



COMITÉ JURÍDICO  
78º periodo de sesiones  
19-23 octubre de 1998  
Punto 11 del orden del día

LEG 78/11  
2 noviembre 1998  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA  
EN SU 78º PERIODO DE SESIONES**

**Índice**

	<b>Párrafos</b>	<b>Páginas</b>
A INTRODUCCIÓN	1-11	2-4
B INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	12	4
C PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA	13-48	4-10
D PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	49-97	10-16
E INDEMNIZACIÓN POR LA CONTAMINACIÓN OCASIONADA POR LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES	98-125	16-20
F PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHAS DE LAS REUNIONES DE 1999	126-129	20-21
G EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	130-138	21-22
H COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	139-140	22
I CUESTIONES SURGIDAS DEL 80º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	141-150	22-23
J OTROS ASUNTOS	151-154	23-24
a) Unidades y estructuras para operaciones mar adentro		
b) Elección del Vicepresidente		

**ANEXO 1 - ORDEN DEL DÍA DEL 78º PERIODO DE SESIONES**

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.

## A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 78º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 19 al 23 de octubre de 1998, bajo la presidencia del Sr. A.H.E. Popp (Canadá).

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

ALEMANIA	IRLANDA
ARABIA SAUDITA	ITALIA
ARGENTINA	JAMAICA
AUSTRALIA	JAPÓN
BAHAMAS	KUWAIT
BANGLADESH	LETONIA
BRASIL	LIBERIA
CANADÁ	MALASIA
COLOMBIA	MARRUECOS
CÔTE D'IVOIRE	MÉXICO
CUBA	NIGERIA
CHILE	NORUEGA
CHINA	PAÍSES BAJOS
CHIPRE	PANAMÁ
DINAMARCA	PERÚ
EGIPTO	POLONIA
ESLOVENIA	REINO UNIDO
ESPAÑA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DE COREA
ESTONIA	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA
FEDERACIÓN DE RUSIA	DE COREA
FILIPINAS	SINGAPUR
FINLANDIA	SUDÁFRICA
FRANCIA	SUECIA
GABÓN	SUIZA
GHANA	TAILANDIA
GRECIA	TRINIDAD Y TABAGO
HONDURAS	TÚNEZ
INDIA	TURQUÍA
INDONESIA	UCRANIA
IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL	VANUATU

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

3 En el periodo de sesiones participó un representante de las NACIONES UNIDAS.

4 También participaron en el periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones:

COMISIÓN EUROPEA (CE)  
 FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)  
 LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES

FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A  
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FONDO IOPC)  
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES  
LIBRES (CIOSL)  
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)  
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE  
BUQUE (IFSMA)  
FORO INTERNACIONAL DE EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA  
PETROLERA (FORO E y P)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE  
PETROLEROS (INTERTANKO)  
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN  
(CLUBES P e I)  
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y SUS  
RECURSOS (UICN)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES  
GASEROS (SIGTTO)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA  
(INTERCARGO)

5 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General señaló que la labor que está realizando el Comité constituye una demostración de los esfuerzos que se están haciendo para fomentar la seguridad marítima y la protección del medio marino de un modo práctico y útil y él esperaba que los delegados lograsen nuevos avances y mantuvieran un debate constructivo durante la semana.

6 El Secretario General recordó que en el presente año se conmemoraba el cincuentenario de la adopción del Convenio constitutivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, actualmente OMI, y que durante todo el año se había aprovechado esta ocasión para centrar la atención sobre el papel de la OMI, su pasado, presente y futuro. Los esfuerzos del Comité Jurídico para elaborar, revisar e implantar instrumentos jurídicos seguían constituyendo una parte esencial de las actividades de la Organización.

7 El Día Marítimo Mundial se celebró el pasado 24 de septiembre, bajo el lema **Cincuentenario de la OMI: el transporte marítimo y los océanos**, que brindó a la OMI la oportunidad de demostrar la importancia que sigue teniendo el transporte marítimo para la economía mundial y la labor que la Organización ha llevado a cabo para conseguir una navegación más segura y mares más limpios. La exposición instalada en el vestíbulo forma parte de las actividades organizadas con motivo del cincuentenario de la Organización, y el Secretario General animó a los delegados que todavía no la hubieran visitado a que lo hiciesen durante el actual periodo de sesiones.

8 El Secretario General señaló que el Comité ya llevaba algún tiempo examinando los tres puntos principales del orden del día y que, a juzgar por los documentos presentados, era evidente que el interés por esos puntos seguía siendo considerable y que, desde el último periodo de sesiones, se había desarrollado una gran labor. También señaló que, aunque se había alcanzado un acuerdo con respecto a determinadas cuestiones, todavía seguían pendientes de resolución varios puntos de cierta complejidad, y que esperaba que en el actual periodo de sesiones fuese posible avanzar con relación a los dos puntos prioritarios, a saber: la provisión de garantía financiera y la remoción de restos de naufragio.

9 El Secretario General presentó a la Sra. Rosalie Balkin, nueva Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, tras la partida del Sr. Magnus Göransson para ocupar el cargo de Presidente de Sala del Tribunal de Segunda Instancia de Svea (Suecia). En tanto que antigua jefe de la delegación de Australia en el Comité y ex Vicepresidenta del mismo, el Secretario General confiaba en que, dada su experiencia previa de la labor del Comité, y contando con la competente asistencia de la Sra. Mbanefo y de los demás miembros de la Secretaría, el Comité Jurídico podría seguir disponiendo de todos los medios y servicios requeridos para su labor.

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

11 A continuación se resumen las deliberaciones y conclusiones del Comité sobre los distintos puntos del orden del día.

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

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

## **C PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA (punto 3 del orden del día)**

### **I Reclamaciones relacionadas con los pasajeros**

13 En relación con este punto del orden del día el Comité examinó un informe del Grupo de trabajo por correspondencia que contenía un proyecto de articulado para enmendar el régimen existente en virtud del Convenio de Atenas (documento LEG 78/3/1) y que fue presentado por la delegación de Noruega, país coordinador de los trabajos del Grupo.

14 Al presentar el documento LEG 78/3/4, la delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) subrayó que si se introducía el seguro obligatorio, debía hacerse en el contexto del Convenio de Atenas, que establece un régimen de responsabilidad claramente definido. El representante de la ICS también destacó las diferencias existentes entre el transporte marítimo y el aéreo, lo que, a su juicio, suponía que las enmiendas al Convenio de Atenas no tendrían necesariamente que ajustarse a los principios del régimen de responsabilidad que se está examinando en relación con el Convenio de Varsovia.

15 El Comité examinó cinco cuestiones principales, a saber: la forma de seguro, las reclamaciones que quedarían cubiertas, el fundamento de la responsabilidad, los límites de la responsabilidad y el concepto de transportista.

## **Forma del seguro**

16 Bajo este epígrafe, la delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) presentó su ponencia sobre el seguro personal contra accidentes, contenida en el documento LEG 78/3/3. A este respecto, señaló la capacidad de seguro que existe actualmente y la voluntad de los aseguradores de ofrecer una cobertura de seguro personal contra accidentes. También se refirió a los datos estadísticos sobre pérdidas de vidas humanas ocurridas en el mar entre 1990 y 1997, datos que demostraban que no existe actualmente ninguna tendencia que relacione la evaluación de los riesgos con el cálculo de las primas.

17 El Comité debatió las distintas opciones propuestas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia para regular la cuestión del seguro obligatorio, comparando las características del seguro obligatorio de responsabilidad civil con las del seguro personal contra accidentes.

18 Un número importante de delegaciones estaba a favor de un régimen de seguro obligatorio de responsabilidad civil similar a los establecidos por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio SNP. A su juicio, éste era un tipo de garantía financiera que los Estados conocían y que había resultado eficaz para alcanzar los principales objetivos que justificaban la introducción de un seguro obligatorio, es decir, la seguridad y accesibilidad de la indemnización y un trato igual para todas las reclamaciones. Otra ventaja de este tipo de seguro era la posibilidad de verificar los certificados de seguro en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto. A juicio de esas delegaciones, el hecho de ofrecer la posibilidad de elegir entre un seguro obligatorio de responsabilidad civil y el régimen de seguro contra accidentes introduciría complicaciones innecesarias que darían lugar a una inseguridad jurídica y a una mayor posibilidad de litigios. Algunas delegaciones previnieron contra la posibilidad de que una combinación de ambos sistemas pudiera resultar en una duplicación del seguro y de la indemnización. Algunas delegaciones consideraban injusto un sistema de tarifas para el seguro contra accidentes al estar predeterminados los pagos y no ofrecer, por tanto, la flexibilidad necesaria para adaptarse a las distintas situaciones de los demandantes. Algunas delegaciones también expresaron dudas con respecto a la posibilidad real de verificar la solvencia del asegurador en el caso del seguro contra accidentes.

19 Varias delegaciones se mostraron partidarias, sin embargo, de seguir examinando el seguro contra accidentes, bien como alternativa al seguro de responsabilidad civil, bien como complemento de éste. A este respecto se señaló que el sistema de tarifas sólo era una opción más del seguro contra accidentes. Otra sería dejar que los tribunales evaluaran los daños con arreglo a las legislaciones nacionales, con lo cual las indemnizaciones serían semejantes a las percibidas con arreglo a un seguro de responsabilidad civil. También se señaló que la combinación de ambos sistemas ofrecería al transportista la posibilidad de elegir y que esto no tenía por qué resultar en una doble responsabilidad, puesto que en el caso del seguro personal contra accidentes el transportista no sería la persona responsable, sino un mero intermediario encargado de contratar el seguro en nombre del pasajero. Otra ventaja importante del seguro contra accidentes sería que, puesto que las víctimas podrían recibir directamente la indemnización, en tanto que personas aseguradas, con arreglo a lo estipulado en su póliza, la conducta dolosa del transportista no sería un obstáculo para el pago de la indemnización.

20 Atendiendo a una petición de la presidencia, la delegación observadora de los Clubes P e I esbozó una solución alternativa, cuyos pormenores se remitirán al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia.

21 Se señaló que en la elección última que hiciera el Comité del tipo de seguro obligatorio habría que tener en cuenta las repercusiones para la navegación comercial en función del tipo de transporte de pasajeros considerado, por ejemplo los de cruceros y transbordadores.

22 En vista de la divergencia de opiniones, el Comité acordó seguir estudiando la opción de un seguro obligatorio de responsabilidad civil, pero examinando además también la posibilidad de introducir un seguro personal contra accidentes, bien como complemento del seguro obligatorio de responsabilidad civil, bien como alternativa a éste.

### **Reclamaciones cubiertas**

23 Si bien hubo acuerdo general en que el seguro obligatorio debía cubrir las reclamaciones por muerte y lesiones corporales, varias delegaciones se opusieron a que el seguro cubriera otro tipo de reclamaciones. Otras, sin embargo, no veían razón para no incluir las reclamaciones relacionadas con los equipajes.

24 El Comité señaló que la solución definitiva sobre el tipo de reclamaciones que quedarían cubiertas dependía del tipo de seguro que se acordara finalmente. Por consiguiente, el Comité decidió volver sobre esta cuestión una vez que hubiera adoptado una decisión definitiva sobre el tipo de seguro.

### **Fundamento de la responsabilidad**

25 Varias delegaciones recordaron que el primer objetivo que tuvo el Comité al introducir el seguro obligatorio había sido garantizar una indemnización adecuada para las reclamaciones relacionadas con los pasajeros. A juicio de algunas delegaciones, ese objetivo podría alcanzarse simplemente exigiendo a los propietarios de buques prueba de seguro obligatorio y actualizando los límites de indemnización del Convenio de Atenas, sin modificar en lo esencial el fundamento de la responsabilidad establecida en ese Convenio. Esas delegaciones opinaron que no debía destruirse el Convenio de Atenas y, por consiguiente, se opusieron a la introducción de un régimen de responsabilidad objetiva. A su juicio, en el derecho marítimo no debían seguirse los precedentes del transporte aéreo dadas las diferentes características de los posibles riesgos para los pasajeros marítimos. A este respecto se señaló que en el caso del transporte marítimo el deber legal de prudencia de los pasajeros es mucho más amplio. Sería injusto hacer objetivamente responsable al transportista en los casos en que la muerte o las lesiones de un pasajero no se debieran a la negligencia del transportista sino a la del propio pasajero. Un delegado señaló, sin embargo, que el artículo 6, que ofrece al transportista un medio de defensa en caso de negligencia concurrente del pasajero, supone una escapatoria poco deseable.

26 Por otro lado, varias delegaciones eran partidarias de introducir un régimen de responsabilidad objetiva, semejante al del proyecto de enmienda del Convenio de Varsovia que se está examinando en la OACI, por considerar que los pasajeros de buques y aeronaves deben gozar de la misma protección. Una delegación opinó que la responsabilidad objetiva la contrapartida de la imposición de límites, y otra estaba a favor de la responsabilidad objetiva por estimar que una responsabilidad fundada en la culpa probablemente diera lugar a muchos más litigios.

27 Con respecto al sistema de dos estratos, el Comité examinó tres opciones, a saber:

- un primer estrato de responsabilidad objetiva hasta los límites establecidos por el Protocolo de 1990 relativo al Convenio de Atenas y un segundo estrato de responsabilidad fundada en la culpa con límites que duplicarían los del primero y con inversión de la carga de la prueba;
- un primer estrato de responsabilidad objetiva hasta los límites establecidos por el Protocolo de 1990 relativo al Convenio de Atenas y un segundo estrato de responsabilidad fundada en la culpa con inversión de la carga de la prueba, pero sin límite de responsabilidad; y

- un primer estrato de responsabilidad objetiva, con supresión del artículo 6, relativo a la negligencia concurrente del pasajero, acompañado de un segundo estrato en el que la responsabilidad por culpa no tendría límites, o bien estaría regulada por la legislación nacional. En este último caso, se eliminaría el artículo 13 del Convenio.

28 El Comité llegó a la conclusión de que, a falta de acuerdo sobre una opción concreta, no debía modificarse el fundamento de la responsabilidad del Convenio de Atenas.

### **Límites de responsabilidad**

29 La mayoría de las delegaciones que intervinieron estuvo de acuerdo en la necesidad de incrementar los límites de responsabilidad que figuran actualmente en el Convenio de Atenas. A este respecto, varias delegaciones señalaron que los límites establecidos por el Protocolo de 1990 ya estaban desfasados. Una delegación propuso un límite de 500 000 DEG, como mínimo, para las reclamaciones por muerte y lesiones corporales, pero algunas otras estimaron que esta cifra era demasiado elevada, especialmente en el caso de los buques de pasaje grandes. Algunas otras delegaciones opinaron que los límites de responsabilidad dependerían del tipo de régimen de responsabilidad que se adoptara finalmente.

30 El Comité señaló que debía proseguirse el debate sobre estas cuestiones.

### **Concepto de transportista**

31 Algunas delegaciones apoyaron la propuesta que figuraba en el texto elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia, la cual mantenía la responsabilidad tanto del transportista ejecutor como del contratante en virtud del Convenio de Atenas. No obstante, hubo divergencia de opiniones en cuanto a la conveniencia de que el convenio impusiera explícitamente la obligación de contratar el seguro a un transportista en particular o que, por el contrario, esto lo resolviera la práctica comercial normal.

32 Aunque algunas delegaciones opinaron que no era necesario estipular cuál de los transportistas debía contratar el seguro, otras señalaron que las normas relativas al seguro obligatorio eran normas de derecho público y que, por tanto, el texto debía establecer claramente quién tendría la obligación de aportar el seguro.

33 Se hicieron varias observaciones en relación con las posibles funciones del transportista contratante y del ejecutor. Se señaló que, en general, la obligación de contratar el seguro de los pasajeros la asumía el transportista ejecutor, que también estaría sujeto a la supervisión por el Estado rector del puerto. Se opinó que para las autoridades portuarias sería más fácil que únicamente el transportista ejecutor tuviera obligación de contratar el seguro. En el caso de que la persona asegurada fuera el transportista contratante se crearía una situación compleja cuando los billetes de los pasajeros de un mismo buque hubieran sido expedidos por más de un transportista contratante. Cada uno de esos transportistas tendría que figurar en los correspondientes certificados de seguro. Habida cuenta de tales complicaciones, se sugirió que, al igual que en el caso del Convenio de Responsabilidad Civil o en el del Convenio SNP, la persona asegurada pudiera ser el propietario del buque.

34 Sin embargo, se subrayaron las diferencias que existen entre los ámbitos de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio SNP, por un lado, y el del Convenio de Atenas, por otro, para demostrar que las disposiciones sobre el seguro obligatorio tendrían que ser diferentes en este último caso. En los dos primeros casos, el propietario del buque es responsable del funcionamiento de éste frente a terceros. De ahí, la necesidad de que contrate el seguro y presente un certificado de seguro refrendado por las autoridades del Estado de abanderamiento, que se examina en el marco de la supervisión por el Estado

rector del puerto. En la contratación de un seguro para cubrir a los pasajeros como parte de un contrato de transporte se siguen, por el contrario, criterios diferentes, según los cuales tal vez no fuera estrictamente necesario expedir certificados semejantes a los exigidos por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio SNP. Las condiciones de la cobertura de seguro, incluidos los límites de responsabilidad, podrían normalmente incluirse en el billete del pasajero.

35 Habida cuenta de las opiniones expresadas durante el debate, la cuestión siguió examinándose en un grupo de trabajo oficioso. Basándose en tales deliberaciones, Noruega presentó el documento LEG 78/WP.1, según el cual, el transportista que efectuara el transporte habría de mantener un seguro u otra garantía financiera. En la propuesta se indica que ese seguro debería cubrir la responsabilidad de los transportistas ejecutor y contratante por lesiones corporales. En ella se mantiene la opción de una póliza abierta de seguro personal contra accidentes, con la salvedad de que esa póliza debería ser en todos los aspectos tan favorable a los pasajeros como una póliza de seguro de responsabilidad civil aceptable en virtud del Convenio. En la propuesta también se estipula que todo pago efectuado para satisfacer las reclamaciones descargaría de sus responsabilidades al transportista ejecutor y al transportista contratante en las cuantías abonadas. El Comité acordó ocuparse de esta propuesta en el próximo periodo de sesiones.

### **Cláusula de salvaguardia**

36 El Comité tomó nota de las propuestas contenidas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia para incluir una "cláusula de salvaguardia", con arreglo a la cual los Estados Partes podrían formular en cualquier momento una reserva con respecto a las obligaciones de un instrumento en la medida en que tales obligaciones entrasen en conflicto con las de un instrumento de la OMI más reciente, de carácter obligatorio y en vigor para el Estado en cuestión.

37 A juicio de algunas delegaciones, la introducción de tal cláusula plantearía cuestiones complejas de derecho internacional público de los tratados, que no debían abordarse en relación con la enmienda del Convenio de Atenas. Otras delegaciones opinaban que, aunque a primera vista la introducción de una cláusula de salvaguardia podía desembocar en un mosaico imprevisto de obligaciones convencionales, esta cuestión debía quedar abierta para ulterior debate, ya que no tenían, por el momento, una idea lo suficientemente clara de sus ventajas e inconvenientes.

### **Labor futura**

38 El Comité pidió al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia que, con la ayuda de algunos voluntarios, elaborase un proyecto de protocolo para examinarlo en el próximo periodo de sesiones. Ese proyecto debe centrarse en las diferentes cuestiones planteadas acerca del seguro, así como en los límites de responsabilidad.

## **II Código de la OMI**

39 La delegación del Reino Unido presentó un documento suscrito por varios países en el que figura un proyecto de código de la OMI que establece normas mínimas recomendadas sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo (documento LEG 78/3/2). La Cámara Naviera Internacional (ICS) presentó la segunda parte del documento LEG 78/3/4, en el que la Cámara apoya el mencionado código.

40 La elaboración de un código recibió un amplio apoyo, dado que en la práctica supone un avance. Las enmiendas al proyecto actual propuestas por algunas delegaciones también tuvieron un respaldo general. Dichas enmiendas incluyen la introducción de una cláusula sobre inmunidad soberana y mejoras de redacción.

41 Según la opinión de algunas delegaciones, con la cual concordaba la ICS, la aprobación del código evitaría la necesidad de adoptar instrumentos relativos al seguro obligatorio que cubran reclamaciones tales como las relacionadas con la remoción de restos de naufragio y los derrames de combustible líquido. Otras delegaciones se opusieron a ese parecer, dado que, a su juicio, la entrada en vigor de un instrumento de carácter no obligatorio como el código, que establecería normas mínimas, no soslayaba la necesidad de considerar normas internacionales obligatorias para garantizar una indemnización adecuada en relación con este tipo de reclamaciones.

42 Varias delegaciones hicieron hincapié en que, una vez aprobado, el Código tendría que quedar sometido al examen del Comité con objeto de determinar su eficacia para evitar la utilización de buques no asegurados.

43 Se formularon varias observaciones sobre la forma del Código y su ámbito de aplicación. Se opinó que, dado su carácter recomendatorio, este instrumento no debería utilizarse para introducir indirecta y subrepticamente normas obligatorias sobre el seguro. En este sentido, algunas delegaciones señalaron que los Estados rectores de puertos no debían aprovechar la necesidad de asegurar hasta los límites establecidos por el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, para imponer a los Estados de abanderamiento un seguro obligatorio con arreglo a lo estipulado en este tratado. No obstante, se indicó que esto podría evitarse mediante la aplicación del segundo punto del párrafo 4.1 del proyecto de código. Algunas delegaciones hicieron hincapié en que el código no debía convertirse, él mismo, en un medio más de la supervisión por el Estado rector del puerto.

44 Algunas delegaciones pusieron en entredicho la referencia que figura entre corchetes (en el párrafo 5) a las condiciones ofrecidas por los Clubes P e I en relación con el seguro, dado que el seguro de responsabilidad civil también podría contratarse con otros aseguradores. En ese sentido, se hizo referencia a los aseguradores de cascos, los cuales también cubren, en casos de abordaje, el riesgo contra terceros cubierto normalmente por los Clubes P e I.

45 A juicio de algunas delegaciones, el lenguaje empleado y la estructura del proyecto de instrumento sometido a examen demostraban que éste debía ser considerado como un conjunto de directrices con carácter de recomendación, en lugar de como un código. También se sugirió que las directrices debían ir dirigidas a los Gobiernos, y no a determinados sectores de la comunidad marítima.

46 El Comité decidió continuar sus deliberaciones con una versión modificada del proyecto que se presentará en el próximo periodo de sesiones. Esa versión deberá incluir una cláusula sobre inmunidad soberana, un nuevo párrafo 5 y varios cambios de redacción propuestos durante las deliberaciones mantenidas en el presente periodo de sesiones.

### **Reclamaciones relacionadas con la tripulación**

47 El Comité tomó nota de la información facilitada por la OIT en relación con la decisión del Comité de pedir que se mantuvieran consultas con dicha Organización sobre la posibilidad de constituir un grupo mixto especial de expertos OMI/OIT. El Grupo tendría como finalidad examinar la cuestión de la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente del mar (véase el párrafo 48 del documento LEG 77/11). La información recibida indica que la propuesta destinada a constituir ese grupo se presentará al Consejo de Administración de la OIT en su 273ª reunión, que se celebrará en noviembre de 1998.

48 La Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL) invitó al Comité a que observara que tal vez fuese oportuno tomar en consideración las cuestiones debatidas por el Grupo antes de formular una recomendación para la aprobación del código. El Comité decidió, sin embargo, avanzar en su labor para terminar el código o las directrices.

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

49 El Comité examinó dos documentos: el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, en el que figuraban algunos proyectos de artículos (LEG 78/4/2), y un documento presentado por el Comité Marítimo Internacional (CMI) (LEG 78/4/1) que consistía en un comentario actualizado artículo por artículo del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio.

50 El Comité acordó organizar el examen de esta cuestión en torno a los siguientes temas.

#### **Definición de riesgo**

51 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que se trataba de saber si los daños leves o pasajeros que no representen un riesgo a largo plazo o de gran importancia para el medio ambiente o la seguridad deberían incluirse en el proyecto de convenio. Recordó que durante el 77º periodo de sesiones se había decidido que se intentaría eliminar los daños leves y que, por esta razón, el Grupo de trabajo por correspondencia había propuesto incluir un nuevo apartado b) en el párrafo 4) del artículo I, que se basa en el apartado d) del artículo 1 del Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989.

52 Al representante del CMI le preocupaba que esta disposición pudiera crear, subrepticamente, un régimen de responsabilidad con respecto al carbón y otras cargas sólidas a granel que, según recordaba, se habían excluido intencionalmente del Convenio SNP. También mencionó que el Comité debería aclarar si, en el párrafo 5 del artículo I, la expresión "todo Estado" significa el Estado ribereño o el Estado Contratante.

53 Al examinar este nuevo apartado, algunas delegaciones cuestionaron de manera más general, la justificación de la inclusión de riesgos ambientales en el proyecto de convenio, señalando que ya existen instrumentos convencionales internacionales que tratan de tales riesgos. Por consiguiente, propusieron que se suprimiera este nuevo apartado.

54 Sin embargo, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra respaldó la inclusión de los riesgos ambientales en el proyecto de convenio basándose en que esto sería coherente con otros tratados y contribuiría a proteger el litoral y los intereses conexos, como la pesca. También estuvieron a favor de que se incluyera el nuevo apartado b) en el párrafo 4 del artículo I.

55 La delegación observadora de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN) señaló que la inclusión de los riesgos ambientales era coherente con las obligaciones de los Estados en virtud de la Convención sobre el Derecho del Mar. Además, en su opinión, no se produciría ninguna duplicación con el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio SNP ya que en estos convenios no se pide específicamente la remoción de los restos de naufragio que supongan un riesgo para el medio marino. Además, puede haber otros riesgos para el medio marino que no están incluidos en convenios existentes, tales como los riesgos que presentan los plásticos, el grano y las colisiones de restos de naufragio con barreras de coral.

56 El Comité decidió mantener el nuevo apartado sin los corchetes, pensando que aquellas delegaciones que tuvieran dudas probablemente volverían a plantear la cuestión. También decidió suprimir las palabras "de superficie" en el apartado a) de esta definición, con arreglo a las opiniones manifestadas por la mayoría de los Estados que tomaron la palabra sobre el tema. A este respecto, la delegación observadora del CMI indicó que el Subcomité del CMI había examinado si la expresión "de superficie" debía excluirse de la definición y había llegado a la conclusión opuesta, por considerar que con esa exclusión se ampliaría excesivamente el ámbito de aplicación del proyecto de convenio. El Comité también decidió que la referencia a "todo Estado" en el párrafo 5 del artículo I debe entenderse como una referencia a un Estado Parte que debe ser al mismo tiempo Estado ribereño.

### **Ámbito geográfico de aplicación**

57 Al presentar este tema, el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia recordó que en el proyecto de convenio la delimitación del ámbito de aplicación está relacionada con el Estado cuyos intereses se vean más directamente amenazados por el buque o los restos de naufragio. Sin embargo, señaló que podría hacer falta una aclaración, que se conseguiría vinculando el ámbito geográfico de aplicación a las aguas situadas por encima de la plataforma continental. Para que las cosas queden más claras, el Grupo propuso un nuevo proyecto de párrafo 8 del artículo I que, de ser aprobado por el Comité, obligaría a enmendar en consecuencia el párrafo 1 del artículo II, como se indica en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia.

58 El representante del CMI manifestó su preocupación por la posible inclusión de la plataforma continental, ya que éste es un concepto complejo y no está resuelto todavía en muchos países. Por consiguiente, el CMI recomendó que el problema se tratara de acuerdo con el enunciado del artículo 3 b) del Convenio SNP, es decir, mediante la limitación de la aplicación del proyecto a la zona económica exclusiva (ZEE) o zona marítima equivalente.

59 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra se manifestaron a favor de limitar el ámbito geográfico de aplicación a la ZEE por motivos de uniformidad y claridad. Otras delegaciones preferían que el ámbito geográfico de aplicación que incluyera la plataforma continental, ya que ésta podía representar una zona marítima más amplia y no precisaría ninguna declaración por parte de los Estados.

60 Una delegación señaló que la ZEE se superpone a la plataforma continental y propuso que el proyecto de convenio se aplicara a ambos conceptos. Algunas delegaciones respaldaron esta propuesta.

61 Tras recordar al Comité que en la plataforma continental y más allá de la ZEE la autoridad del Estado ribereño está limitada a la exploración y explotación de los recursos naturales, una delegación propuso que se volviera a redactar el párrafo 1 del artículo II del siguiente modo:

"... salvo disposición expresa en otro sentido, el presente Convenio se aplicará a los buques y restos de naufragio situados más allá del mar territorial de cualquier Estado que constituyan un riesgo en una zona costera o marítima sobre la cual el Estado que intervenga ejerza derechos soberanos y la jurisdicción sobre los recursos naturales de conformidad con el derecho internacional."

Esta propuesta fue apoyada por otra delegación.

62 Algunas delegaciones opinaron que el ámbito geográfico de aplicación propuesto parecía englobar una zona demasiado alejada del litoral. Esas delegaciones señalaron que muchos de los principios en los que se basa el proyecto de convenio se asemejan mucho a los del Convenio de Salvamento y, que por motivos de uniformidad, en el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio debería

adoptarse el ámbito de aplicación que establece el artículo 1 d) del Convenio de Salvamento, a saber: "en aguas costeras o interiores o en las aguas adyacentes a éstas".

63 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó sustituir el párrafo 8 del artículo I por un nuevo texto que reflejara la delimitación de la ZEE. Sin embargo, debido a las opiniones expresadas en el Comité se decidió que el párrafo se mantendría entre corchetes. A este respecto, el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia presentó verbalmente una propuesta basada en el artículo 3 b) del Convenio SNP que se presentó posteriormente al Comité en un documento de trabajo (LEG 78/WP.2) para que el Grupo de trabajo por correspondencia volviera a examinarla con el fin de elaborar un ámbito de aplicación claramente definido.

### **Responsabilidad del Estado**

64 Al presentar esta cuestión, el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia aclaró que la propuesta de inclusión en el párrafo 7 del artículo VII del proyecto que había elaborado el Grupo basándose en el artículo VI del Convenio de Intervención, se centraba en los daños intencionales causados a los restos de naufragio o a los buques para operaciones de remoción de restos de naufragio.

65 El representante del CMI señaló las grandes diferencias que existen en las legislaciones nacionales respecto al tema de la responsabilidad del Estado. Indicó al Comité que lo prudente sería no incluir tal disposición en el proyecto de convenio.

66 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra respaldó la opinión expresada por el representante del CMI de que sería preferible no incluir una disposición sobre la responsabilidad del Estado en el proyecto de convenio. La mera mención de la responsabilidad del Estado en un tratado podría constituir un obstáculo para su amplia ratificación, y ni el Convenio de Responsabilidad Civil ni el Convenio SNP tienen una cláusula similar. Sin embargo, algunas delegaciones, basándose en su derecho nacional, apoyaron la inclusión de una disposición que trate de la responsabilidad del Estado. Una delegación opinó que esta inclusión supondría una salvaguardia de los intereses legítimos de los propietarios de buques.

67 A la luz de las deliberaciones mantenidas, el Comité decidió suprimir el párrafo 7 del artículo VII.

### **Contribución de los intereses de la carga**

68 Al presentar este punto, el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia señaló que este tema nunca había sido examinado en detalle por el Comité. Recordó que no es el objetivo del proyecto de convenio cambiar el *statu quo* por lo que respecta al encauzamiento de las reclamaciones y las normas de limitación de la responsabilidad del propietario de buque. A continuación, se refirió a los argumentos en favor o en contra de la contribución de los intereses de la carga destacados en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, y comentó que las disposiciones del Convenio de Salvamento influyen en la forma en que se tratan las operaciones de remoción de los restos de naufragio en los procedimientos judiciales y, por consiguiente, el propietario de la carga ya contribuye, en esa medida, al pago de los gastos de remoción de restos de naufragio.

69 Una delegación señaló que si se mantenía el artículo VIII *ter*, que actualmente está entre corchetes, se ayudaría a resolver los problemas de la posible contribución de los intereses de la carga en los casos en los que las medidas adoptadas en virtud del proyecto de convenio se considerasen operaciones de salvamento. No obstante, habría que tener en cuenta lo siguiente:

- el propietario de la carga destruida o perdida como resultado de operaciones de remoción de restos de naufragio no debería contribuir al coste de las operaciones de remoción; y
- la parte que realizase la remoción de los restos de naufragio podría solicitar la contribución del propietario de la carga, recuperada total o parcialmente, en virtud del derecho nacional aplicable o del Convenio de Salvamento, 1989.

70 Esta propuesta contó con el apoyo de algunas delegaciones que consideraban que en algunas circunstancias puede haber contribución de los intereses de la carga. Una de esas delegaciones indicó que la contribución de los intereses de la carga puede estar justificada cuando la necesidad de remoción se deba exclusiva o principalmente a la naturaleza de la carga. También se manifestó la opinión de que la inclusión de disposiciones sobre la contribución de los intereses de la carga supondría una carga excesiva para el convenio.

71 El Comité decidió que la cuestión de la contribución de los intereses de la carga debía volver a examinarse a la luz de las observaciones hechas en el presente periodo de sesiones.

### **Buques y restos de naufragio**

72 Al presentar este punto, el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia observó que el objetivo del proyecto de convenio es tratar no sólo los restos de naufragio, es decir, los buques hundidos o varados, sino también los siniestrados, por ejemplo, los buques a la deriva con problemas en las máquinas, y otros que previsiblemente puedan convertirse en restos de naufragio. A este respecto, se refirió a la definición de "siniestro" en el proyecto de convenio que, de acuerdo con una decisión previa del Comité, incluye tanto los buques a la deriva como otros buques que pueden convertirse en restos de naufragio. Sin embargo, en el Grupo de trabajo por correspondencia se manifestó la preocupación de que esto pudiera dar lugar a una aplicación general del convenio a buques que, aunque estén a la deriva, tal vez no lleguen nunca a convertirse en restos de naufragio.

73 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra manifestó su preocupación en cuanto a la inclusión de los buques a la deriva en el proyecto de convenio. A este respecto, una delegación, respaldada por otras varias, sugirió que ello podría dar lugar a un conflicto con el Convenio de Intervención, que haría necesario introducir las modificaciones correspondientes en dicho Convenio. También se manifestó preocupación por las posibles repercusiones de la ampliación de la jurisdicción del Estado ribereño más allá del mar territorial debido a la inclusión de los buques a la deriva. Una delegación sugirió que el proyecto de convenio se limitara a las medidas que tomaran los Estados ribereños contra los siniestros o los restos de naufragio, y no contra los buques. Dicha delegación observó que esta propuesta, de adoptarse, podría suponer el volver a redactar la definición de "restos de naufragio" y de "siniestro", conceptos que, en la actualidad, no están directamente vinculados con el de riesgo.

74 El Comité decidió pedir al Grupo de trabajo por correspondencia que volviera a estudiar esta cuestión a la luz de las observaciones formuladas en el periodo de sesiones.

## **Prescripción**

75 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que el motivo por el que se había introducido un límite general de seis años, además del plazo de prescripción de tres años, era para indicar claramente cuándo se extingue exactamente el derecho de interponer una acción de indemnización en virtud del proyecto de convenio. Observó que esta disposición es conforme al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio SNP salvo que el plazo de prescripción general es de seis años, en vez de 10 años.

76 El representante del CMI manifestó la opinión de que en el proyecto de convenio debe mantenerse un equilibrio entre los intereses de las partes, particularmente entre los de los Estados y los de los propietarios de buques.

77 En su opinión, el plazo de prescripción estipulado en el proyecto de convenio era demasiado largo. Puesto que la situación de la remoción de restos de naufragio se asemeja a la del abordaje y el salvamento, un plazo de prescripción de dos años desde el momento del suceso, que es lo que está previsto en el Convenio de Salvamento, daría al Estado tiempo suficiente de interponer una acción contra el propietario de buque, sobre todo teniendo en cuenta que la fecha del suceso se conocería casi inmediatamente.

78 En las deliberaciones que siguieron, aunque la propuesta del CMI recibió el respaldo de unas cuantas delegaciones, la mayoría apoyó la propuesta del Grupo de trabajo por correspondencia. Una delegación señaló que un plazo de prescripción de tres años no sólo era razonable sino también conforme a lo prescrito en el Convenio de Responsabilidad Civil y en el Convenio SNP. Refiriéndose a su legislación nacional, otra delegación indicó que en ésta el plazo era de 10 años y que un plazo más largo podría ser útil en los casos en que el Estado no reciba la notificación del suceso inmediatamente.

79 El Comité decidió dejar el texto del artículo IX tal y como lo había propuesto el Grupo de trabajo por correspondencia quitando todos los corchetes.

## **Cláusula de derogación**

80 El Comité sancionó la propuesta del Grupo de trabajo por correspondencia de redactar la cláusula de derogación de forma que la aplicación del proyecto de convenio no vaya en perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados ribereños en virtud del derecho internacional.

81 Una delegación recordó que cuando se examinó la cuestión de una cláusula de reserva durante el 77º periodo de sesiones del Comité, había manifestado su opinión de que esa cláusula debería tratar también temas tales como los derechos y obligaciones de los Estados ribereños en relación con la delimitación de las zonas marítimas superpuestas. No parecía que ese tema quedara tratado en el párrafo 33 del informe del Grupo. Sin embargo, dicha delegación podía apoyar la propuesta, en el entendimiento de que la cláusula se aplicaba también a los derechos y obligaciones de los Estados ribereños en relación con la delimitación de las zonas marítimas superpuestas.

## **OTRAS CUESTIONES**

### **Aplicación a toda carga perdida**

82 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia indicó que el propósito de las palabras que se proponía añadir al párrafo 2 del artículo I era aclarar que el proyecto de convenio también se aplicaría a la carga perdida por un buque y no sólo a la perdida por los restos de un naufragio. Esta propuesta recibió el apoyo de la mayoría de las delegaciones.

83 La propuesta del representante del CMI de sustituir las palabras "varado, hundido o en situación de peligro en el mar y que se haya caído de un buque" en el párrafo 2 del artículo I por las palabras "perdido en el mar y que se haya caído de un buque" no fue apoyada.

84 Una delegación sugirió que otra posibilidad sería mencionar específicamente la palabra "carga" en la definición de restos de naufragio. El Comité tomó nota de estas observaciones.

### **Independientemente del pabellón**

85 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia indicó que la propuesta que consistía en incluir en el párrafo 3 del artículo VII las palabras "independientemente del pabellón que enarbolan los buques del salvador" era únicamente para aclarar que el propietario podía contratar al salvador que deseara. El Grupo de trabajo por correspondencia examinó si esta disposición, caso de aplicarse a las aguas territoriales, podía ser un obstáculo para que los Estados decidieran aplicar el convenio a su mar territorial. El Grupo opinó que esa situación no se plantearía ya que los Estados que desearan proteger sus reglamentos sobre cabotaje tenían la posibilidad de excluir de la aplicación esta disposición.

86 La mayoría de las delegaciones estuvo a favor de suprimir la expresión "independientemente del pabellón que enarbolan los buques del salvador" que figura entre los primeros corchetes del párrafo 3 del artículo VII, ya que no veían su necesidad, aunque algunas delegaciones se hubieran manifestado a favor de mantenerla. Habida cuenta de las opiniones expresadas, el Comité decidió suprimir las palabras encerradas por los primeros corchetes. Varias delegaciones deseaban mantener la expresión que figuraba entre corchetes en la segunda parte del párrafo, quitando dichos corchetes. El Comité señaló que el Grupo de trabajo por correspondencia también debía revisar el texto del párrafo 2 del artículo VII para evitar una repetición de lo dispuesto en el párrafo 3.

### **Otros reclamantes**

87 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia recordó que el Comité había decidido en su último periodo de sesiones que los derechos de otros reclamantes no debían verse afectados por el procedimiento que se siga en el caso de las operaciones de remoción de restos de naufragio. En consecuencia, el Grupo había propuesto incluir las palabras "sin perjuicio de los derechos de otros reclamantes" en el párrafo 6 del artículo VII.

88 En vista de que no se formuló ninguna observación, el Comité acordó suprimir los corchetes que rodeaban esta expresión.

### **En subasta pública**

89 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que la intención de esta propuesta era dar efecto a las opiniones manifestadas en el último periodo de sesiones del Comité de que, al deshacerse de los restos de naufragio, esto debe notificarse formalmente al propietario del buque y a las partes interesadas de modo que se protejan de manera adecuada los intereses en juego.

90 El representante del CMI se manifestó partidario de un planteamiento más radical. En su opinión, no era verdaderamente necesario armonizar los derechos nacionales. La inclusión de esta cláusula podría incluso desanimar a los Estados a ratificar el Convenio. Por consiguiente, propuso suprimir todo el párrafo 6 del artículo VII. El Comité estuvo de acuerdo con este planteamiento.

### **Prueba de garantía financiera**

91 El coordinador del Grupo de trabajo explicó que el examen de las dos opciones sobre la prueba de garantía financiera había permanecido en suspenso hasta que el Comité volviera a deliberar sobre el tema.

92 Algunas delegaciones manifestaron reservas en cuanto a la inclusión de disposiciones sobre garantía financiera en el proyecto de convenio por considerar que esto podría dar lugar a distintos problemas, entre los que cabía citar la proliferación de certificados y cuestiones de control. Otras delegaciones reiteraron su opinión de que un código nunca colmaría las expectativas que había suscitado el proyecto de convenio.

93 A la luz de las deliberaciones, el Comité Jurídico decidió mantener entre corchetes las variantes de texto del artículo XI.

94 Atendiendo a la invitación del Presidente, el representante del CMI presentó directrices y reglas que podrían incluirse en el convenio como posible nuevo artículo VIII por lo que respecta a los gastos recuperables de la remoción organizada por un Estado.

95 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra para referirse a este tema, aunque felicitaron al CMI por su propuesta, no se mostraron partidarios de la inclusión de tales directrices. En su opinión, dichas directrices podrían quizá recogerse más adelante en un anexo al convenio o en una resolución de la conferencia. Una delegación sugirió que, como se había hecho en otras ocasiones, las directrices podrían aprobarse algunos años después de la adopción del Convenio.

96 El Comité tomó nota de las opiniones de las delegaciones que habían tomado la palabra.

### **Conclusión**

97 El Comité Jurídico concluyó que el Grupo de trabajo por correspondencia debía proseguir su labor, teniendo en cuenta para ello las observaciones formuladas en el presente periodo de sesiones, y presentar un informe al Comité en el 79º periodo de sesiones.

### **E INDEMNIZACIÓN POR LA CONTAMINACIÓN OCASIONADA POR LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES (punto 5 del orden del día)**

98 En relación con este punto del orden del día, el Comité continuó examinando un régimen internacional de responsabilidad e indemnización por los daños causados por los hidrocarburos de los combustibles líquidos de los buques. El Comité examinó el documento LEG 78/5/1, presentado por la Asociación Internacional de Puertos (IAPH). Al presentar dicho documento, el representante de la IAPH indicó que, a su juicio, existía la necesidad imperiosa de elaborar un proyecto de convenio sobre la responsabilidad por los daños ocasionados por los hidrocarburos de los combustibles líquidos de los buques y expresó su total apoyo a las delegaciones que están elaborando el proyecto de convenio.

99 A continuación, el Comité tomó nota del documento LEG 78/5/4, presentado por los Estados Unidos, el cual se centra en la gestión y aplicación de un régimen obligatorio de capacidad financiera para casos de contaminación por hidrocarburos procedentes de buques. Se tomó nota de que, según demuestra la experiencia de los Estados Unidos, las medidas adoptadas para verificar la idoneidad de un garante con arreglo a distintos métodos aceptables de demostración de la capacidad financiera no habían resultado demasiado gravosas. Asimismo se señaló que las garantías de la capacidad financiera habían facilitado el acceso de los reclamantes a los fondos. Un reclamante puede recibir una indemnización rápida de los daños sufridos, si documenta bien el caso.

100 El Comité se ocupó a continuación del documento LEG 78/5/2. Al presentar ese documento en nombre de las delegaciones coautoras de la ponencia, la delegación de Australia recordó que en el anterior periodo de sesiones del Comité Jurídico se había decidido avanzar en la elaboración de un convenio independiente sobre derrames de combustibles líquidos. Las delegaciones autoras del documento estimaron que deberían proseguirse los esfuerzos encaminados a garantizar la elaboración de un régimen jurídico adecuado que trate de la amenaza de contaminación grave por derrames de combustible líquido. Así pues, en ese documento se presentaba un proyecto actualizado de articulado para un convenio independiente.

101 La delegación de Australia señaló que el proyecto de articulado propuesto se basaba en un régimen de responsabilidad objetiva con los límites de responsabilidad vinculados a los límites especificados en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad. En el proyecto de articulado también se presentaban distintas opciones en relación con el umbral a partir del cual se aplicarían las disposiciones del seguro obligatorio. En cuanto al encauzamiento de la responsabilidad, el proyecto de texto presentaba cuatro opciones basadas en la definición de propietario del buque.

102 El Comité acordó centrarse inicialmente en dos cuestiones.

### **Definición de propietario del buque**

103 La delegación de Australia señaló que en el documento LEG 78/5/2 se presentaban cuatro opciones para la definición de propietario del buque, tal como se indica a continuación:

#### **Opción 1**

"Propietario del buque": el propietario [, el fletador, gestor y armador] del buque.

#### **Opción 2**

"Propietario del buque": el propietario, fletador, gestor y armador del buque; y

"Parte responsable": el propietario del buque, o cualquier otra organización o persona que haya aceptado la responsabilidad de cumplir las prescripciones sobre seguros del presente Convenio.

#### **Opción 3**

"Propietario del buque": el propietario del buque, o cualquier otra organización o persona que haya aceptado la responsabilidad de la explotación del buque.

#### **Opción 4**

"Propietario del buque": la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armador del buque, por "propietario del buque" se entenderá dicha compañía.

104 El propósito de las cuatro opciones es que la persona que tenga el control efectivo del buque sea responsable de garantizar que se cumplen las obligaciones estipuladas por el Convenio.

105 Una delegación apoyó la opción 1 basándose en que el propietario del buque es el dueño del buque, y que es más sencillo encauzar la responsabilidad hacia una persona, preferiblemente hacia esa persona.

106 Varias delegaciones manifestaron su apoyo a la opción 2. No obstante, algunas de ellas estimaron que sería preciso volver a redactar la expresión "parte responsable", posiblemente para incluir en ella al propietario inscrito. Se observó en general que al aumentar el número de partes responsables se incrementaría la cobertura para las víctimas. No obstante, se planteó la posibilidad de que el propietario del buque se ocupara del seguro de las partes responsables. Se indicó que si no se hacía así, podrían surgir problemas de seguro múltiple.

107 Habida cuenta de la decisión adoptada anteriormente por el Comité en relación con el punto 4 del orden del día, relativo a la remoción de restos de naufragio, se sugirió que las deliberaciones sobre el seguro obligatorio podrían ser prematuras hasta que se elabore un código o directrices sobre la provisión de garantía financiera. Una delegación opinó, sin embargo, que ese código o las directrices no podrían sustituir al seguro obligatorio para los daños ocasionados por los derrames de combustible líquido.

108 Varias delegaciones manifestaron su apoyo a la opción 3. No obstante, algunas de ellas plantearon la cuestión de si el término "fletador" (que aparece tanto en la opción 1 como en la 2) incluiría al fletador por viaje, dado que, por regla general, ese fletador no interviene en la explotación del buque. Es discutible que en tales circunstancias pudiera considerarse responsable a dicho fletador al no tener éste el control del buque. A juicio de otras delegaciones, la persona responsable tenía que ser la más cercana posible al armador del buque.

109 Una delegación hizo observar que, a veces, el "propietario del buque" podía no ser el "dueño del buque".

110 Una delegación que se había mostrado a favor de la opción 2 en particular, pensando en la accesibilidad de los fondos para los reclamantes, propuso volver a definir el término "fletador" como "fletador a casco desnudo", con la esperanza de obtener así el apoyo de las delegaciones partidarias de la opción 3.

111 Algunas delegaciones manifestaron su preferencia por la opción 4, pero podían aceptar la opción 2.

112 El Comité tomó nota de la preocupación manifestada por una delegación de que existía confusión entre dos aspectos de este convenio: en primer lugar hay que identificar a las personas responsables; después, estipular quién de esas personas tiene la obligación de suscribir o contratar el seguro que cubra esa responsabilidad. El Comité debía ocuparse primero del principio de la responsabilidad y no de la cuestión del seguro.

113 Habida cuenta de las deliberaciones mantenidas al respecto, se acordó suprimir las opciones 1 y 4 del proyecto del convenio, y que el Comité prosiguiera su labor contando con las opciones 2 y 3 restantes, y sabiendo que al ocuparse de las disposiciones de fondo sobre la responsabilidad es posible que tenga que volver a debatir esas opciones.

114 Asimismo, el Presidente hizo observar que durante las deliberaciones se había hecho alguna referencia al párrafo 5 del proyecto de artículo 3, relativo al encauzamiento de la responsabilidad y las exenciones. Se sugirió que esta cuestión sea tratada al examinar los límites de responsabilidad, al estar relacionada con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

115 Se decidió que al actualizar el proyecto de articulado del convenio sobre los combustibles líquidos, los autores del texto tengan en cuenta todas las observaciones formuladas en el curso de estas deliberaciones a propósito de la definición de propietario del buque.

## **Limitación de la responsabilidad**

116 Al presentar el documento LEG 78/5/3 en nombre de las delegaciones autoras de la ponencia, la delegación de Australia recordó que en su último periodo de sesiones el Comité había decidido que los límites establecidos en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad sirvieran de base para los límites del proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos. En el texto actualizado del proyecto de convenio se proponían dos opciones, a saber: aplicar las disposiciones sobre limitación del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, o bien incluir en el nuevo instrumento los límites establecidos en dicho Protocolo.

117 Una delegación manifestó su preocupación por la introducción de disposiciones sobre la responsabilidad en el nuevo instrumento. A esa delegación le preocupaba especialmente la referencia al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 y al Protocolo de 1996 relativo a ese Convenio, habida cuenta de que esos instrumentos no han sido aceptados a escala mundial y que el Protocolo de 1996 ni siquiera ha entrado en vigor. Por consiguiente, esa delegación propuso una tercera opción consistente en suprimir el artículo 6 del proyecto de instrumento.

118 Numerosas delegaciones defendieron la opción 1, es decir, que los propietarios de los buques tuvieran derecho a limitar su responsabilidad con arreglo al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, o a la legislación nacional aplicable. Al apoyar esta opción, algunas delegaciones señalaron que los nuevos límites establecidos en el Protocolo de 1996 relativo a dicho Convenio podían servir muy bien para el convenio sobre los combustibles líquidos.

119 En relación con la opción 1, varias delegaciones apoyaron la supresión de los corchetes en la referencia a la legislación nacional aplicable. A juicio de esas delegaciones, esto permitiría utilizar los límites nacionales, cuando fueran aplicables, pero no crearía dificultades en cuanto al régimen mundial de limitación existente.

120 La opción 2 no parecía contar con ningún apoyo, y en concreto se sugirió que no sería deseable hubiera un fondo en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad y, además, un fondo para los derrames de combustible líquido con los límites estipulados en dicho Convenio.

121 Con objeto de reducir las diferencias entre los que se inclinaban por la opción 1 y los partidarios de suprimir el artículo 6, se sugirió la posibilidad de volver a redactar ese artículo a fin de establecer que el derecho del propietario del buque a limitar la responsabilidad en virtud de cualquier régimen aplicable no se vería afectado, y referirse a convenios internacionales como el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996.

122 Se observó que quizá exista alguna confusión en el seno del Comité en relación con el objetivo del nuevo instrumento. Algunas delegaciones pensaban que ese objetivo era simplemente establecer disposiciones sobre la responsabilidad, mientras que otras creían que también se trataba de regular la limitación de la responsabilidad y la cobertura de seguro.

123 Un grupo de delegaciones interesadas se reunió con carácter informal durante el periodo de sesiones con objeto de estudiar la forma de referirse a los límites de responsabilidad en el convenio sobre los combustibles líquidos. La delegación de Australia informó al Comité de los resultados de esas deliberaciones, que figuran en el documento LEG 78/WP.4 y serán examinados en el próximo periodo de sesiones del Comité.

124 En relación con el proyecto de artículo 3, que trata de la responsabilidad del propietario del buque, el Comité examinó una propuesta de una delegación para suprimir el párrafo 5 del proyecto de artículo 3, que trata de los supuestos de exención de la responsabilidad. A juicio de esa delegación, el régimen de los combustibles líquidos difiere del régimen del Convenio de Responsabilidad Civil, en el cual, el hecho de que no exista ningún seguro no significa que no haya cobertura, dado que se dispone de un fondo para cubrir la responsabilidad. Se argumentó que a pesar de la obligación que impone el proyecto de convenio de contratar un seguro, ese seguro podría no ser válido, por lo cual había que ser cautos con los supuestos de exención de la responsabilidad. Por el momento, se decidió que el texto del párrafo 5 del proyecto de artículo 3 debía permanecer entre corchetes.

### **Labor futura**

125 El Comité decidió que las delegaciones autoras de la ponencia prosiguieran su labor sobre este punto teniendo en cuenta las deliberaciones mantenidas en este periodo de sesiones.

### **F PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHAS DE LAS REUNIONES DE 1999 (punto 6 del orden del día)**

126 Al considerar las cuestiones que habrían de incluirse en su programa de trabajo para 1999, el Comité Jurídico examinó los temas que figuran en su programa de trabajo para el bienio 1998-1999 y otros temas que estaban en el orden del día del periodo de sesiones. Con el resultado de ese examen, el Comité observó que todavía quedaba mucho trabajo por hacer en relación con los tres puntos principales debatidos en este periodo de sesiones, es decir, los dos puntos prioritarios -la provisión de garantía financiera y el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio- y el punto relativo a la indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques, y decidió mantenerlos en su programa de trabajo para 1999.

127 El Comité acordó además mantener los otros puntos que figuran actualmente en su programa de trabajo. Así pues, la lista de puntos del programa de trabajo del Comité para 1999, con el mismo grado de prioridad para los puntos i) y ii), quedó como sigue:

- i) provisión de garantía financiera;**
- ii) examen de un proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio;**
- iii) indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques;**
- iv) proyecto de convenio sobre jurisdicción civil, derecho aplicable y reconocimiento y ejecución de sentencias en casos de abordaje:** esta cuestión sigue en el programa de trabajo para tratarla cuando se disponga de tiempo;
- v) proyecto de convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro:** las delegaciones se llevarán el documento presentado por el Comité Marítimo Internacional (CMI) para que los Gobiernos lo estudien con miras al próximo periodo de sesiones, en el que el Comité decidirá cuándo ocuparse de este tema;
- vi) cuestiones derivadas de la labor del Consejo:** estas cuestiones figurarán en el orden del día del Comité para 1999.

128 El Presidente recordó al Comité la necesidad de avanzar con los puntos prioritarios del programa de trabajo y el hecho de que el Comité no podrá prolongar indefinidamente la labor sobre esos puntos.

### **Fechas de las reuniones de 1999**

129 En vista de la información facilitada por la Secretaría sobre las fechas disponibles, el Comité Jurídico acordó celebrar sus periodos de sesiones de 1999 en las siguientes fechas:

79° periodo de sesiones	19 a 23 de abril de 1999
80° periodo de sesiones	11 a 15 de octubre de 1999

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

130 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 78/7 con respecto al estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de su labor.

131 El Comité tomó nota de la observación hecha por una delegación en el sentido de que en el futuro sería útil disponer de una lista de las Partes en cada convenio y de las fechas de entrada en vigor pertinentes. El Presidente señaló que pueden prepararse tales listas y que la Secretaría se ocuparía de ello.

132 El Comité tomó nota del anuncio hecho por la delegación del Reino Unido de que a principios de este año su parlamento había autorizado al Gobierno a denunciar el Convenio de Limitación de la Responsabilidad de 1976 y ratificar el Protocolo de 1996 relativo a dicho Convenio. La delegación informó al Comité de un problema de derecho de los tratados sobre una cuestión de fechas y de la solución adoptada, para conocimiento de otros Estados que pudieran tener problemas parecidos. Aunque se había acordado que la denuncia del Convenio de Limitación de la Responsabilidad de 1976 debía surtir efecto en la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1996, esas fechas no coincidían. La denuncia llevaría al menos 12 meses, en tanto que la entrada en vigor del Protocolo de 1996 tardaría sólo 90 días. Existía el riesgo de que el Reino Unido se convirtiera en Parte en el Protocolo de 1996 antes de que la denuncia del Convenio de 1976 hubiera surtido efecto. Ese riesgo se evitó denunciando el Convenio de 1976 primero, para que la denuncia surta efecto en julio de 1999 o en la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1996, si ésta es posterior. Se señaló que cuando se enmienden convenios en el futuro, tales problemas podrían resolverse en la propia conferencia diplomática.

133 El Comité tomó nota del anuncio hecho por la delegación de China de que su Gobierno había decidido participar en el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil, que también sería aplicable a la Región Administrativa Especial de Hong Kong. También tomó nota de la información de que China ha decidido participar en el Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo, que sólo se aplicará a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

134 El Comité tomó nota del anuncio hecho por la delegación de la Federación de Rusia de que su Gobierno había decidido participar en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad. Era de esperar que, con arreglo al procedimiento parlamentario, este proceso estuviera concluido a finales de año.

135 El Comité tomó nota del anuncio hecho por la delegación de Noruega de que ese país está preparando la ratificación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad para 1999.

136 El Comité tomó nota del anuncio hecho por la delegación del Japón sobre la labor preparatoria de la ratificación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, que probablemente se presente al parlamento en el año entrante. La delegación del Japón también deseaba expresar su preocupación por el anuncio hecho por la delegación de China con respecto a la aplicación del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo únicamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong. Se preguntaba si esto era posible y se reservaba su postura al respecto.

137 El Comité tomó nota de la declaración hecha por la delegación de China en el sentido de que, a su juicio, el Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo es una continuación del Convenio del Fondo de 1971, que siempre se ha aplicado a la Región Administrativa Especial de Hong Kong, por lo cual esa delegación preguntaba por qué no podía seguir siendo aplicable a dicha Región Administrativa Especial.

138 El Comité tomó nota de una nueva intervención de la delegación de Japón en la que ésta señaló que la Región Administrativa Especial de Hong Kong es miembro del Fondo de 1971 por una situación especial de trato extraordinario por parte del Fondo IOPC. En el momento en que se aprobó ese trato especial, Japón había manifestado serias reservas. Además, Japón opinaba que el Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo y el Convenio del Fondo de 1971 son entidades distintas y que, por tanto, no existe continuidad entre ellos. Por consiguiente, Japón expresaba sus reservas sobre esta cuestión.

#### **H COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA (punto 8 del orden del día)**

139 El Comité Jurídico tomó nota con satisfacción de la información facilitada en el documento LEG 78/8, especialmente del informe sobre las actividades realizadas en el marco del subprograma de enero a junio de 1998.

140 El Comité también tomó nota de que, tal como se ha hecho en ocasiones anteriores, el informe que se presentará en el próximo periodo de sesiones incluirá los resultados de las actividades iniciadas a partir de julio de 1998.

#### **I CUESTIONES SURGIDAS DEL 80º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 9 del orden del día)**

141 El Comité Jurídico tomó nota de la información que figura en el documento LEG 78/9 sobre las cuestiones de interés para el Comité surgidas del 80º periodo de sesiones del Consejo, celebrado en junio de 1998.

#### **Solicitudes para la obtención del carácter consultivo**

142 Conforme a la práctica adoptada en anteriores periodos de sesiones, el Comité estableció un grupo de trabajo para que se encargara de examinar las solicitudes para la obtención del carácter consultivo de la Asociación Internacional de Contratistas Marítimos (IMCA), el Instituto Oceánico Internacional (IOI), el Instituto Mundial de Transporte Nuclear (WNTI) y el Consejo Internacional sobre Derecho del Medio Ambiente (CIDMA). Como en ocasiones anteriores, se pidió al Grupo que desarrollara su labor teniendo en cuenta la información facilitada por esas organizaciones en los anexos del documento LEG 78/9, así como las Directrices para la atribución del carácter consultivo y las recomendaciones formuladas por el Consejo en su 69º periodo de sesiones, celebrado en noviembre de 1992.

143 El Grupo, formado por delegados de Chipre, Eslovenia, España, los Estados Unidos, Ghana, Italia, Japón, México, Polonia, el Reino Unido y Túnez, se reunió el 20 de octubre de 1998 bajo la presidencia del Sr. J. Vonau (Polonia).

144 El Comité tomó nota de un informe verbal presentado por el presidente del Grupo y refrendó por unanimidad las recomendaciones del mismo, según se indica a continuación.

145 En relación con la solicitud de la IMCA, se estimó que dado que esta organización se ocupa sobre todo de las actividades de las unidades que operan mar adentro, sus conocimientos especializados podrían ser de gran utilidad para la OMI en general y para el Comité Jurídico en particular. El Comité asimismo tomó nota de que la IMCA es una organización auténticamente internacional y reúne las condiciones más importantes para la obtención del carácter consultivo.

146 El Comité recomendó, por tanto, que se otorgara el carácter consultivo a la IMCA.

147 En relación con el IOI, el Comité tomó nota de que esta organización fue la impulsora de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, que organiza la conferencia anual *Pacem in Maribus* y que siempre ha promovido los objetivos y las finalidades de la OMI mediante cursos, seminarios y conferencias.

148 Habida cuenta de lo antedicho, el Comité acordó por unanimidad restituir al IOI su carácter consultivo ante la OMI.

149 En relación con la solicitud del WNTI, el Comité tomó nota de que esta organización se ocupa del transporte de materiales nucleares y de residuos nucleares. Dados los problemas que han surgido en relación con el transporte marítimo de materiales nucleares, especialmente de residuos nucleares, el Comité recomendó la concesión del carácter consultivo al WNTI. No obstante, habida cuenta de que esta organización no lleva mucho tiempo establecida y que no es muy representativa por su composición, si bien cubre el 80% de ese sector industrial concreto a escala mundial, el Comité estimó que, aunque no reúne todos los requisitos, debía admitírsela con carácter provisional, dado hay precedentes en ese sentido.

150 En relación con el CIDMA, si bien no existía ninguna duda de que esta organización era muy valiosa por el contenido de su trabajo, el Comité estimó que ya tiene acceso a la OMI por conducto de otras organizaciones internacionales que gozan del carácter consultivo, como por ejemplo la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN) y el PNUMA. Por consiguiente, el Comité recomendó que no se otorgara carácter consultivo al CIDMA.

## **J OTROS ASUNTOS (punto 10 del orden día)**

### **a) Unidades y estructuras para operaciones mar adentro**

151 El Comité tomó nota de un documento presentado por el Comité Marítimo Internacional (CMI) en el que se facilita información sobre la labor que se está realizando en el seno del Subcomité internacional del CMI en relación con un posible convenio internacional sobre las unidades y estructuras para operaciones mar adentro. En ese documento se señala que aunque el Subcomité del CMI está centrando su labor en las unidades móviles, también contempla la posibilidad de incluir las estructuras fijas en ese posible convenio. El Comité tomó nota en concreto de la petición del CMI de que los gobiernos examinen el contenido del documento en el tiempo que queda hasta el 79º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

152 La delegación observadora de la Asociación Internacional de Sondeadores (IADC), puso en entredicho la necesidad de tal instrumento. Asimismo, se refirió a la labor que se lleva a cabo actualmente para resolver las ambigüedades con respecto a la aplicación de varios instrumentos de la OMI a las unidades para operaciones mar adentro.

153 La delegación observadora del Foro Internacional de Exploración y Producción de la Industria Petrolera (Foro E y P) se refirió a la necesidad de estudiar las repercusiones que tendría un instrumento de carácter mundial para el sector de la exploración y producción mar adentro y recordó al Comité la otra posibilidad, es decir, elaborar normas de aplicación regional en vez de mundial.

**b) Elección del Vicepresidente**

154 El Presidente comunicó al Comité que todavía no habían terminado las consultas y que, por consiguiente, la elección de Vicepresidente se aplazaba hasta el próximo periodo de sesiones, en el que la elección de la Mesa formará parte del orden del día.

\*\*\*

**ANEXO****ORDEN DEL DÍA DEL 78º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
  - 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
  - 3 Provisión de garantía financiera
  - 4 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
  - 5 Indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques
  - 6 Programa de trabajo y fechas de las reuniones de 1999
  - 7 Examen del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
  - 8 Cooperación técnica: subprograma de legislación marítima
  - 9 Cuestiones surgidas del 80º periodo de sesiones del Consejo
  - 10 Otros asuntos
    - a) Unidades y estructuras para operaciones mar adentro
    - b) Elección del Vicepresidente
  - 11 Informe del Comité
-