad con el párrafo 6 c)". Seguidamente se suspendieron los debates sobre este artículo.

4.86 Una delegación planteó la cuestión de que era necesario introducir cambios en el texto armonizado de los párrafos 4, 5, 7 y 8 del artículo 10 por lo que respecta a las expresiones "medio ambiente" y "medio marino" y que éstos podrían ser de naturaleza sustantiva. Debido a la falta de tiempo se decidió que estas cuestiones se deberían examinar durante la Conferencia diplomática.

Proyecto de artículos 11 y 12 - Responsabilidad financiera por la localización, balizamiento y remoción de los restos de naufragio

4.87 El Comité pidió a la Secretaría que comprobara si los títulos de los convenios a los que se hace referencia en estos artículos se habían reflejado correctamente y confirmó su aprobación de estos artículos.

Proyecto de artículo 13 - Seguro obligatorio o prueba de garantía financiera

4.88 El Comité examinó y aprobó los cambios propuestos en la redacción de los párrafos 1, 2, 3, 7, 12 y 13 y pidió a la Secretaría que comprobara el título del Convenio de Limitación de la Responsabilidad al que se hace referencia en el párrafo 1.

4.89 El Comité también recordó la decisión que había tomado el día anterior, de insertar las cifras 300/500 en una nota a pie de página en relación con los corchetes que figuran en los párrafos 1, 3 y 13. El Comité también recordó su decisión de adoptar una propuesta con respecto a un nuevo texto para el párrafo 13.1.

Proyecto de artículo 14 -Prescripción

4.90 El Comité examinó y aprobó los cambios propuestos en la redacción de este artículo.

Proyecto de artículo 15 - Enmiendas

4.91 El Comité confirmó su aprobación de este artículo.

Cláusulas finales

Proyecto de artículo 16 - Solución de controversias

4.92 El Comité aplazó el examen de este artículo, a la espera del resultado de sus deliberaciones sobre la propuesta que figura en el documento LEG 92/4/1. El Comité confirmó la decisión a la que se hace referencia en el párrafo 4.47.

Proyecto de artículo 17 - Relación con otros convenios y acuerdos internacionales

4.93 El Comité confirmó su aprobación de este artículo.

Proyecto de artículo 18 - Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

4.94 El Comité confirmó su aprobación de este artículo.

Proyecto de artículo 19 - Entrada en vigor

4.95 El Comité acordó que la Conferencia diplomática debería decidir el periodo de tiempo y el número de Estados que deberían incluirse en los corchetes del párrafo 1. Asimismo, examinó y aprobó los cambios propuestos en la redacción del párrafo 2.

Proyecto de artículo 20 - Denuncia

4.96 El Comité examinó y aprobó los cambios propuestos en la redacción de los párrafos 1 y 3.

Proyecto de artículo 21 - Depositario

4.97 El Comité examinó y aprobó los cambios propuestos en la redacción de los párrafos 2 a) iv) y 3.

Proyecto de artículo 22 - Idiomas

4.98 El Comité acordó sustituir la referencia a "Londres" que figura en el segundo párrafo por una referencia a "Nairobi".

Conclusiones finales

4.99 El Comité tomó nota de las sugerencias de una delegación con respecto a la necesidad de enmendar el texto del modelo de certificado al que se hace referencia en el artículo 13 y la expresión "organizaciones reconocidas" y pidió a la Secretaría que examinara estas cuestiones.

4.100 El Comité aprobó el texto básico, enmendado con arreglo a las decisiones adoptadas por el Comité en este periodo de sesiones, con miras a someterlo a la consideración de la conferencia diplomática.

4.101 Al igual que en ocasiones anteriores, el Comité pidió a la Secretaría que preparase y distribuyese el texto del proyecto de convenio sobre la remoción de restos de naufragio que será examinado por una conferencia diplomática. El Comité autorizó a la Secretaría a que editase el texto, de manera coherente con el estilo y la redacción de otros tratados adoptados por la Organización.

4.102 El Comité también manifestó su reconocimiento a la delegación de los Países Bajos y le agradeció la labor que había desarrollado durante un periodo que se extendía durante varios años con respecto al texto del proyecto de convenio.

4.103 La delegación de Chipre se reservó su postura en relación con el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio y pidió que su declaración a estos efectos se adjuntara al informe correspondiente a este periodo de sesiones (véase el anexo 4).

Presentación por la delegación de Kenya

4.104 La delegación de Kenya realizó una presentación de las disposiciones para la conferencia diplomática, que abarcó cuestiones tales como los viajes, alojamiento, seguridad, transportes hacia y desde el lugar de celebración de la conferencia y actividades de recreo. El Comité demostró su gratitud mediante un aplauso espontáneo y manifestó su agradecimiento al Gobierno de Kenya.

4.105 El Comité también tomó nota de las disposiciones con respecto al lugar de celebración de la conferencia, presentadas por la Directora de la División de Conferencias.

5 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

5.1 La Secretaría de la OMI, al presentar el documento LEG 92/5/1, recordó que durante el año pasado 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 (Grupo mixto). El Comité Jurídico tomó nota en su último periodo de sesiones de los resultados de la sexta reunión del Grupo mixto, celebrada en septiembre de 2005, y de la cual se informó en el documento LEG 91/4.

5.2 En especial, el Comité había autorizado al Grupo a que continuase dando seguimiento al problema del abandono de miembros de la tripulación, a que procediese a elaborar soluciones sostenibles a largo plazo para abordar los problemas de la responsabilidad e indemnización con

respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, teniendo presente los resultados de la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo. El Comité, en ese mismo periodo de sesiones, aprobó el mandato revisado, enmendado tal como figuraba en el anexo 2 del documento que se estaba examinando; tomó nota de que la base de datos sobre abandono de la gente de mar (base de datos sobre abandono) se había abierto al público en el sitio de la OIT en la Red; y tomó nota de la adopción del Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo, 2006, así como de diversas resoluciones relativas a cuestiones de interés común para las dos organizaciones.

5.3 El representante de la Secretaría de la OIT señaló que la OIT había empezado a utilizar, con la colaboración de la OMI, la base de datos sobre abandono inmediatamente después de la última reunión del Grupo mixto, cuando se ultimaron los pormenores operacionales. Recordó que el establecimiento de la base de datos había sido posible gracias a la asistencia financiera de la Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA).

5.4 En el momento presente, y con entradas posteriores al año 2004, la base de datos contenía 40 casos notificados, 22 de los cuales se habían calificado como resueltos, incluidos tres buques pesqueros, debidamente identificados como tales. Observó, que a este respecto, que desgraciadamente durante los últimos meses ninguno de los casos notificados parecía haberse solucionado.

5.5 Para concluir, se refirió a los esfuerzos conjuntos del Secretario General de la OMI y del Director General de la OIT, quienes han enviado cartas pidiendo asistencia a todos los Estados de abanderamiento que tienen uno o más buques sobre los que se ha notificado que han sido abandonados y que como tales aparecen en la base de datos sobre abandono. Si bien algunos de los Estados han respondido rápidamente, no ha sido así en todos los casos.

5.6 El Sr. J-M. Schindler (Francia) Presidente del Grupo mixto de trabajo, hizo hincapié en que el Comité Jurídico de la OMI y el Consejo de la Administración de la OIT, habían autorizado al Grupo a que continuase dando seguimiento al problema del abandono de miembros de la tripulación/gente de mar, tomando en consideración toda la información pertinente, incluidas las soluciones técnicas disponibles respecto de la garantía financiera. El Grupo también había sido autorizado a elaborar soluciones sostenibles a largo plazo para abordar los problemas de la responsabilidad e indemnización con respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono a la gente de mar, teniendo presentes los resultados de la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, de conformidad con el mandato revisado.

5.7 Recordó que la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó en su 94ª reunión (marítima), celebrada en febrero de 2006, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, junto con una serie de resoluciones. En una de éstas, titulada "Resolución relativa al Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto a las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono a la gente de mar" (incluida en el anexo del documento que se estaba examinando), la Conferencia señaló que consideraba que el texto del Convenio no abordaba muchas disposiciones establecidas en las Directrices sobre la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de la gente de mar o en las Directrices sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar, que habían sido adoptadas tanto por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional como por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo.

5.8 Por esta razón, en la resolución se recomienda a ambas Organizaciones que, para seguir avanzando, el Grupo debería elaborar una norma, acompañada de unas directrices, que podrían incluirse en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo o en otros instrumentos en vigor, más adelante.

5.9 Por tanto, era importante empezar a buscar posibles soluciones sostenibles a largo plazo para abordar el problema de la garantía financiera con respecto a la indemnización en caso de abandono, muerte o lesiones corporales, y sugirió que era el momento oportuno para fijar la fecha de la séptima reunión del Grupo mixto.

5.10 El Sr. Schindler observó que la base de datos sobre abandono revelaba que había varios casos de abandono pendientes de resolver, a pesar de las resoluciones y de las directrices conexas y del compromiso personal del Secretario General de la OMI y del Director General de la OIT por tratar de alcanzar un resultado positivo.

5.11 A este respecto, instó a las Administraciones marítimas de los buques enumerados en la base de datos sobre abandono, a que hicieran todo lo posible, con carácter de urgencia, para facilitar la resolución de esos casos.

5.12 Para concluir, invitó a todas las Administraciones marítimas nacionales y a al sector a que adoptasen las medidas apropiadas para lograr una mejor implantación y una aceptación más amplia de las resoluciones y de las directrices conexas.

5.13 El Comité Jurídico instó al Grupo mixto a que prosiguiese su labor. La Secretaría conjunta fue invitada a fijar una fecha para la séptima reunión del Grupo mixto, en consulta con el Presidente.

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

5.14 La delegación del Reino Unido presentó el documento LEG 92/5/3 y señaló que en el Grupo de trabajo por correspondencia, bajo la dirección del Sr. E. Rosaeg (Noruega), los Gobiernos y el sector habían tratado de elaborar soluciones prácticas y viables para los que, hasta recientemente, se habían presentado como problemas insolubles.

5.15 Al elaborar el documento sometido a examen, se habían tenido debidamente en cuenta los resultados del 91º periodo de sesiones del Comité y, por consiguiente, la propuesta señalada era coherente con las decisiones adoptadas en ese periodo de sesiones.

5.16 La delegación indicó que con posterioridad a que la delegación de Noruega presentase el documento LEG 92/5, el Reino Unido había continuado mejorando las propuestas para tratar de satisfacer las necesidades de los Gobiernos y del sector. Ambos documentos, LEG 92/5 y LEG 92/5/3, eran en general semejantes en cuanto a contenido, orientación y propósito. La diferencia fundamental en el documento LEG 92/5/3 era que en éste se alineaban la responsabilidad y el seguro por lo que respecta a las reclamaciones relacionadas con actos de terrorismo.

5.17 Según la delegación, el documento presentaba soluciones pragmáticas y viables, garantizando que se satisfacían ciertas responsabilidades con arreglo al artículo 3 así como las disposiciones sobre seguro del artículo 4*bis* del Convenio de Atenas de 2002. Sus evidentes

ventajas deberían alentar a los Clubes P e I a hacer frente a sus responsabilidades relacionadas con actos que no sean de guerra y calmar algunas de las inquietudes de las juntas de los Clubes sobre los posibles efectos de la entrada en vigor del Convenio de Atenas de 2002 respecto de la capacidad del mercado.

5.18 La delegación terminó su intervención dando las gracias al Sr. Rosaeg, a los representantes de la Cámara Naviera Internacional (ICS) y del Concilio Internacional de Líneas de Cruceros (CILC) y a quienes habían dedicado su tiempo y conocimientos técnicos a la cuestión.

5.19 El Sr. Rosaeg, al presentar el documento LEG 92/WP.5, señaló que habían transcurrido diez años desde el inicio de las deliberaciones que habían conducido a la elaboración del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, y que ahora debía lograrse una solución viable para su implantación. Dio las gracias a los copatrocinadores del documento LEG 92/5/3 y a quienes habían contribuido a la elaboración de la versión revisada que figura en el documento LEG 92/WP.5, que incluía el texto de la reserva propuesta y las directrices para la implantación del Protocolo de Atenas de 2002. Señaló que la estructura de la reserva y de las directrices era similar a la que figura en el anexo del documento LEG 92/5/3, y que se habían introducido pocas enmiendas al documento original. Recomendó su adopción al Comité Jurídico.

5.20 Los representantes del Concilio Internacional de Líneas de Cruceros (CILC) manifestaron su agradecimiento por la ardua labor llevada a cabo por la delegación de Noruega, y, en especial, al Sr. Rosaeg, y a la delegación del Reino Unido por haber tratado de combinar la responsabilidad con la posibilidad de contar con un seguro.

5.21 El representante de la ICS, como copatrocinador del documento LEG 92/5/3, manifestó su apoyo al contenido del documento LEG 92/WP.5 y señaló que era esencial, en interés tanto de los pasajeros como del sector, limitar la responsabilidad del transportista hasta límites asegurables. Señaló que sólo podía obtenerse cobertura de seguros dentro de los claros límites de la reserva.

5.22 El representante del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I) señaló, en relación con la cobertura de seguro, que actualmente se consideraba que la estructura de la cobertura brindada por los Clubes P e I permitiría a los Clubes ofrecer cobertura con respecto a las responsabilidades que pudieran surgir con arreglo al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas por lo que hace a los buques que transporten menos de 3 600 pasajeros. Sin embargo, se pensaba que no todos los Clubes estarían dispuestos a ofrecer tal cobertura. La posición adoptada por los mismos Clubes se basaba en los acuerdos existentes en materia de agrupaciones y reaseguros. La posición podía cambiar en el futuro, reflejando así los cambios en el mercado de seguros.

5.23 En relación con los certificados, señaló que era posible que los Clubes que brindaban cobertura también pudieran certificar que dicha cobertura abarcaba las responsabilidades resultantes del Protocolo de Atenas para los buques que transportan menos de 3 600 pasajeros.

5.24 La buena disposición para brindar cobertura y certificación dependería, en parte, de que se alcanzase una solución satisfactoria a la cuestión del terrorismo. Se apoyó, en principio, la propuesta presentada en el documento LEG 92/5/3, puesto que brindaba una solución justa en relación con la responsabilidad de los propietarios. Sin embargo, sin contar con mayores pormenores, no era posible apreciar los efectos de la propuesta en el mercado de seguros por riesgos de guerra.

5.25 El representante de la Asociación Internacional de Productores de Seguros y Reaseguros (BIPAR), haciendo referencia al documento LEG 92/5/2, manifestó que dicho documento trataba de aclarar la situación del mercado de seguros en cuanto a los riesgos de guerra y terrorismo. El documento mostraba que había interés en el mercado, y él esperaba que resultaría sostenible al nivel de 340 millones de unidades de cuenta.

5.26 Una delegación declaró que no podía apoyar una solución que exoneraría, independientemente de su grado de culpabilidad, a los transportistas de responsabilidad frente a los pasajeros con respecto a reclamaciones relacionadas con actos de terrorismo. Los transportistas estaban obligados a realizar las comprobaciones oportunas y adoptar medidas razonables para proteger de ataques a los pasajeros.

5.27 Otra delegación subrayó que la reserva no exime a los transportistas de toda responsabilidad en cuanto a sucesos relacionados con el terrorismo; solamente pone un límite a dicha responsabilidad.

5.28 Otras delegaciones señalaron que en la Conferencia diplomática en que se adoptó el Protocolo al Convenio de Atenas, habían votado en contra de que se eximiera a los transportistas de responsabilidad por los riesgos relacionados con el terrorismo pero que ahora era necesario encontrar una solución que permitiera la entrada en vigor del Protocolo puesto que proporciona a los pasajeros una cobertura mucho mejor que cualquiera de las previamente existentes.

5.29 Si bien no era ésa la solución perfecta, la reserva propuesta y las directrices permitirían a los Estados ratificar el Protocolo de 2002 y ofrecerían a los pasajeros una mejor cobertura. También se señaló que las directrices estaban bien redactadas, eran objetivas y viables y serían fáciles de enmendar en el futuro, a medida que fuera necesario, y que podrían aplicarse soluciones similares a otros regímenes de responsabilidad.

5.30 El Comité Jurídico adoptó el texto de la reserva propuesta y las Directrices para la implantación del Convenio de Atenas que figuran en el documento LEG 92/WP.5, elaboradas de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.988(24). El texto de la reserva y las Directrices figuran en el anexo 5. El Comité encomió la brillante labor del Sr. Rosaeg para lograr una solución de consenso entre los Gobiernos y el sector.

6 TRATO JUSTO DE LA GENTE DE MAR EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO

6.1 El Comité examinó varios documentos relativos a la revisión de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, adoptadas por el Comité mediante la resolución LEG.3(91).

6.2 Al presentar los documentos LEG 92/6 y LEG 92/6/1, la Secretaria recordó al Comité la decisión que había adoptado en su 91º periodo de sesiones de constituir un grupo especial de trabajo encargado de examinar las Directrices durante el actual periodo de sesiones y de estudiar las preocupaciones manifestadas por algunas delegaciones acerca de su interpretación y aplicación. La Secretaría invitó al Comité a que considerara el mandato para la constitución de un grupo de trabajo especial encargado de examinar las Directrices, así como el mandato revisado para el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.

6.3 La delegación de China sugirió añadir otro punto en el mandato del Grupo de trabajo mixto, esto es, compilar información sobre casos de maltrato de gente de mar.

6.4 La Secretaría también invitó al Comité a que tomara nota de las medidas adoptadas por el Subcomité FSI y por el MSC 81 respecto de la vinculación entre las Directrices y el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos. La Secretaría señaló que, tras la adopción de las Directrices, se estaba examinando una enmienda al capítulo 12 de dicho Código a fin de establecer que la obtención de pruebas debería hacerse lo antes posible, que se debería permitir a la gente de mar que regrese a sus buques y que deberían respetarse sus derechos humanos en todo momento. La Secretaría señaló que el Subcomité FSI estaba examinando otras cuestiones relativas a las Directrices y al Código.

6.5 La delegación de los Estados Unidos presentó el documento LEG 92/6/2, en el cual se recogen propuestas de enmienda destinadas a garantizar la eficacia de las investigaciones sobre siniestros y la protección de los derechos de la gente de mar, así como su entendimiento de tales derechos. Al hacerlo, señaló la importancia que para los Estados Unidos revestía, al realizar miles de investigaciones cada año, el que las Directrices sirvan para mantener la eficacia de las investigaciones, en aras de la seguridad marítima. También señaló la importancia de que el mayor número posible de gobiernos implanten las Directrices.

6.6 El observador de la delegación de la Federación Internacional de Asociación de Capitanes de Buque (IFSMA) presentó el documento LEG 92/6/3, en el cual se propone la segregación de la cuestión del trato justo, de modo que una parte pueda incorporarse en el capítulo 12 del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos y la otra en un instrumento distinto de carácter obligatorio, que abarque las infracciones o las supuestas infracciones, de la legislación interna de un Estado.

6.7 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) presentó el documento LEG 92/6/4, en el que se manifiesta la opinión de que era prematuro intentar mejorar las Directrices en cuestiones tales como la definición de accidente marítimo, la presunción de inocencia y el derecho a no prestar declaración. La delegación lamentó que durante el actual periodo de sesiones no se hubiera constituido un grupo de trabajo del Comité Jurídico, de carácter tripartito, si bien manifestó la buena disposición de la Federación Naviera Internacional (ISF) así como de la ICS y de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL) de participar en las deliberaciones.

6.8 Algunas delegaciones encomiaron las ventajas de las Directrices actuales y, si bien estaban de acuerdo en que el Grupo de trabajo debería llevar a cabo la revisión, manifestaron su preferencia por que primero se implantaran las Directrices y las enmiendas se consideraran en una etapa posterior, contando con el beneficio de la experiencia.

6.9 La mayoría de las delegaciones se declaró favorable a la constitución de un grupo de trabajo del Comité Jurídico encargado de examinar las enmiendas a las Directrices. Por lo tanto, el Comité decidió constituir un grupo de trabajo especial y aprobó su mandato, según figura en el párrafo 4 del documento LEG 92/6.

6.10 Al presentar el informe del Grupo de trabajo especial (LEG 92/WP.2), el Presidente se refirió al párrafo 12 del informe, en el cual se señala que "No hubo ninguna objeción" a una propuesta y explicó que de hecho había habido acuerdo en el seno del Grupo respecto de esa propuesta. Informó al Comité de que las deliberaciones habían sido bien fundadas, positivas y

productivas y de que existía la posibilidad de seguir debatiendo en el futuro acerca de posibles cambios en las Directrices.

6.11 El Comité señaló que, en general, el Grupo de trabajo especial había estado dividido en sus conclusiones.

6.12 Una delegación recordó que, en su 91º periodo de sesiones, había estado de acuerdo en adoptar las Directrices en el entendimiento de que, debido a las preocupaciones respecto del pago de los salarios, las interpretaría en un sentido que fuera aceptable en el marco de su legislación nacional, hasta tanto se encontrara una solución. En la medida en que el Grupo de trabajo especial no había logrado encontrar una solución, este entendimiento seguía vigente.

6.13 Varias delegaciones manifestaron su opinión de que, si bien se podrían mejorar las Directrices, en la etapa actual resultaba prematuro introducir enmiendas, y su distribución podría enviar una señal equívoca al sector marítimo. Era necesario contar con experiencia sobre las actuales Directrices antes de iniciar un examen y una revisión completos.

6.14 Algunas delegaciones declararon que el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT era el órgano que debería supervisar la implantación de las Directrices y ocuparse de las inquietudes identificando, donde la hubiere, la necesidad imperiosa de realizar una enmienda. Las propuestas de ese Grupo podrían transmitirse tanto al Comité Jurídico de la OMI como al Consejo de Administración de la OIT, que podrían entonces revisarlas a la luz de sus notables conocimientos técnicos.

6.15 La delegación de los Estados Unidos manifestó su decepción por cuanto el Grupo de trabajo especial y el Comité no habían aprobado las propuestas que figuran en el documento LEG 92/6/2, puesto que en las Directrices había impedimentos graves en la forma de errores y ambigüedades de carácter jurídico, lo que significaba que su país no podría implantarlas plenamente, y podrían inducir a error a la gente de mar acerca de sus derechos. Esta delegación señaló que era responsabilidad del Comité Jurídico garantizar la eliminación de tales impedimentos. Con este propósito, la delegación propuso que el examen y supervisión de las Directrices se mantuviesen en el orden del día del Comité Jurídico. Al mismo tiempo, la delegación reconoció que el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT también podría contribuir a la eficaz implantación de las Directrices, y estaba en condiciones de apoyar el mandato propuesto en el anexo del documento LEG 92/6.

6.16 Teniendo en cuenta la falta de consenso en el Grupo de trabajo especial, así como la de tiempo suficiente para examinar las cuestiones y el mandato del Grupo mixto de trabajo especial con más detenimiento y, por otra parte, la aparente falta de urgencia para volver a convocar al Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT, el Comité decidió mantener esta cuestión en su orden del día de su próximo periodo de sesiones.

7 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP

7.1 Al presentar el documento LEG 92/7, el representante de la Secretaría mencionó que el estado jurídico del Convenio no había experimentado cambios desde la última vez que se informó al Comité al respecto. Sólo uno de los ocho Estados Contratantes había presentado información sobre la carga sujeta a contribución recibida. Dada la importancia de esa información para la entrada en vigor del Convenio, la Secretaría señaló de nuevo a la atención de todos los Estados la obligación, de conformidad con el artículo 43 del Convenio, de presentar información sobre la carga sujeta a contribución recibida o, en el caso del gas natural licuado

(GNL), descargada en el Estado, al depositar los instrumentos de ratificación o adhesión ante el Secretario General y con periodicidad anual posteriormente, hasta que el Convenio SNP entre en vigor.

7.2 La Secretaría también recordó que, en su último periodo de sesiones, el Comité había adoptado la resolución LEG.4(91), titulada "Implicaciones para la referencia en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP a las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel", en la que se dispone que, desde el 1 de enero de 2007, las sustancias mencionadas en el apéndice II del Anexo II del MARPOL 73/78 continuarán rigiéndose por la regla 1.10 del Anexo II revisado del MARPOL.

7.3 La Secretaría informó al Comité de que el Comité de Protección del Medio Marino, en su 55º periodo de sesiones, celebrado del 9 al 13 de octubre de 2006, adoptó la resolución MEPC.160(55), que refleja la resolución adoptada por el Comité Jurídico.

7.4 La delegación de Chipre informó de que se había completado la lista de todos los contribuyentes SNP y que pronto se transmitiría al Secretario General la información sobre la carga sujeta a contribución.

7.5 La delegación de Dinamarca informó de que la legislación básica estaba preparada y de que la legislación que la desarrolla estaba en curso de preparación. Así pues, esperaba que su país estuviera preparado para ratificar el Convenio SNP en 2007.

7.6 La delegación del Reino Unido subrayó que era vital que todos los signatarios y los Estados Contratantes presentaran información sobre la carga sujeta a contribución y manifestó que confiaba en que el Reino Unido pudiera contar con la información necesaria para permitirle ratificar el Convenio en 2007.

7.7 El Comité Jurídico tomó nota de esta información y acordó dedicar más tiempo en el futuro a la implantación de los tratados.

8 CUESTIONES SURGIDAS DEL 96º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DEL CONSEJO

8.1 El Comité tomó nota de que:

- el documento LEG 92/8 informaba sobre las decisiones tomadas y conclusiones alcanzadas por el Consejo en su 96º periodo de sesiones de interés para la labor del Comité Jurídico;
- la mayoría de las cuestiones mencionadas se presentaban únicamente para que tomara nota de ellas;
- el Comité ya había abordado, o iba a abordar, otras cuestiones en el marco de otros puntos específicos del orden del día; y
- esas otras cuestiones eran la remoción de restos de naufragio, cuestiones jurídicas surgidas del Protocolo de Atenas de 2002, las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar y el examen de los resultados previstos del Comité para el bienio 2008-2009.

9 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA RELACIONADAS CON LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

Seminarios sobre legislación marítima organizados por la OMI

9.1 La Secretaría presentó el documento LEG 92/9, relativo a los resultados de un seminario regional sobre legislación marítima celebrado en Bogotá (Colombia) y el documento LEG 92/9/2, sobre los resultados de un seminario nacional celebrado en Manila (Filipinas) sobre la adopción e implantación de los tratados SUA.

9.2 La delegación de Filipinas manifestó su agradecimiento al Servicio de Guardacostas y al Departamento de Justicia de los Estados Unidos, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen y a la Secretaría de la OMI por su contribución al éxito del seminario celebrado en Manila. La delegación hizo hincapié en la importancia del seminario y manifestó la opinión de que debería constituir un precedente útil, que podría repetirse en otros países, a fin de garantizar la implantación eficaz de los tratados SUA de 1988 y 2005.

9.3 Al elogiar los resultados del seminario regional celebrado en Bogotá, una delegación hizo hincapié en la importancia de las conclusiones alcanzadas y las recomendaciones presentadas por los participantes en el seminario, en especial las relativas a la relación entre CONVEMAR y los instrumentos de la OMI, que es una cuestión que describió como una preocupación creciente.

Información al Comité de las actividades de cooperación técnica

9.4 El Comité tomó nota de los resultados de las actividades de cooperación técnica relativas a la legislación marítima correspondientes al periodo que va de enero a julio de 2006 y de la sugerencia, presentada en el documento LEG 92/9/1 y en una comunicación escrita presentada por el Director de la División de Cooperación Técnica de la OMI, que fue leída al Comité, de informar bienalmente en vez de en forma bianual, sobre el subprograma de cooperación técnica relativo a la legislación marítima.

9.5 Una delegación observó que la importancia de conservar este punto del orden del día estaba relacionada con el informe periódico presentado al Comité en cada periodo de sesiones. A este respecto, la delegación instó a que figurase siempre en el orden del día del Comité un punto relativo a la creación de capacidad y a la formación.

9.6 El Comité por tanto decidió que prefería, por el momento, seguir recibiendo informes sobre el subprograma de cooperación técnica relativo a la legislación marítima de forma bianual en vez de bienal.

10 ACTIVIDADES DEL BIENO EN EL MARCO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN

10.1 El Comité recordó que la Asamblea adoptó en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario la resolución A.970(24), Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2006-2011), y la resolución A.971(24), Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007, que se había elaborado con las aportaciones de todos los Comités de la OMI. El Comité también recordó que en su último periodo de sesiones tomó nota de que estaba previsto que el Consejo recibiese los planes para el bienio 2008-2009 de todos los Comités en su 98º periodo de sesiones, que se celebrará en junio de 2007 y que, como el Comité no se reunirá en abril de 2007, había acordado examinar sus resultados previstos para el

bienio 2008-2009 en el actual periodo de sesiones. A este respecto, el Comité acordó reservar tiempo suficiente en sus periodos de sesiones para examinar las medidas de alto nivel y las prioridades conexas y, conforme a las instrucciones impartidas por el Consejo, tener en cuenta los factores enumerados en el párrafo 1 del documento LEG 92/10 al establecer las prioridades de su labor durante el bienio actual.

10.2 Según le había pedido el Comité, la Secretaría había determinado las medidas de alto nivel que son de interés para la labor del Comité Jurídico y había elaborado enmiendas a las Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas del Comité Jurídico para tener en cuenta las resoluciones A.979(24) y A.971(24). Las medidas identificadas y los resultados conexos del Comité figuran en el anexo 1 del documento LEG 92/10. En la parte 1 del anexo 1 figura la situación de los resultados del Comité para el bienio 2006-2007 y en la parte 2 del mismo anexo 1 figuran las propuestas de la Secretaría para los resultados del Comité previstos para el bienio 2008-2009. Tales sugerencias tenían como único propósito ofrecer al Comité algunas ideas.

10.3 En el anexo 2 del documento LEG 92/10 figuraban las sugerencias de la Secretaría para que el Comité las examinara y adoptara las decisiones que estimara oportunas con respecto a la modificación de sus Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas.

10.4 El Comité aprobó la parte 1 del anexo 1 del documento LEG 92/10, en la que se informa de la situación con respecto a los resultados previstos para el bienio 2006-2007, eliminando los corchetes que figuran en la última columna (Situación de los resultados), para su presentación al Consejo.

10.5 Con respecto a la parte 2 del anexo 1 del documento LEG 92/10 y a los resultados previstos para 2008-2009, los miembros del Comité formularon las siguientes observaciones y comentarios:

- el Plan estratégico previsto por el Consejo exigía a los Comités de la Organización disponer de un programa de trabajo claro. En estos momentos, el Comité Jurídico no tenía tal programa. Por consiguiente, el Comité debería considerar la posibilidad de volver a incluir el punto del orden del día sobre el programa de trabajo en sus futuros periodos de sesiones;
- según el artículo 11 del Reglamento interno del Comité, las propuestas de puntos del programa de trabajo debían partir de los miembros del Comité, y no de la Secretaría, y debían ser examinadas por el Comité en el marco de un punto del orden del día sobre el programa de trabajo;
- era importante que todos los Comités de la Organización tuvieran un criterio uniforme acerca del Plan estratégico; a este respecto, se recomendaba que la Oficina Jurídica de la Secretaría consultara con las Divisiones que prestan apoyo a otros Comités, con el fin de lograr esa uniformidad;
- no obstante los términos inequívocos del artículo 33 a) del Convenio constitutivo de la OMI, parecía haber cierta resistencia en otros comités por lo que respecta a remitir las cuestiones jurídicas al Comité Jurídico. A fin de vencer esta reticencia era importante que el Comité Jurídico mostrara su disposición a recibir y examinar estas cuestiones;

- era importante que el Comité Jurídico examinara cuál podría ser su contribución a las novedades relacionadas con CONVEMAR;
- era importante que el Comité Jurídico continuase examinando las razones por las que ciertos instrumentos que había elaborado no habían entrado en vigor, y que estudiase estrategias para alentar a los Estados a constituirse en parte en esos instrumentos, así como que examinase medidas para abordar los problemas identificados;
- dado que se esperaba que el Comité mantuviese su programa de trabajo sometido a examen continuo en el marco del Plan estratégico de la Organización, los resultados previstos para el bienio 2007-2008 podían presentarse al Consejo según figuraba en la parte 2 del anexo 1 del documento LEG 92/10, para a continuación revisarlos en el próximo periodo de sesiones del Comité, que está previsto que se celebre antes del inicio del próximo bienio;
- los resultados propuestos en la parte 2 del anexo 1 del documento LEG 92/10 no eran realmente nuevos puntos del programa de trabajo, sino más bien orientaciones para dar seguimiento a la implantación de los instrumentos elaborados por el Comité;
- uno de los resultados propuestos en la parte 2 del anexo 1 del documento LEG 92/10 (a saber, el 7.2.1, consistente en considerar las directrices sobre los lugares de refugio a la luz del examen realizado por el CMI), no parecía coherente con la decisión adoptada por el Comité sobre esta cuestión; y
- era esencial que el Comité pudiera evaluar los resultados de su labor mediante parámetros tales como el número de convenios elaborados, en comparación con el número de los adoptados y el número de los que han entrado en vigor.

10.6 A reserva de las observaciones y comentarios anteriores, el Comité aprobó la parte 2 del anexo 1 del documento LEG 92/10, que contiene los resultados previstos para el bienio 2008-2009, eliminando los corchetes que figuraban en la última columna (resultados previstos de la labor del Comité - 2008-2009), con miras a su presentación al Consejo.

10.7 El Comité pidió a la Secretaría que elaborase un documento sobre la situación de los resultados del bienio 2006-2007 y de los resultados previstos del Comité para el bienio 2008-2009, con el fin de presentarlo en el 98º periodo de sesiones del Consejo.

10.8 El Comité aprobó las modificaciones de las Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas del Comité Jurídico propuestas en el anexo 2 del documento LEG 92/10, relacionadas con el Plan estratégico. El Comité también aprobó las propuestas que figuraban en el párrafo 3 del documento LEG 92/10/1, presentado por la delegación del Brasil, con respecto a la constitución de grupos de trabajo interperiodos con el fin de permitir la participación plena de las delegaciones que deseen tomar parte en los debates. El texto revisado de las Directrices se distribuirá mediante una circular.

10.9 El Comité invitó a los miembros a que presenten, para su examen en su próximo periodo de sesiones, cualquier nuevo punto del programa de trabajo que consideren justificado teniendo en cuenta las Directrices sobre los métodos de trabajo y la organización de las tareas del Comité Jurídico revisadas en el actual periodo de sesiones,

11 EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO

11.1 El Comité tomó nota de que:

- el documento LEG 92/11 daba cuenta de las novedades referentes a dichos convenios e instrumentos, desde el último examen efectuado en abril de 2005 y hasta el 11 de agosto de 2006;
- la Secretaría había actualizado la información que figuraba en el documento LEG 92/11 al 13 de octubre de 2006 y, a fin de que el Comité pudiera ver los detalles por escrito, esa información actualizada figuraba en el documento LEG 92/WP.1;
- en el anexo se enumeraban, en tres secciones, todos los convenios y otros instrumentos convencionales que deberían ser examinados por el Comité:
 - la primera sección incluía los instrumentos en vigor o que reúnen los requisitos para entrar en vigor;
 - la segunda sección contenía información sobre los convenios e instrumentos que aún no reúnen los requisitos para su entrada en vigor; y
 - la tercera sección facilitaba información sobre el estado jurídico de los dos instrumentos convencionales de las Naciones Unidas y la OMI en el ámbito del derecho marítimo, a saber, el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, y el Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999.

MANIFESTACIONES DE RECONOCIMIENTO

Sr. Måns Jacobsson

El Comité rindió tributo al Sr. Måns Jacobsson, Director de los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC). Al hacerlo el Comité reconoció la sobresaliente contribución del Sr. Jacobsson al desarrollo del derecho marítimo internacional y, en especial, su importante papel durante muchos años en la elaboración y adopción de diversos convenios internacionales preparados por el Comité, conjuntamente con los miembros de los FIDAC, muchos de los cuales contenían disposiciones de naturaleza innovadora. El Comité también recordó la magnífica contribución del Sr. Jacobsson a su labor en su calidad de Director de los FIDAC durante más de 20 años, y le deseó mucha suerte en su jubilación.

En su alocución última al Comité Jurídico como Director de los FIDAC, el Sr. Jacobsson se refirió a su relación de muchos años con el Comité y con su labor que se remontaba a los trabajos preparatorios que concluyeron con la adopción del Convenio del Fondo 1971. También facilitó al Comité un recuento sucinto de los diversos convenios adoptados por la OMI a lo largo de los años y de su cometido en la elaboración de dichos convenios.

Sr. Bob Blumberg

El Comité también manifestó su reconocimiento al Sr. Bob Blumberg, quien ha sido un participante habitual en el Comité Jurídico desde 1982, y que se jubilará en 2006, tras más de 30 años de servicio en el Departamento de Estado de los Estados Unidos. Dado que éste sería su último periodo de sesiones, el Comité Jurídico también le deseó suerte en su jubilación.

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA DEL 92º 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 Proyecto de Convenio sobre remoción de restos de naufragio
 - 5 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
 - 6 Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo
 - 7 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
 - 8 Cuestiones surgidas del 96º periodo de sesiones ordinario del Consejo
 - 9 Actividades de cooperación técnica relacionadas con la legislación marítima
 - 10 Actividades del bienio en el marco del Plan estratégico de la Organización
 - 11 Examen del estado jurídico de los convenios y otros instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
 - 12 Otros asuntos
 - 13 Informe del Comité

ANEXO 2**PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO****Elaboración de las propuestas que figuran en el documento LEG 92/4/3****Opción 2**

Nota presentada por las delegaciones de Bahamas, Brasil, Canadá, Dinamarca, Finlandia, Francia, Italia, Japón, Noruega, Reino Unido, Sudáfrica, Comité Marítimo Internacional (CMI) y Cámara Naviera Internacional (ICS)

Artículo 1

Nuevo párrafo 2

"Cuando un Estado Parte haya hecho una declaración de conformidad con lo dispuesto en el artículo [17bis], la "zona de aplicación del Convenio" incluirá su territorio y mar territorial".

Artículo 1

El párrafo 2 pasa a ser párrafo 3 con el siguiente texto:

.3 "Buque" todo tipo de embarcaciones de navegación marítima, incluidos ...

(Insértese la expresión "de navegación marítima" después de "embarcaciones" y suprimase la expresión "que operen en el medio marino".

Artículo 10

Nuevo párrafo 12

"Cuando un Estado haya hecho una declaración de conformidad con lo dispuesto en el artículo [17bis], la aplicación del Convenio al territorio, incluido el mar territorial, se hará con las siguientes excepciones:

- i) los párrafos 1 y 10 anteriores no se aplicarán;
- ii) el párrafo 4 se aplicará con sujeción a la legislación nacional; y
- iii) en los casos previstos en el párrafo 8 en los que sea preciso adoptar medidas inmediatas, el Estado afectado podrá tomar tales medidas sin tener que informar al registro del buque ni al propietario inscrito antes de emprenderlas, pero sí informará al registro del buque y al propietario inscrito de las medidas que haya adoptado tan pronto como sea razonablemente posible.

Se suprime el párrafo 2 del artículo 13.

Nuevo artículo 17*bis*

1 Todo Estado Parte podrá aplicar el Convenio a su territorio, incluido su mar territorial, en cuyo caso lo notificará la Secretario General.

2 Tal notificación surtirá efecto cuando el Convenio entre en vigor para el Estado Parte. Las notificaciones que se efectúen después de la ratificación, adhesión, aceptación o aprobación tendrán efecto, sin embargo, [...] meses después de su entrega al Secretario General.

Texto del preámbulo

La aplicación del presente Convenio al territorio, incluido el mar territorial, no impedirá que un Estado Parte pueda adoptar medidas distintas de las previstas en él, de conformidad con el derecho internacional.

ANEXO 3

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO

Nueva propuesta de artículo 3

Nota presentada por Argentina y los Países Bajos

Ámbito de aplicación

ARTÍCULO 3¹

1 Salvo que se disponga lo contrario en el presente Convenio, éste será aplicable a los restos de naufragio que se encuentren en la zona de aplicación del Convenio.

2 Todo Estado Parte podrá, en el momento de manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio, y de manera consecuente con el artículo 17, declarar mediante una notificación dirigida al Secretario General que aplicará los artículos 11, 12 y 13 del presente Convenio a los restos de naufragio situados dentro de su mar territorial.

3 Todo Estado Parte que haya hecho una declaración en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2, podrá retirarla en cualquier momento mediante una notificación dirigida al Secretario General.

¹ El Comité volvió a confirmar su aprobación de este artículo (véase el documento LEG 91/12, párrafo 26).

ANEXO 4**PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN
DE RESTOS DE NAUFRAGIO****Declaración de la delegación de la República de Chipre**

La delegación de la República Chipre, a la luz de los métodos seguidos durante el 92º periodo de sesiones del Comité Jurídico que imposibilitaron un debate en el Pleno sobre las propuestas presentadas por escrito en relación con la ampliación del ámbito de aplicación del proyecto de convenio con miras a incluir el mar territorial y, asimismo, debido a la incapacidad del Comité de tomar o aplicar cualquier decisión adoptada de conformidad con los procedimientos del Comité, lo que de hecho privó a esta delegación de su derecho a manifestar su opinión sobre las ventajas de las opciones propuestas, quisiera presentar la siguiente declaración.

Chipre no examina independientemente los artículos de ningún convenio internacional ni tampoco examina los propios convenios internacionales de forma aislada sino que lo hace partiendo de una visión de conjunto y de forma especial por lo que respecta al ámbito de aplicación de cada uno y de las disposiciones recogidas en los mismos.

La delegación de la República de Chipre asigna especial importancia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, hecha en Montego Bay en 1982, la cual ratificó en 1988 y es de la firme opinión de que las disposiciones del texto actual del proyecto de Convenio sobre remoción de restos de naufragio están directamente en conflicto con los derechos soberanos de la República de Chipre.

El texto actual del proyecto del Convenio sobre remoción de restos de naufragio, conjuntamente con un ámbito de aplicación ampliado al mar territorial y al territorio de un Estado Miembro, adicionalmente a la controvertida "decisión" del Comité de enmendar el texto del artículo 16 "Solución de controversias", constituyen un obstáculo importante para que esta delegación examine la adopción del texto actual en la prevista Conferencia diplomática que se celebrará en Nairobi, entre el 14 y el 18 de mayo de 2007.

Por tanto la delegación de Chipre se reserva su postura con respecto al texto actual del proyecto de convenio y manifiesta su gran preocupación por los resultados de la Conferencia Diplomática de Nairobi.

Esta delegación da las gracias al Gobierno de Kenya y a todas las personas que han ayudado en los preparativos de la Conferencia Diplomática y quisiera manifestar su sincero reconocimiento por sus esfuerzos. El Gobierno de la República de Chipre mantendrá, e incluso redoblará, sus esfuerzos para que la Conferencia Diplomática constituya un éxito y en pos de un igualmente exitoso y eficaz convenio internacional sobre remoción de restos de naufragio.

También solicitamos a la Secretaría que incluya nuestra declaración en el informe del Comité.

ANEXO 5

**RESERVA Y DIRECTRICES DE LA OMI PARA LA IMPLANTACIÓN
DEL CONVENIO DE ATENAS****Reserva**

1 El Convenio de Atenas se deberá ratificar con la siguiente **reserva o con una declaración** a los mismos efectos:

"[1.1] Reserva en relación con la ratificación del Gobierno de ... del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002 ("el Convenio").

Limitación de la responsabilidad de los transportistas, etc.

[1.2] El Gobierno de ... se reserva el derecho a limitar hasta la menor de las siguientes cuantías, y se compromete a ello, la responsabilidad, **si la hay**, de conformidad con el párrafo 1 ó 2 del artículo 3 del Convenio, con respecto a la muerte o las lesiones de un pasajero originadas por cualquiera de los riesgos a los que se hace referencia en el párrafo 2.2 de las Directrices de la OMI para la implantación del Convenio de Atenas:

- 250 000 unidades de cuenta con respecto a cada pasajero en cada caso concreto;
- o
- **340 millones de unidades de cuenta** en total por buque en cada caso concreto.

[1.3] Asimismo, el Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de aplicar a tales responsabilidades, *mutatis mutandis*, los párrafos 2.1.1 y 2.2.2 de las Directrices de la OMI para la implantación del Convenio de Atenas.

[1.4] Estarán limitadas del mismo modo la responsabilidad del transportista ejecutor de conformidad con el artículo 4 del Convenio, la responsabilidad de los empleados y agentes del transportista ejecutor de conformidad con el artículo 11 del Convenio y el total de las sumas exigibles de conformidad con el artículo 12 del Convenio.

[1.5] La reserva y el compromiso incluidos en el párrafo 1.2 serán de aplicación independientemente del fundamento de la responsabilidad de conformidad con el párrafo 1 ó 2 del artículo 3 e independientemente de cualquier disposición en contrario que figure en el artículo 4 ó 7 del Convenio; si bien esta reserva y compromiso no afectan a la aplicación de los artículos 10 y 13.

Seguro obligatorio y limitación de la responsabilidad de los aseguradores

[1.6] El Gobierno de ... se reserva el derecho a limitar, y se compromete a ello, el requisito dispuesto en el párrafo 1 del artículo *4bis* de mantener un seguro u otra garantía financiera con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros causadas por cualquiera de los riesgos a que se hace referencia en el párrafo 2.2 de las Directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas, hasta la menor de las siguientes cuantías:

- 250 000 unidades de cuenta con respecto a cada pasajero en cada caso concreto;
- o
- **340 millones de unidades de cuenta** en total por buque en cada caso concreto.

[1.7] El Gobierno de ... se reserva el derecho a limitar, y se compromete a ello, la responsabilidad del asegurador o de otra persona que facilite la garantía financiera dispuesta en el párrafo 10 del artículo *4bis*, con respecto a la muerte o lesiones causadas por cualquiera de los riesgos a los que se hace referencia en el párrafo 2.2 de las Directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas, hasta el límite máximo de la cuantía del seguro o de otra garantía financiera que se exige mantener al transportista de conformidad con el párrafo 1.6 de la presente reserva.

[1.8] El Gobierno de ... también se reserva el derecho, y se compromete a ello, de aplicar las Directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas incluida la aplicación de las cláusulas a las que se hace referencia en los párrafos 2.1 y 2.2 de las Directrices, con respecto a todo seguro obligatorio en el marco del Convenio.

[1.9] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de eximir al proveedor de seguro o de otra garantía financiera de conformidad con el párrafo 1 del artículo *4bis*, de cualquier responsabilidad con respecto a la cual no se ha comprometido a ser responsable.

Certificación

[1.10] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de expedir certificados de seguro de conformidad con el párrafo 2 del artículo *4bis* del Convenio de modo que:

- se reflejen las limitaciones de la responsabilidad y las exigencias con respecto a la cobertura de seguro a las que se hace referencia en los párrafos 1.2, 1.6, 1.7 y 1.9; y
- se incluya cualquier otra limitación, exigencia o excepciones que estime necesarias de conformidad con las condiciones del mercado de seguros en el momento de la expedición de los certificados.

[1.11] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de aceptar certificados de seguro expedidos por otros Estados Parte en los que se haya incluido una reserva similar.

[1.12] Todas estas limitaciones, exigencias y excepciones quedarán claramente reflejadas en los certificados expedidos o refrendados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 4 *bis* del Convenio.

Relación entre la presente reserva y las Directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas

[1.13] Los derechos que se reconocen mediante esta reserva se ejercerán prestando la debida atención a las Directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas **o a cualesquiera enmiendas al mismo**, con miras a garantizar la uniformidad. Si el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional aprobase una propuesta de enmienda de las Directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas, **incluidos los límites**, las mismas se aplicarán **a partir de la fecha establecida por el Comité**, aunque sin perjuicio de lo dispuesto en las normas de derecho internacional con respecto a la facultad, incluidos los límites, de un Estado de retirar o enmendar su reserva."

Directrices

2 En la situación actual del mercado de seguros, los Estados Parte deberán expedir certificados de seguro basándose en la promesa de un asegurador de cubrir los riesgos de guerra y en el de otro asegurador que cubra los riesgos que no sean de guerra. Cada asegurador solamente será responsable por su parte. Se deberán aplicar las reglas siguientes (las cláusulas a que se hace referencia figuran en el Apéndice A):

- 2.1 tanto el seguro de riesgos de guerra como el seguro de riesgos que no sean de guerra pueden estar sometidos a las siguientes cláusulas:
 - 2.1.1 *cláusula del Instituto de exclusión por contaminación radioactiva y armas químicas, biológicas, bioquímicas y electromagnéticas* (Cláusula del Instituto N° 370);
 - 2.1.2 *cláusula de exclusión del Instituto por ataques cibernéticos* (Cláusula del Instituto N° 380);
 - 2.1.3 las fórmulas de defensa y las limitaciones de un proveedor de garantía financiera obligatoria con arreglo al Convenio modificado por las presentes directrices, en especial el límite de 250 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso;

- 2.1.4 la condición de que el seguro sólo cubrirá las responsabilidades según el Convenio modificado por las presentes directrices; y
- 2.1.5 la condición de que toda suma pagada en virtud del Convenio servirá para reducir la responsabilidad pendiente del transportista y/o de su asegurador en virtud del artículo *4bis* del Convenio, aún cuando ellas no sean pagadas por sus respectivos aseguradores en caso de guerra y en casos que no sean de guerra, o no se reclamen a los mismos.
- 2.2 El seguro contra riesgos de guerra debe cubrir la responsabilidad, **si la hay**, por las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por:
- guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o luchas internas ocasionadas por las mismas o todo acto de agresión perpetrado por o contra un poder beligerante;
 - captura, secuestro, arresto, restricción o detención, y las consecuencias de las mismas o cualquier intento al respecto;
 - minas abandonadas, torpedos, bombas u otras armas de guerra abandonadas;
 - los actos de todo terrorista o persona que actúe maliciosamente o motivada por razones políticas, y toda medida adoptada para evitar o hacer frente a tal riesgo;
 - confiscación y expropiación;

y pueden estar sujetos a las siguientes exenciones, limitaciones y disposiciones:

2.2.1 *Rescisión y exclusión automáticas en caso de guerra*

2.2.2 En el caso de que las reclamaciones por cada uno de los pasajeros excedan en conjunto de la cuantía de **340 millones de unidades de cuenta en total** por cada buque y suceso, el transportista tendrá derecho a invocar que se limite su responsabilidad a la cuantía de **340 millones de unidades de cuenta**, a condición de que:

- este monto se distribuya entre los reclamantes **de modo proporcional a sus reclamaciones reconocidas**;
- la distribución de este monto pueda hacerse en una o más partes a los reclamantes conocidos en el momento de la distribución; y
- la distribución de este monto pueda ser realizada por el asegurador o por el tribunal u otra autoridad competente ante la cual haya reclamado el asegurador en cualquier Estado Parte en el cual se hayan instruido procedimientos jurídicos respecto de las reclamaciones supuestamente cubiertas por el seguro.

2.2.3 Treinta días de aviso en los casos no contemplados en 2.2.1

2.3 El seguro para riesgos que no son de guerra, deberá cubrir todos los riesgos sujetos a seguro obligatorio distintos de los enunciados en 2.2, sean o no objeto de exenciones, limitaciones o exigencias en 2.1 y 2.2.

3 Un ejemplo de un conjunto de garantías de seguro ("Tarjeta azul") y un certificado de seguro, en todos los cuales se tienen en cuenta las presentes directrices, se incluyen en el Apéndice B.

4 Un Estado Parte no deberá expedir certificados sobre otros supuestos que los establecidos en el párrafo 2, a menos que la cuestión haya sido examinada antes por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional.

5 El Comité Jurídico insta al Depositario del Convenio a que, si fuera necesario, comunique las presentes directrices a todo Estado que se disponga a depositar un instrumento de firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

APÉNDICE A

Cláusulas de las pólizas de seguro a las que se hace referencia en los apartados 2.1.1, 2.1.2 y 2.2.1

Cláusula de exclusión del Instituto por contaminación radiactiva y armas químicas, biológicas, bioquímicas y electromagnéticas (Cl. 370, de 10/11/2003)

Esta cláusula será imperativa e invalidará todas las demás disposiciones de este seguro que no guarden conformidad con ella

1 El presente seguro no cubre en ningún caso las responsabilidades por pérdidas, averías o gastos directa o indirectamente causados, que se deban, o resulten de:

- 1.1 radiaciones ionizantes o contaminación por radiactividad de cualquier combustible nuclear o procedente de cualquier desecho nuclear o de la combustión del combustible nuclear;
- 1.2 la radiactividad, toxicidad, explosividad y otras propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier instalación o reactor nuclear, o de cualquier otro equipo nuclear o de un componente nuclear del mismo;
- 1.3 cualquier arma o dispositivo que utilice fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción similar o fuerza o material radiactivo;
- 1.4 la radiactividad, toxicidad, explosividad y otras propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier materia radiactiva. La exclusión de esta subcláusula no abarca los isótopos radiactivos, que no sean combustible nuclear, cuando tales isótopos se estén preparando, se transporten, almacenen o se usen con propósitos comerciales, agrícolas, médicos, científicos o similares de carácter pacífico;
- 1.5 cualquier arma química, biológica, bioquímica o electromagnética.

Cláusula de exclusión del Instituto por ataques cibernéticos (Cl. 380, 10/11/03)

1 A reserva solamente de lo indicado en la cláusula 10.2 *infra*, en ningún caso este seguro cubrirá las pérdidas, averías, o gastos directa o indirectamente causados, que se deban, o resulten de la utilización o el funcionamiento, como medio para causar daños, de cualquier ordenador, sistema de ordenadores, programa informático de ordenadores, códigos maliciosos, procesos o virus informáticos o cualquier otro sistema electrónico.

2 Cuando esta cláusula está respaldada por pólizas que cubren los riesgos de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, o disturbios civiles resultantes de éstas, o cualquier acto agresivo contra una potencia beligerante o efectuado por ésta, o terrorismo, o un acto de cualquier persona causado por motivos políticos, la cláusula 10.1 no será aplicable para excluir las pérdidas (que de no ser así estarían cubiertas) resultantes de la utilización de cualquier ordenador, sistema de ordenadores o programa informático de ordenadores o de cualquier otro sistema electrónico, en el sistema de lanzamiento o direccional, o el mecanismo de disparo, de cualquier arma o misil.

Rescisión y exclusión automáticas en caso de guerra

1.1 Rescisión automática de la cobertura

Independientemente de que se haya dado el preaviso de cancelación, la cobertura quedará AUTOMÁTICAMENTE RESCINDIDA:

- 1.1.1 si estalla una guerra (haya o no declaración de guerra) entre cualquiera de los siguientes países:

Reino Unido, Estados Unidos de América, Francia, Federación de Rusia, República Popular de China;

- 1.1.2 respecto de cualquier buque, en relación con el cual se otorga la presente cobertura, en caso que se proceda a requisar el buque en cuestión, ya sea en cuanto al título o a su uso.

1.2 Guerra de las cinco potencias

Este seguro excluye:

- 1.2.1 La responsabilidad por pérdidas, averías o gastos resultantes de:

estallido de guerra (haya o no declaración de guerra) entre cualquiera de los siguientes países:

Reino Unido, Estados Unidos de América, Francia, Federación de Rusia, República Popular de China;

- 1.2.2 requisita en cuanto al título o al uso.

APÉNDICE B

I. Ejemplos de las garantías en materia de seguros (tarjetas azules) a las que se hace referencia en la sección 3 de las Directrices

Tarjeta azul expedida por un asegurador de riesgos de guerra

Certificado expedido a los efectos de demostrar que se cuenta con cobertura de seguro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque:

Número IMO de identificación del buque:

Puerto de matrícula:

Nombre y dirección del propietario:

Se certifica que el buque arriba mencionado, mientras pertenezca al propietario cuyo nombre figura *supra*, está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en el artículo 4bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002, **con sujeción a todas las excepciones y limitaciones que se reconocen a los aseguradores de riesgos de guerra, de conformidad con el Convenio y las Directrices de implantación adoptadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional en octubre de 2006, comprendidas, en especial, las cláusulas siguientes: [Aquí pueden incluirse, en la medida en que se considere conveniente, el texto del Convenio y de las directrices con sus apéndices].**

Periodo de validez del seguro del: 20 de febrero de 2007
al: 20 de febrero de 2008

En todo momento el asegurador podrá cancelar este certificado dando a la autoridad antes mencionada un preaviso por escrito de ~~tres meses~~ 30 días, en cuyo caso la responsabilidad del asegurador mencionado a continuación cesará a partir de la fecha en que expire el plazo del preaviso, pero solamente por lo que respecta a los sucesos que se registren posteriormente.

Fecha:

Certificado expedido por:

War Risks, Inc.
[Dirección]

.....
Firma del asegurador

Como agente exclusivo de **War Risks, Inc.**

Tarjeta azul expedida por un asegurador de riesgos que no son de guerra

Certificado expedido a los efectos de demostrar que se cuenta con cobertura de seguro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque:

Número IMO de identificación del buque:

Puerto de matrícula:

Nombre y dirección del propietario:

Se certifica que el buque arriba mencionado, mientras pertenezca al propietario cuyo nombre figura *supra*, está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en el artículo 4bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002, ***con sujeción a todas las excepciones y limitaciones que se reconocen a los aseguradores de riesgos que no sean de guerra, de conformidad con el Convenio y las directrices de implantación adoptadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional en octubre de 2006 comprendidas, en especial, las cláusulas siguientes: [Aquí pueden incluirse, en la medida en que se considere conveniente, el texto del Convenio y de las directrices con sus apéndices].***

Periodo de validez del seguro del: 20 de febrero de 2007

al: 20 de febrero de 2008

En todo momento el asegurador podrá cancelar este certificado dando a la autoridad antes mencionada un preaviso por escrito de tres meses, en cuyo caso la responsabilidad del asegurador mencionado a continuación cesará a partir de la fecha en que expire el plazo del preaviso, pero solamente por lo que respecta a los sucesos que se registren posteriormente.

Fecha:

Certificado expedido por:

PANDI P&I

[Dirección]

.....
Firma del asegurador

Como agente exclusivo de ***PANDI P&I***

II. Modelo del certificado de seguro al que se hace referencia en la sección 3 de las Directrices

**CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA
CON RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O
LESIONES DE LOS PASAJEROS**

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 4bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Nº IMO de identificación del buque	Puerto de matrícula	Nombre y dirección completa del establecimiento principal del transportista que efectúa de hecho el transporte

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 4bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y/o del garante (de los garantes)

La cobertura de seguro que se certifica mediante el presente documento está dividida en una parte que corresponde al seguro de riesgos de guerra y otra parte que corresponde al seguro de riesgos que no son de guerra, de conformidad con las directrices de implantación adoptadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional en octubre de 2006. Para cada una de estas partes de la cobertura de seguro son de aplicación todas las excepciones y limitaciones que se contemplan en el Convenio y en las directrices de implantación. Los aseguradores no son responsables solidariamente. Los aseguradores son:

Para los riesgos de guerra: *War Risks, Inc.*, [dirección]

Para los riesgos que no son de guerra: *Pandi P&I*, [dirección]

Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

(Nombre completo del Estado)

O

La siguiente fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 4*bis*:

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de
(nombre completo del Estado) por (nombre de la institución u
organización)

En A

(Lugar)

(Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expida o refrende el certificado)

Notas explicativas:

- 1 Opcionalmente, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.
- 4 En el epígrafe "Duración de la garantía", indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.
- 5 En el epígrafe "Dirección" del asegurador (de los aseguradores) y (o) del garante (de los garantes), deberá indicarse el establecimiento principal del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el establecimiento en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.