



COMITÉ JURÍDICO
79º periodo de sesiones
Punto 11 del orden del día

LEG 79/11
22 abril 1999
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 79º PERIODO DE SESIONES**

	Párrafos	Página
A	INTRODUCCIÓN	1-10 2
B	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	11 4
C	ELECCIÓN DE LA MESA	12-14 4
D	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA	15-51 4
E	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	52-95 10
F	INDEMNIZACIÓN POR LA CONTAMINACIÓN OCASIONADA POR LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES	96-134 16
G	PROGRAMA DE TRABAJO PARA EL BIENIO 2000-2001 Y PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO	135-147 21
H	COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	148-150 23
I	CUESTIONES SURGIDAS DEL 81º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	151 23
J	OTROS ASUNTOS	152-154 24
	a) Proyecto de convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro	152 24
	b) Conferencia Diplomática Naciones Unidas/OMI sobre el embargo preventivo de buques	153 24
	c) Grupos de trabajo por correspondencia	154 24
ANEXO 1	- ORDEN DEL DÍA DEL 79º PERIODO DE SESIONES	
ANEXO 2	- DECLARACIÓN	

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 79º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 19 al 23 de abril de 1999, 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	ISLAS MARSHALL
ARGELIA	ITALIA
ARGENTINA	JAPÓN
AUSTRALIA	KUWAIT
BAHAMAS	LETONIA
BANGLADESH	LIBERIA
BRASIL	LITUANIA
CANADÁ	MALASIA
COLOMBIA	MALTA
CONGO	MARRUECOS
CROACIA	MÉXICO
CUBA	NIGERIA
CHILE	NORUEGA
CHINA	PAÍSES BAJOS
CHIPRE	PANAMÁ
DINAMARCA	PERÚ
ECUADOR	POLONIA
EGIPTO	REINO UNIDO
ESLOVENIA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESPAÑA	REPÚBLICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA
ESTONIA	DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SUDÁFRICA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	SUIZA
GABÓN	TRINIDAD Y TABAGO
GHANA	TURQUÍA
GRECIA	UCRANIA
INDIA	VANUATU
INDONESIA	VENEZUELA

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG, CHINA

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

ORGANIZACIÓN INTERGUBERNAMENTAL PARA EL TRANSPORTE
INTERNACIONAL POR FERROCARRIL (OTIF)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)
LIGA DE ESTADOS ÁRABES

FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FONDOS 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 BÁLTIICO (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)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN
(CLUBES P e I)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE
BUQUES TANQUE (ITOPF)
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y SUS
RECURSOS (UICN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ABOGADOS (IBA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA
(INTERCARGO)

4 El Secretario General dio la bienvenida a todos los participantes en general, especialmente a aquellos que asistían por primera vez a una reunión del Comité y a los 26 estudiantes de la Universidad Marítima Mundial que habían venido con su profesor a observar las deliberaciones del Comité.

5 El Secretario General recordó que el año pasado se había celebrado el cincuentenario de la adopción del Convenio por el que se estableció la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, que actualmente es la OMI, y señaló que aunque los logros de la Organización durante sus 50 primeros años, entre los que cabía mencionar los del Comité Jurídico, eran notables, todavía quedaba mucho por hacer para alcanzar los objetivos de un mar más limpio y una navegación más segura.

6 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 en los puntos relativos a la provisión de garantía financiera y a la indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques parecía haberse alcanzado un grado considerable de consenso, y subrayó la necesidad de concluir la labor sobre esos puntos, a fin de agilizar la adopción formal de los instrumentos respectivos.

7 A continuación, el Secretario General se refirió a las reuniones que se habían celebrado recientemente sobre la ratificación e implantación del Convenio SNP, punto que el Comité Jurídico estaba pensando añadir a su orden del día. Subrayó el papel clave que tiene la implantación de los instrumentos, en comparación con la mera adopción de otros nuevos o la enmienda de los ya existentes antes de que

entren en vigor, como el mejor medio de armonizar el derecho y la práctica internacionales. También hizo hincapié en la necesidad de concentrarse en la implantación del Convenio SNP, si el Comité decidía incluir esta cuestión en su orden del día.

8 Por último, el Secretario General informó de la feliz conclusión de la Conferencia diplomática OMI/UNCTAD sobre el embargo preventivo de buques que se celebró en Ginebra el mes pasado y a la que asistieron muchas de las delegaciones que asisten regularmente a las reuniones del Comité. Para concluir, aseguró al Comité que podía contar con la Secretaría para atender a todas sus necesidades y le deseó éxito en sus deliberaciones.

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

10 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)

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

C ELECCIÓN DE LA MESA (punto 3 del orden del día)

12 El Comité reeligió por aclamación al Sr. A.H. Popp (Canadá) para 1999.

13 El Comité acordó enmendar el artículo 17 del Reglamento interior del Comité Jurídico, de modo que en lugar de decir "y un Vicepresidente" diga: "y hasta dos Vicepresidentes". El Comité pidió a la Secretaría que revisara el Reglamento interior e introdujera en él las enmiendas consiguientes necesarias.

14 El Comité eligió por aclamación al Sr. E.K. Mbiah (Ghana) y al Sr. Carlos de la Torre García (España) como Vicepresidentes.

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

Reclamaciones relacionadas con los pasajeros

15 El Comité examinó dos documentos presentados por el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia. En el primero figura un proyecto de protocolo al Convenio de Atenas y un proyecto de texto refundido de las enmiendas sustantivas a dicho Convenio (documento LEG 79/4/3), el segundo contiene una propuesta para hacer responsable al transportista ejecutor de los actos del transportista contratante relacionados con el viaje que efectúe el transportista ejecutor (documento LEG 79/4/5).

16 El Comité tomó nota del documento presentado por la delegación observadora del CMI (LEG 79/4/1) en el que figura un compendio de las respuestas dadas a un cuestionario enviado por el CMI a las Asociaciones Nacionales de los Estados Miembros sobre varias cuestiones relacionadas con la adopción e implantación del Convenio de Atenas.

17 El Comité examinó también sendos documentos presentados por la delegación de Japón (LEG 79/4/6) en el que se propone un régimen de responsabilidad de dos estratos, Noruega (LEG 79/4/4) en el que se propone la introducción de una cláusula de salvaguardia y la ICS (LEG 79/4/7) en el que se expone su opinión sobre el seguro obligatorio.

18 Basándose en estos documentos, el Comité examinó las cuestiones que se indican a continuación. El Comité basó sus deliberaciones en el proyecto de texto refundido que constituye el anexo 2 del documento LEG 79/4/3.

Responsabilidad del transportista ejecutor

19 Se llegó a un acuerdo general de que el seguro obligatorio debería cubrir únicamente las responsabilidades del transportista ejecutor. A este respecto, se observó que el concepto de responsabilidad "adicional" del transportista contratante podría cubrir las situaciones que van más allá del ámbito del derecho marítimo, tales como el caso de un operador turístico que contrate con pasajeros no sólo el transporte por mar sino también por tierra y aire como parte de un viaje organizado. Por comparación, el ámbito de aplicación del Convenio de Atenas se limita al transporte por mar hasta el punto de que excluye incluso el periodo durante el cual un pasajero se encuentra en un puerto o terminal marítimo.

20 El Comité estuvo de acuerdo con que no era necesario incluir disposiciones para garantizar la responsabilidad del transportista contratante además de la del transportista ejecutor. Por consiguiente, el Comité decidió suprimir el texto de los primeros corchetes en el párrafo 8*bis* del artículo 4*bis* del proyecto de texto refundido. Decidió asimismo mantener el texto "el transportista a que se hace referencia en el párrafo 1" sin los corchetes.

Forma del seguro

21 El Comité volvió a examinar si el proyecto de protocolo correspondiente al Convenio de Atenas debía permitir un seguro personal contra accidentes como alternativa del seguro obligatorio. A este respecto, el Comité examinó las propuestas presentadas por la ICS en el documento LEG 79/4/7.

22 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra 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. El seguro personal contra accidentes recibió algún apoyo, incluso como opción del proyecto de protocolo. Se indicaron varios motivos para demostrar que la inclusión de un sistema de seguro personal contra accidentes opcional era incompatible con las características básicas del Convenio de Atenas. Mientras que en el caso del seguro obligatorio el asegurador queda exonerado por la conducta dolosa del transportista, no sucede lo mismo en el caso del seguro personal contra accidentes. El dolo como medio de defensa del asegurador es esencial en el contexto de "mutualidad" del seguro de responsabilidad proporcionado por los Clubes P e I. De no ser éste el caso, los miembros de esos clubes estarían pagando por la conducta dolosa de sus competidores. También se hizo referencia a los deducibles de los que se beneficia el transportista, característica importante del mercado de seguros de responsabilidad civil que no existe en el caso del seguro personal contra accidentes.

23 No obstante, algunas delegaciones manifestaron el deseo de que se mantuviera el seguro personal contra accidentes como opción posible, además del seguro de responsabilidad civil o en lugar de éste. En su opinión, el propósito de introducir un seguro obligatorio era garantizar el pago de reclamaciones hasta los límites establecidos en el Convenio, independientemente del tipo de seguro utilizado. Se observó que restringir el seguro obligatorio a una cobertura de responsabilidad civil podría ir en contra de los principios básicos del libre mercado, de acuerdo con los cuales los distintos aseguradores pueden competir para la

provisión de una cobertura adecuada. No obstante, también se observó que la noción de libre mercado no significa que se deba ofrecer todo tipo de seguro, sino que debe garantizarse una competencia justa entre todos los que ofrezcan el tipo de cobertura de seguro que se considera adecuada para el régimen de responsabilidad previsto en el Convenio.

24 Para responder al argumento de que el seguro de responsabilidad es esencial para la inspección de los certificados por parte de los Estados rectores de puertos, se indicó que el tipo de seguro no importa, puesto que la cobertura de seguro y los certificados de seguro son asuntos distintos. El certificado siempre desempeñará su función en las relaciones de derecho público entre los Estados Partes, independientemente del tipo de seguro.

25 Entre las delegaciones que se manifestaron a favor de mantener el seguro personal contra accidentes como alternativa, varias se mostraron partidarias de suprimir la referencia a cualquier tipo particular de opción. Esta solución tendría como resultado el permitir al Estado de matrícula del buque establecer las condiciones de expedición y validez del certificado de seguro obligatorio de acuerdo con su legislación nacional. Sin embargo, varias delegaciones se manifestaron en contra de esta propuesta por considerar que esto equivaldría a ocultar el problema y que el Comité debía tomar una decisión sobre la cuestión fundamental de permitir o no la inclusión del seguro personal contra accidentes.

26 Puesto que la mayoría se mostró partidaria del seguro de responsabilidad civil, el Comité decidió aprobar la propuesta de la ICS para un nuevo proyecto de artículo *4bis* que figuraba en el anexo del documento LEG 79/4/7. El Comité también decidió aprobar la última frase de este proyecto de artículo según la propuesta de la ICS, pero decidió encerrarla entre corchetes, conservar la expresión "su responsabilidad por la muerte y las lesiones corporales" entre corchetes y mantener, también entre corchetes, la expresión "las reclamaciones por muerte y lesiones corporales" como alternativa de la primera. El Comité decidió asimismo suprimir los corchetes que encierran el número "12" en los párrafos 1 y 11 del proyecto de artículo *4bis* que figura en el anexo 2 del documento LEG 79/4/3.

Fundamento de la responsabilidad

27 El Comité consideró esta cuestión a fin de examinar la propuesta hecha por el Japón en el documento LEG 79/4/6 de que se sustituya el fundamento de la responsabilidad actualmente previsto por el Convenio de Atenas por un régimen de responsabilidad de dos estratos: un primer estrato de responsabilidad objetiva hasta una cantidad fija y un segundo estrato de responsabilidad basada en la culpa, sin límite para las reclamaciones que excedan esa cantidad. Se señaló que era probable que se adoptara un régimen similar para el transporte aéreo de pasajeros durante un conferencia convocada para mayo de 1999 por la OACI con el fin de revisar el Convenio de Varsovia.

28 Aunque esta propuesta recibió algún apoyo no recibió el suficiente para que se aprobara y, en consecuencia, el Comité mantuvo su opinión de que el fundamento de la responsabilidad recogido en el Convenio de Atenas no debía modificarse.

29 La delegación del Japón se reservó el derecho, según proceda, de volver a plantear esta cuestión en la conferencia diplomática que podría celebrarse para enmendar el Convenio de Atenas.

Cláusula de salvaguardia

30 El Comité examinó la propuesta de Noruega (documento LEG 79/4/4) de incluir una "cláusula de salvaguardia" en el proyecto de protocolo que permitiera a los Estados, si esto fuese necesario en el futuro, eludir sus obligaciones en virtud del nuevo protocolo de Atenas para poder obligarse por nuevos convenios sin tener que denunciar el protocolo. Se señaló que esta cláusula podría estar justificada por la evolución que está siguiendo el derecho internacional, en particular la sustitución progresiva de la legislación nacional por tratados internacionales.

31 No obstante, varias delegaciones opinaron que adoptar tal disposición resultaría prematuro e inadecuado dado el ámbito limitado del Convenio de Atenas. Algunas delegaciones señalaron que, a causa de las implicaciones que tendría para el derecho internacional en general, la idea de una cláusula de salvaguardia debería quizá ser examinada en otros foros, tales como la Comisión de Derecho Internacional.

32 Por este motivo, el Comité no pudo aceptar la inclusión de una "cláusula de salvaguardia" en el proyecto de protocolo.

Límites de responsabilidad

33 Se manifestó la opinión de que el proyecto de protocolo debía incluir, sin corchetes, los límites establecidos en el Protocolo de 1990 con objeto de facilitar la entrada en vigor de dicho Protocolo. Varias delegaciones refutaron esa opinión, señalando que los límites establecidos por el mencionado Protocolo de 1990 ya estaban desfasados y, por consiguiente, debían sustituirse por límites mucho más elevados. Algunas delegaciones se mostraron a favor de mantener entre corchetes los límites indicados en el documento LEG 79/4/3.

34 La delegación observadora del CMI se refirió al cuestionario que figura en el documento LEG 79/4/1. De dicho cuestionario se desprende la existencia de una importante disparidad de opiniones en relación con los límites adecuados de indemnización, incluso entre países que son Parte en el Convenio de Atenas. La delegación sugirió que quizá fuera conveniente examinar la posibilidad de permitir a los Estados fijar límites diferentes de acuerdo con su legislación nacional, y que en el protocolo figurase un umbral mínimo.

35 La mayoría de las delegaciones que intervinieron convino en que uno de los principales objetivos de la revisión del Convenio de Atenas era incrementar los límites hasta alcanzar los verdaderos valores actuales. Por consiguiente, el Comité decidió dejar un hueco en blanco entre corchetes para que la conferencia diplomática decida.

Jurisdicción

36 El Comité examinó el nuevo proyecto de disposición que figura en el párrafo 1 *bis* del artículo 17 del proyecto de texto refundido. Algunas delegaciones estimaron que limitar el número de jurisdicciones en las cuales el asegurador puede ser demandado era una medida positiva, ya que al agrupar el mayor número posible de reclamaciones relacionadas con un mismo suceso bajo la jurisdicción de un tribunal, se simplificaría enormemente el procedimiento.

37 Otras delegaciones, sin embargo, estimaban que, si se limita la elección de jurisdicciones, quien obtendrá mayores beneficios será el asegurador, y no el pasajero. Éste se verá enfrentado a una limitación del derecho a elegir la jurisdicción en la que poder presentar sus reclamaciones. La alternativa de limitar la elección de jurisdicción con arreglo a lo dispuesto en el mencionado párrafo 1*bis* también se consideró discutible por estimarse que la elección de jurisdicción depende, en última instancia, de la naturaleza de

la reclamación (reclamación nacida de culpa extracontractual o basada en una responsabilidad contractual). Asimismo, era dudoso que una reclamación pudiera presentarse en un tribunal sometida a la jurisdicción de un Estado que no sea parte en los casos en los que el domicilio social principal del asegurador esté situado en un Estado de ese tipo.

38 La delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización formuló una propuesta que permitiría al transportista ejecutor o al asegurador constituir un fondo en cualquiera de los tribunales estipulados en el Convenio de Atenas de conformidad con lo dispuesto en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996. Esta propuesta se distribuyó en el documento LEG 79/WP.1. Algunas delegaciones se mostraron reacias a ligar el ámbito jurisdiccional del Convenio de Atenas al del Convenio de Limitación de la Responsabilidad antes mencionado, tal como se sugería en esa propuesta. Otras delegaciones sin embargo señalaron, su interés en que se examinara más detenidamente la propuesta.

39 El Comité decidió encerrar entre corchetes el párrafo *1bis* del proyecto de artículo 17 y volver a examinar la propuesta formulada por el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización.

Cláusula de derogación

40 El Comité examinó la disposición que figura entre corchetes en el proyecto de protocolo del anexo 1 del documento LEG 79/4/3 (artículo VII, párrafo 4), en el sentido de que nada de lo dispuesto en el protocolo debería afectar a las obligaciones de un Estado que sea parte tanto en el Convenio como en el protocolo con respecto a un Estado que sea parte solamente en el Convenio.

41 Hubo acuerdo general en que esta disposición no debía incluirse en el proyecto de protocolo por considerarse que su supresión garantizaría que las partes en el nuevo instrumento aplicarían esta disposición en todas las circunstancias y a la vez que alentaría a los Estados Parte en el Convenio original a convertirse en partes en el protocolo lo antes posible, eliminando de esta manera la coexistencia transitoria de dos tratados para el régimen de Atenas. Una delegación se mostró partidaria de mantener el texto, habida cuenta del precedente de la incorporación de una disposición semejante al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, ya que tal cláusula daría lugar a diferentes cuantías de responsabilidad con respecto a las reclamaciones relacionadas con los pasajeros en una jurisdicción en función del pabellón del buque. No obstante, se observó que, en el caso de este proyecto de protocolo, la situación era diferente de la de dicho Protocolo de 1996.

42 En vista de lo que antecede, el Comité decidió suprimir el párrafo 4 del artículo VII del proyecto de protocolo.

Enmiendas de los límites

43 Atendiendo a los tratados actuales de la OMI, el Comité decidió mantener en el proyecto de protocolo el artículo VII, en el que se estipula un procedimiento de enmienda simplificado para los límites de indemnización.

44 El Comité acordó que la delegación de Noruega preparara, en la forma debida, un proyecto de protocolo basado en las decisiones adoptadas por el Comité. Esa labor debía hacerse en estrecha consulta con la Secretaría para asegurarse de que se ajusta a los requisitos de los documentos de la Organización.

Reclamaciones relacionadas con la tripulación

45 El Comité examinó el documento LEG 79/4, presentado por la Secretaría, y que trata de la constitución de un Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT que se encargue de examinar la cuestión de la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. Al haber designado ya la OIT a sus ocho participantes, se invitó a las delegaciones interesadas a que consideraran la posibilidad de participar en el Grupo de trabajo como representantes de la OMI, teniendo en cuenta la necesidad de ajustarse a una representación geográfica adecuada. Posteriormente, las siguientes delegaciones expresaron interés por participar en dicho Grupo y recibieron la aprobación del Comité: Chipre, Estados Unidos, Filipinas, Francia, Ghana, Grecia, Reino Unido y República de Corea. Se comunicó a las delegaciones que, si bien ya no se podían aceptar nuevas solicitudes todas las delegaciones que lo desearan podrían participar en la labor del Grupo como observadoras pero sin derecho a voto. Se acordó que el Grupo de trabajo se reúna en el próximo periodo de sesiones del Comité.

Otras reclamaciones

46 El Comité examinó la versión revisada del proyecto de Directrices de la OMI sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo que figura en el documento LEG 79/4/2.

47 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron la introducción de las mencionadas Directrices. No obstante, algunas de ellas expresaron su inquietud por la posibilidad de que se hiciera obligatorio a su aplicación como parte de la supervisión por el Estado rector del puerto. Se mencionó la necesidad de evitar retrasos innecesarios. También se señaló que, dado que las Directrices tienen fundamentalmente carácter de recomendación, no deberían ser aplicables de manera obligatoria por los Estados rectores de puertos.

48 Algunas delegaciones se opusieron a la referencia a los "Estados de abanderamiento" en el segundo párrafo de la parte dispositiva, y sugirieron que sería más adecuado referirse a los "Estados Miembros". Otras delegaciones pusieron reparos a esta propuesta, alegando que el párrafo imponía una obligación a los propietarios de buques cuyo cumplimiento únicamente podía exigir el Estado de abanderamiento.

49 A juicio de algunas delegaciones, debía suprimirse la referencia al Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización que figura en la definición de "seguro", habida cuenta de que con ello podría limitar excesivamente a los propietarios de buque con respecto al tipo de seguro que podrían desear contratar. Otras delegaciones observaron que la inclusión de una referencia a la cobertura de los clubes P e I era adecuada, ya que refleja el hecho de que, por regla general, son dichos clubes los que facilitan el seguro de responsabilidad. También se señaló que la definición que figura en las Directrices admite otros tipos de cobertura de seguro y que la referencia a la cobertura de los clubes P e I no era más que un ejemplo.

50 En relación con la definición de la expresión "Convenio de Limitación", algunas delegaciones opinaron que dicha expresión no debería incluir ninguna referencia al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de las reclamaciones de derecho marítimo, 1976. A juicio de esas delegaciones, no convenía incluir esa expresión, dado que el Protocolo

no ha entrado en vigor. Otras delegaciones insistieron en que la referencia debía mantenerse, por tratarse de una referencia importante a un tratado de la OMI ya adoptado.

51 Teniendo en cuenta las observaciones precedentes, el Comité examinó el documento LEG 79/J/3, en el que figura una revisión de las Directrices y un proyecto de resolución de la Asamblea. A fin de garantizar su examen y posible aprobación en la próxima Asamblea, el Comité acordó pedir al Consejo que en su próximo periodo de sesiones acuerde que el proyecto de directrices se ultime en el próximo periodo de sesiones del Comité Jurídico y se presente en el periodo de sesiones extraordinario del Consejo para someterlo a la consideración de la Asamblea.

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

52 El Comité examinó dos documentos en relación con este punto del orden del día: el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, en el que se recogían las cuestiones debatidas y las observaciones formuladas por el Comité en su anterior periodo de sesiones, y que contenía en su anexo un proyecto revisado de articulado (documento LEG 79/5), y una ponencia de la Cámara Naviera Internacional (ICS) (documento LEG 79/5/1).

53 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia recordó, al presentar al documento LEG 79/5, que el Comité había examinado en su último periodo de sesiones algunas cuestiones clave del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio y que el Grupo había recibido el encargo de seguir estudiando las cuestiones pendientes. El coordinador agradeció al Grupo su valiosa aportación e invitó al Comité a que se ocupara de las cuestiones que todavía figuraban entre corchetes en el nuevo proyecto de texto contenido en el anexo del documento LEG 79/5.

54 Al presentar su ponencia, la ICS se refirió a las estadísticas que habían presentado anteriormente el sector de seguros y el CMI, las cuales ponían de manifiesto que la inmensa mayoría de los casos de remoción de restos de naufragio se daban en aguas territoriales, así como que había leyes nacionales en vigor y aplicables al respecto y que la mayoría de los propietarios de buques disponían de una cobertura de seguro para las responsabilidades relacionadas con la remoción de restos de naufragio y se habían satisfecho reclamaciones. La ICS manifestó su preocupación por el hecho de que el nuevo convenio sobre remoción de restos de naufragio sólo se aplique a los restos situados más allá de las aguas territoriales, lo cual no conduciría a la armonización de las distintas legislaciones nacionales.

55 La ICS argumentó que, dado lo restringido de su aplicación, el convenio no debería incluir disposiciones sobre seguro obligatorio que permitieran una acción directa contra los aseguradores. En lugar de ello, recomendaba que el convenio remitiera a las directrices propuestas sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo.

56 El Comité acordó proceder a un examen artículo por artículo del proyecto de convenio en el entendimiento de que los puntos planteados por la ICS se tratarían junto con las disposiciones del proyecto sobre la garantía financiera. Se acordó, sin embargo, que las definiciones que figuran en el artículo I no se examinarían por separado sino en el contexto de las disposiciones de fondo correspondientes.

APLICACIÓN

ARTÍCULO II

Párrafo 1

57 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que las palabras "y siniestros" que figuraban entre corchetes se habían intercalado tras las deliberaciones mantenidas en el anterior periodo de sesiones del Comité sobre el ámbito de aplicación del convenio con el fin de indicar que éste no sólo abarcaría los restos de naufragio, es decir, los buques varados o hundidos, sino también aquellos buques que sufran un siniestro, es decir, los buques a la deriva con problemas de máquinas, y otros buques de los que quepa esperar que se conviertan en restos de naufragio. Se refirió a continuación a las definiciones que figuran en los párrafos 2 y 3 del artículo I para proponer que éstas se estudiaran más detenidamente.

58 La mayoría de las delegaciones que intervinieron se mostraron partidarias de una propuesta destinada a combinar las definiciones de "restos de naufragio" y "siniestro". Posteriormente se presentó al Comité una propuesta en un documento de trabajo (documento LEG 79/WP.2) para que el Grupo de trabajo por correspondencia la examine más detenidamente. A la espera de conocer los resultados de ese examen, el Comité decidió aplazar la adopción de una decisión sobre estos términos dondequiera que aparecieran en el texto.

59 Varias delegaciones manifestaron su preocupación por un posible solapamiento del convenio sobre remoción de restos de naufragio y el Convenio de Salvamento de 1989. Sin embargo, otras señalaron que la cláusula de exclusión que figura en el artículo VIII *ter* era un intento de resolver todo conflicto de este tipo que pudiera plantearse.

60 Al examinar el segundo texto que figuraba encerrado entre corchetes en este párrafo, el Comité observó que, tal como se había acordado en su anterior periodo de sesiones, el nuevo texto describía el ámbito geográfico de aplicación del proyecto de convenio, tal como se había hecho con el Convenio SNP y con el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil. El mismo texto se recogía también en el párrafo 8 del artículo I.

61 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra se mostraron partidarias de mantener el texto entre corchetes. Una delegación, sin embargo, opinó que el proyecto de convenio debía reflejar el importante equilibrio recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entre los derechos de los Estados ribereños y el principio tradicional de la libertad de navegación en la zona económica exclusiva. A este respecto, esa delegación recordó al Comité que el proyecto de convenio no estaba concebido para ampliar la autoridad de los Estados ribereños, sino simplemente para aclarar la jurisdicción de éstos con respecto a los restos de naufragio y siniestros que constituyesen un peligro. Propuso incluir en el texto las palabras "que constituyan un peligro" después de "restos de naufragio y siniestros". Esta propuesta no fue apoyada. No obstante, algunas delegaciones se manifestaron a favor de continuar estudiando la aplicación del proyecto de convenio con objeto de asegurar que refleja fielmente el equilibrio establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en las ZEE.

ARTÍCULO III

Párrafo 2

62 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que el texto que figuraba encerrado entre los segundos corchetes retomaba los términos utilizados para referirse a la inmunidad soberana en el derecho internacional, por ejemplo en el artículo 236 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

63 Todas las delegaciones que tomaron la palabra se mostraron partidarias de ese texto, y el Comité decidió mantenerlo. No obstante, el Comité acordó introducir las palabras "buques que sean, o que en el momento del suceso o acaecimiento que hizo que se convirtieran en un siniestro o resto de naufragio fueran, ..." entre las palabras "los" y "buques de guerra".

64 También se pidió al Grupo de trabajo por correspondencia que decidiese si era necesario introducir alguna enmienda como consecuencia de esa adición.

ARTÍCULO IV

Párrafo 1

65 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que las palabras que figuraban entre corchetes se habían añadido para aclarar el texto existente. La mayoría de las delegaciones que intervinieron estuvo de acuerdo en que el texto que figuraba encerrado entre los primeros corchetes era útil para hacer intervenir al Estado ribereño y, por ello, se acordó mantener el texto sin los corchetes. El Comité decidió, sin embargo, suprimir el segundo texto entre corchetes.

66 Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por el alcance de la prescripción relativa a la notificación, en tanto que otras señalaron que, al utilizarse el SMSSM, cabía la posibilidad de que la estación de comunicaciones por satélite más próxima no estuviera necesariamente emplazada en el Estado ribereño más cercano, y que el Centro coordinador de salvamento debería alertar al Estado ribereño pertinente.

Párrafo 2

67 Al presentar este párrafo, el coordinador explicó que el texto que aparecía entre corchetes se había incluido para reducir el ámbito de aplicación de la disposición.

68 Una delegación manifestó su preocupación por la forma en que se aplicaría este párrafo teniendo en cuenta el párrafo 1 y propuso suprimir la referencia a dicho párrafo 1. Ante esto, otra delegación propuso sustituir las palabras que figuran en la primera línea del párrafo "en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 se haya notificado un siniestro relacionado con un buque" por: "un buque se haya visto envuelto en un siniestro". Esa misma delegación también propuso que el convenio especifique el contenido de la notificación, la cual debería ser lo suficientemente pormenorizada como para que el Estado ribereño pueda determinar si los restos de naufragio constituyen o no un peligro.

69 Otra delegación propuso sustituir la palabra "o" que figura en la última línea del párrafo por "y" para mantener la armonía con las prescripciones sobre notificación de otros convenios de la OMI. Se señaló que las plataformas fijas pueden no tener pabellón y que muchas de esas estructuras no tienen personal.

70 Una delegación, tras señalar que las cuestiones que se estaban examinando se resuelven normalmente en los comités técnicos de la OMI, propuso suprimir los párrafos 1, 2 y 3, que contienen las prescripciones sobre notificación, y elaborar una nota a pie de página en la que se pidiera a la Conferencia diplomática que aprobase una resolución en la que se invitase a los órganos competentes de la OMI a examinar las prescripciones sobre notificación existentes en otros convenios de la OMI, a fin de determinar si tales prescripciones serían apropiadas en el contexto de la remoción de restos de naufragio. Esa propuesta recibió algunos apoyos, si bien algunas otras delegaciones se manifestaron a favor de mantener esas disposiciones.

71 A la luz de lo que antecede, el Comité decidió mantener esas disposiciones entre corchetes, tal como figuran en el texto, pero señaló que las delegaciones interesadas deberían estudiarlas más detenidamente.

72 Tras observar la relación que existe entre las disposiciones de los tres primeros párrafos y las de los párrafos 4 y 5 de este proyecto de artículo, el Comité decidió suspender las deliberaciones sobre el artículo IV hasta que se resolvieran las cuestiones fundamentales.

ARTÍCULO VI

Párrafo 1

73 Con respecto a las palabras "para la navegación" que figuran encerradas en los primeros corchetes, el coordinador del Grupo de trabajo recordó que en el Grupo de trabajo por correspondencia se había propuesto que sólo fuera obligatorio balizar los restos de naufragio que constituyeran un peligro para la navegación. El texto que figuraba entre los terceros corchetes se había propuesto para facilitar la colaboración entre las autoridades competentes y el propietario del buque en lo relativo al balizamiento de los restos de naufragio.

74 La mayoría de las delegaciones que intervinieron se declararon partidarias de mantener el texto que figuraba dentro de los terceros corchetes y suprimir el encerrado entre los segundos. Aunque la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra estaban a favor de mantener la expresión "para la navegación", hubo una minoría partidaria de suprimirla, y una delegación declaró que caso de mantenerse esa expresión, el concepto debería ampliarse para abarcar los riesgos para el medio ambiente y de otro tipo.

75 Una delegación expresó dudas acerca de la necesidad y conveniencia de balizar el sitio en que tuvo lugar un suceso. La razón es que las condiciones naturales de la mar en algunas zonas son tales que a veces resulta imposible -o difícil- señalar con boyas el lugar del naufragio mientras que otros medios tradicionales, como avisos a los navegantes o cartas hidrográficas, pueden garantizar la seguridad de la navegación.

76 El Comité decidió mantener el texto que figuraba entre los terceros corchetes y, por consiguiente, suprimir el texto que figuraba dentro de los segundos corchetes. También decidió mantener entre corchetes las palabras "para la navegación".

ARTÍCULO VII

Párrafo 1

77 La delegación observadora de la UICN propuso intercalar el siguiente nuevo texto: "Si el Estado cuyos intereses se vean más directamente amenazados por los restos de naufragio determina que dichos restos constituyen un peligro, informará inmediatamente de ello al propietario del buque". A juicio de esa

delegación, el texto propuesto constituía el vínculo entre la acción del Estado de determinar que existe un riesgo y la acción del propietario del buque de remover los restos de naufragio.

78 La propuesta fue apoyada por una delegación, que opinaba que con ello no sólo se aclararía el texto sino que se garantizaría que el propietario sería informado con antelación de la determinación de un peligro antes de que se fijara el plazo. Hubo algunas deliberaciones sobre el lugar en que se colocarían esas palabras, en caso de aceptarse la propuesta.

79 El Comité decidió recoger la propuesta en su informe para que el Grupo de trabajo por correspondencia la examine más detenidamente.

Párrafo 2

80 Tal como había propuesto el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité decidió suprimir las palabras que figuraban entre corchetes para evitar una repetición con respecto al párrafo 3.

81 Una delegación propuso intercalar en la cuarta línea las palabras "prueba de" antes de "garantía financiera", con el fin de armonizar el texto con las disposiciones del artículo XI. Esa propuesta recibió el apoyo de otras delegaciones, y el Comité así lo acordó.

Párrafo 5

82 El Comité decidió mantener las palabras "cuyos intereses se ven más directamente amenazados por los restos de naufragio", pero en el entendimiento, no obstante, de que el Grupo de trabajo por correspondencia aclararía cuál es el Estado facultado para remover los restos de naufragio más allá del mar territorial.

Párrafo 6

83 Algunas delegaciones se opusieron a esta disposición por considerar que daría carácter obligatorio a cualesquiera directrices que pudieran adoptarse. Esa cuestión se remitió inicialmente al Grupo de trabajo por correspondencia para que la examinara más detenidamente, pero, tras el debate que posteriormente tuvo lugar respecto del proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos de los buques, el Comité decidió eliminar la referencia a las directrices del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio.

84 Una delegación propuso que las disposiciones relativas a la remoción de naufragios tendrían que estar aparte de las que son, en efecto, enmiendas al Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989. Esta medida permitiría que el Convenio sobre remoción de naufragios se limitara a su propósito inicial y que se pudieran examinar por separado las enmiendas requeridas en relación con el Convenio internacional sobre salvamento marítimo.

ARTÍCULO VIII

Párrafo 1

85 El Comité decidió conservar la palabra "conexo" y suprimir los corchetes.

86 Una delegación, con el apoyo de otras, sugirió la posibilidad de suprimir el texto del subpárrafo c) por considerar que un marino prudente nunca debería confiar únicamente en las ayudas náuticas para una

navegación segura y que, por tanto, un siniestro nunca podía "deberse totalmente" a la negligencia en el mantenimiento de esas ayudas.

87 La mayoría de las delegaciones que intervinieron eran partidarias, sin embargo, de mantener el subpárrafo. El Comité decidió, pues, mantenerlo.

Párrafo 3

88 Por sugerencia del coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité decidió ocuparse de esta cuestión al tratar el punto sobre la prueba de garantía financiera del artículo XI.

ARTÍCULO VIII *bis*

Párrafo c)

89 Una delegación propuso suprimir los corchetes de este párrafo. La mayoría de las delegaciones que intervinieron apoyó la propuesta. Una delegación, sin embargo, opinó que el texto que figuraba entre corchetes debía suprimirse.

90 Una delegación señaló además que la Convención de Viena no hace responsable de los daños nucleares al propietario del buque, sino que hace recaer esa responsabilidad en el explotador de la instalación nuclear. Por ello, se sugirió que tal vez fuera necesario revisar el texto introductorio de este artículo, al hacer éste referencia a la responsabilidad del propietario del buque.

91 El Comité decidió suprimir los corchetes y conservar el texto. Además, se pidió al Grupo de trabajo por correspondencia que revisara el texto para excluir la posibilidad de una doble indemnización.

ARTÍCULO VIII *ter*

92 Al presentar este artículo, el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que la disposición tenía por finalidad aclarar la relación entre el Convenio de Salvamento y el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio. En este artículo también se abordaba la cuestión de una posible contribución de la carga.

93 La delegación observadora de la ICS, tras señalar al Comité las observaciones que hacía en su ponencia recogida en el documento LEG 79/5/1, manifestó que la ICS estaba de acuerdo con la propuesta de incluir una disposición que impidiera cualquier tipo de solapamiento entre el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio y el Convenio de Salvamento de 1989 con respecto a la remuneración y la indemnización pagaderas a los salvadores. Sin embargo, no podía aceptar que con esa disposición se eliminara la necesidad de contar con otras disposiciones que exigiesen una contribución de los intereses de la carga para sufragar el coste de la remoción de los restos de naufragio. A juicio de la ICS, debería haber una contribución de la carga para sufragar el coste de la remoción de restos de naufragio en aquellos casos en que un Estado determine que existe un riesgo con arreglo al artículo V h), es decir, que el riesgo existe únicamente por la naturaleza y la cantidad de la carga a bordo. Para terminar, la delegación afirmó que, en caso contrario, la inclusión del artículo V h) en el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio no sería razonable y que esa disposición debería suprimirse. Algunas delegaciones observaron que la cuestión de la contribución de los intereses de la carga seguía pendiente.

94 Una declaración manifestó que, desde hacía tiempo, el Grupo de trabajo por correspondencia había estado examinando la cuestión de la contribución de los intereses de la carga. Por lo tanto, esta delegación

cuestionó la posibilidad de que la cuestión pudiera resolverse en el proyecto de Código sobre remoción de restos de naufragio.

95 El Comité decidió mantener entre corchetes el artículo VIII *ter* y pedir al Grupo de trabajo por correspondencia que estudiase más detenidamente esta cuestión a la luz de las observaciones formuladas durante el periodo de sesiones. También se pidió al Grupo que intentase avanzar con las cuestiones que el Comité no había tenido tiempo suficiente para abordar, entre ellas la definición de restos de naufragio que figura en el documento LEG 79/WP.2, y que informase de su labor al Comité en su 80º periodo de sesiones.

F INDEMNIZACIÓN POR LA CONTAMINACIÓN OCASIONADA POR LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES (punto 6 del orden del día)

96 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 un ponencia recogida en el documento LEG 79/6/1, de varias delegaciones, en el que se presentan, en versión actualizada, proyectos de articulado para un posible Convenio sobre responsabilidad e indemnización por la contaminación ocasionada por el combustible líquido de los buques.

97 Al presentar el mencionado documento LEG 79/6/1 en nombre de las delegaciones coautoras de la ponencia, la delegación de Australia indicó que el documento tenía como objetivo consolidar los avances realizados en el último periodo de sesiones en relación con un número de cuestiones del proyecto de convenio y aclarar ciertos aspectos para que el Comité continúe efectuando un examen sobre el particular. Se recordó que el texto tenía la forma de convenio independiente, que abarcaba únicamente los daños ocasionados por la contaminación, y que estaba basado en un régimen de responsabilidad objetiva. Se señaló que en dicho proyecto de convenio figuraban dos opciones para encauzar la responsabilidad hacia un número de partes mediante una definición ampliada de "propietario de buque". Asimismo, en los casos en que no exista ningún régimen nacional, el régimen de responsabilidad del proyecto de convenio estaba vinculado a los límites especificados en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad. En relación con el seguro obligatorio, el proyecto presentaba tres opciones respecto de los puntos umbrales; a saber, arqueo bruto, eslora y capacidad de los tanques de combustible.

98 Se identificaron dos cuestiones importantes para someterlas al examen del Comité. Se trataba de 1) el encauzamiento de la responsabilidad; y 2) el umbral a partir del cual se aplicarán las disposiciones del seguro obligatorio. En relación con el encauzamiento de la cuestión de la responsabilidad, se recordó que, en su último periodo de sesiones, el Comité había acordado examinar dos opciones para la definición de propietario del buque con objeto de estipular que la persona que tenga el control efectivo del buque sea responsable de garantizar que se cumplen las obligaciones pertinentes del Convenio. Una cuestión pendiente de resolución fue el tamaño del grupo a quien debería encauzarse la responsabilidad, es decir, si debería limitarse a los propietarios y armadores inscritos, o si debería aplicarse generalmente a los fletadores, gestores y armadores.

99 El Comité a continuación tomó nota del documento LEG 79/6/2 en el que figura una ponencia de la delegación observadora de la Asociación Internacional de Sondeadores que trata de la cuestión de la aplicación del proyecto de articulado a las unidades móviles de perforación mar adentro. Al presentar el documento, el representante de esta Asociación observó que existen posibles ambigüedades en la propuesta de convenio sobre combustibles líquidos. En particular, se puso en duda que el nuevo convenio fuera aplicable a un buque en puerto debido a la inclusión de la noción de "*seagoing*" en la definición de buque. Asimismo, se cuestionó la conveniencia de incluir en la definición de "buque" a las unidades móviles de

perforación mar adentro mientras se encuentren en la ZEE de un Estado ribereño o hagan escala en un puerto.

100 A continuación, el Comité centró su atención en el documento LEG 79/6/3. Al presentar dicho documento, la delegación observadora de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN) recordó que la propuesta de convenio sobre los combustibles líquidos ocupa un lugar muy importante en el régimen de responsabilidad. En ese documento se presenta un nuevo proyecto de la definición de "daños ocasionados por contaminación". Dicho nuevo anteproyecto tenía como objetivo elaborar una definición más clara y más fácil de comprender a fin de potenciar su carácter jurídico y evitar disputas y, por consiguiente, indemnizar a las víctimas de manera más rápida y menos costosa.

Artículo 1: Definición de propietario del buque

101 El artículo 1 del proyecto de texto presentaba dos opciones para la definición de propietario del buque con objeto de determinar la manera de identificar a la parte responsable.

102 La mayoría de las delegaciones que tomó la palabra indicó su preferencia por la opción 1, ya que daba una definición más clara y precisa del término "propietario del buque", que era esencial que la responsabilidad recayera en el propietario inscrito del buque y que esta opción encauzaría la responsabilidad hacia un grupo limitado de personas e identificaría claramente al responsable de mantener el seguro para cumplir su responsabilidad.

103 Una delegación que se mostró a favor de la opción 1, al observar que se basaba en el principio de "el que contamina paga", estimó que sólo debería hacerse responsable a una persona. Por consiguiente, se propuso sustituir la palabra "y" por "o" antes de "armador". Se sugirió que ello también resolvería la cuestión de quién tiene la obligación de suscribir o contratar el seguro en virtud del artículo 7.

104 Algunas delegaciones expresaron su incertidumbre en relación con esta propuesta e indicaron que podían aceptar tanto "y" como "o", y que se trataba una cuestión de redacción. No obstante, la mayoría de las delegaciones se mostró a favor de mantener el texto original, alegando que de esta manera quedaba más claro que las personas en el grupo eran responsables solidariamente.

105 Una delegación opinó que el propietario inscrito no es legalmente responsable y no debería estar incluido en la definición de "propietario del buque".

106 Una delegación propuso modificar el texto de la opción 1 a fin de hacer responsable, en virtud del proyecto de convenio, a la persona que tenga control efectivo del buque, que haya asumido la responsabilidad de su utilización. El Comité tomó nota de estas propuestas.

107 Una delegación manifestó la opinión de que el grupo de personas identificado en la opción 1 no debe ampliarse. Otra delegación expresó preferencia por la opción 2, alegando que parecía una solución de encauzamiento de la responsabilidad que era válida desde un punto de vista económico. No obstante, esta delegación indicó que podía aceptar la opción 1 si una clara mayoría era partidaria de ella.

108 Otra delegación propuso que el Comité examinara la definición de "compañía" que figura en el Código IGS. Se sugirió que el proyecto de definiciones propuesto en las opciones, aunque bien fundado, tenía sus limitaciones. En una nueva era del transporte marítimo en la que es posible que el propietario no sea una persona, la definición de compañía utilizada en el Código IGS debería considerarse como una tercera opción. Algunas delegaciones manifestaron su apoyo a esta opción alegando que la entidad responsable quedaría fácilmente identificada.

109 Si bien otras delegaciones manifestaron interés en examinar más a fondo esta opción, estimaron que no estaban en situación de evaluarla en el presente periodo de sesiones. A juicio de alguna de ellas, podría considerarse como una tercera opción. Otras consideraron que la propuesta era una modificación de la opción 2. Una delegación estimó que esta propuesta no cumpliría el objetivo de hacer responsables a más personas ni implantaría el principio de que el que contamina paga.

110 El Comité también examinó el texto que figura entre corchetes en la definición de propietario del buque en la opción 1 del proyecto de artículo 1. La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra se mostró a favor de suprimir los corchetes y mantener el texto propuesto. Algunas delegaciones propusieron suprimir los textos que están rodeados por los corchetes.

111 Habida cuenta de las deliberaciones mantenidos al respecto, el Comité acordó proseguir con su labor tomando como base la opción 1 del artículo 1 y suprimir los corchetes que encierran los textos. No obstante, el Comité estimó que antes de zanjar esta cuestión, el grupo de las delegaciones coautoras debían examinar la posibilidad de que la definición de "compañía" del Código IGS represente una alternativa viable. El Comité decidió suprimir la opción 2 del artículo 1 del proyecto de texto.

Artículo 1: Definición de daños ocasionados por contaminación

112 El Comité examinó la propuesta de la UICN que figura en el documento LEG 79/6/3 relativa a una nueva definición de los daños ocasionados por contaminación.

113 Las delegaciones que tomaron la palabra opinaron que sería más conveniente mantener la coherencia en el proyecto de convenio con la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil que ya había sido sometida a prueba y era fácil de entender. También se tomó nota de que el Convenio tenía como objetivo ocupar un lugar muy importante en el régimen existente de responsabilidad y por consiguiente la definición debería ser coherente con las que figuran en el Convenio de Responsabilidad Civil y en el Convenio SNP. La propuesta de la UICN no recibió apoyo.

Artículo 3 1 bis): Responsabilidad del propietario del buque

114 El Presidente observó que sería preciso introducir cierto número de enmiendas en el texto del proyecto de convenio, habida cuenta de las decisiones del Comité con respecto a la definición de propietario del buque en el artículo 1 y la referencia al propietario inscrito. Partiendo de ello, el Comité acordó suprimir los corchetes en el texto del artículo 3 1 bis) que trata de la responsabilidad mancomunada y solidaria.

Artículo 3 2) b)

115 El Comité tomó nota de una propuesta de suprimir las palabras que figuran entre corchetes en el texto del artículo 3 2) b) que trata de las defensas del propietario del buque y, en particular, del daño causado "temerariamente y a sabiendas". Se observó que la supresión de este texto sería coherente con los modelos del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo. El Comité aprobó esta supresión.

Artículo 3 5): Exenciones de la responsabilidad

116 Una delegación propuso suprimir el párrafo 5 del artículo 3 alegando que no era necesario excluir a ninguna persona de la responsabilidad.

117 Algunas delegaciones mostraron su inquietud por el hecho de que, en caso de suprimirse el artículo 3 5), las personas que adopten medidas preventivas podrían estar expuestas a la responsabilidad.

Algunas delegaciones se mostraron partidarias de conservar el texto, haciendo suya la inquietud sobre la responsabilidad de las personas que adopta medidas preventivas. Otras delegaciones señalaron que podían aceptar la supresión y examinarían la protección de la responsabilidad en su legislación nacional para las personas que adopten medidas preventivas. Habida cuenta del considerable apoyo demostrado en las deliberaciones sobre esta cuestión, el Comité acordó suprimir este artículo. Se animó a las delegaciones autoras de la ponencia a que examinen la viabilidad y justificación de incluir en el proyecto de convenio la protección de la responsabilidad para las personas que adopten medidas preventivas.

Artículo 7: Umbral para el seguro obligatorio

118 El Comité examinó las tres opciones del artículo 7 para determinar el umbral a partir del cual se establece la obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera, a saber, el arqueo bruto, la eslora y la capacidad de los tanques de combustible líquido.

Arqueo bruto

119 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra se manifestó a favor de la opción del arqueo como umbral para el seguro obligatorio argumentando que esta opción proporciona una solución práctica que se basa en una cifra bien conocida. Sin embargo, se expresaron opiniones distintas en cuanto a la cifra adecuada para fijar el umbral del arqueo bruto. Algunas delegaciones opinaron que las cifras propuestas eran demasiado bajas mientras que otras propusieron suprimir las cifras de 150 a 250. Otras delegaciones preferían un arqueo bruto superior a 300 o incluso más elevado, y algunas indicaron que permitían una cierta flexibilidad en cuanto a la cifra. El Comité decidió dejar la cifra del arqueo bruto en el artículo 7 en blanco para que la conferencia diplomática decidiera.

Capacidad de los tanques de combustible líquido

120 Varias delegaciones respaldaron la opción de establecer una capacidad de los tanques de combustible líquido como umbral para introducir el seguro obligatorio. Estas delegaciones opinaron que la capacidad de los tanques de combustible era, a objetos del convenio, la opción más lógica en el caso de un convenio independiente que trata de los daños directamente relacionados con los hidrocarburos utilizados como combustible. Sin embargo, otras delegaciones observaron que la capacidad de los tanques de combustible no estaba indicada en el certificado de arqueo y que, en su opinión, no constituía una medición adecuada.

Eslora

121 Nadie se manifestó en favor de la tercera opción que consiste en utilizar la eslora como umbral.

122 A la luz de las deliberaciones se decidió eliminar las dos opciones basadas en la capacidad de los tanques de combustible y en la eslora. El Comité decidió proseguir con la opción del arqueo bruto como umbral para el seguro obligatorio en el artículo 7. También se decidió que la cifra se dejaría en blanco y entre corchetes para que la conferencia diplomática resolviera la cuestión.

Artículo 7 1)

123 Una delegación propuso que se incluyeran las palabras "del propietario inscrito" después de "para cubrir la responsabilidad" en la línea 5 del párrafo 1 del artículo 7.

124 Sin embargo, algunas delegaciones se opusieron a esta propuesta argumentando que significaría que no todas las personas responsables en virtud del Convenio tienen cobertura de seguro. El Comité tomó

nota de una declaración hecha en nombre de los Clubes P e I de que, como propuesta general, los buques deben tener cobertura de seguro para casos de derrame de combustibles líquidos. Varias delegaciones respaldaron una propuesta del CMI de que las palabras "propietario inscrito" se conservaran en la primera línea del artículo 7 1). En su opinión, esto significaría que sólo se exige que una persona tenga un seguro que cubra la responsabilidad de todas las personas responsables nombradas en la definición de propietario de buque del artículo 1 3).

125 El Comité decidió aceptar la sugerencia del CMI de que se mantenga la referencia a "propietario inscrito" y suprimir la de "propietario". Se observó que con esto se lograría que hubiera cobertura de seguro para todas las Partes responsables en virtud del proyecto de convenio.

126 El Comité acordó suprimir las palabras "o que haga escala en cualquier puerto de un Estado Parte" de las tercera y cuarta líneas del artículo 7 1), puesto que este aspecto ya está tratado en el artículo 7 11).

Artículo 7 2)

127 El Comité tomó nota de una propuesta de redacción hecha por algunas delegaciones de que la disposición del artículo 7 2) relativa a la expedición de certificados se base en la actual disposición del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio de Responsabilidad Civil, y tenga en cuenta la inclusión del número de identificación del buque como en la disposición paralela del Convenio SNP.

Artículo 7 3)

128 El Comité tomó nota de una intervención hecha en nombre de las delegaciones de habla hispana (anexo 2) indicando una omisión en el texto del proyecto de artículo 7 3) por lo que respecta a la traducción de los certificados de seguro. El Comité acordó incluir el idioma español en el texto y remitió esta cuestión de redacción a las delegaciones que hicieron la propuesta. Un principio similar se aplicaría a todos los demás instrumentos elaborados por el Comité.

129 El Comité también decidió remitir a dichas delegaciones una propuesta que eliminaría la obligación impuesta a los Estados de expedir certificados en su propio idioma oficial ya que quizás prefieran hacerlo en español, francés o inglés.

Artículo 7 6)

130 Una delegación, respaldada por otras, propuso suprimir la expresión que figura entre corchetes relativa a las directrices sobre responsabilidad financiera. Se recordó que en las deliberaciones sobre las directrices mantenidas en relación con el punto 4 del orden del día se decidió que éstas tendrían carácter de recomendación y no serían obligatorias. Se manifestó la preocupación de que estas directrices se introdujeran ahora con carácter obligatorio en el proyecto de artículo 7 6). El Comité estuvo de acuerdo en que la frase se suprimiera.

131 El Comité sancionó la propuesta de añadir las palabras "de arqueo bruto superior a []" después de la palabra "buque" en el artículo 7 11) como consecuencia de la decisión adoptada respecto al umbral en el artículo 7 1).

Artículo 7 9)

132 El Comité acordó suprimir el párrafo 9 del artículo 7 basándose en que el seguro que cumpla las obligaciones en virtud del convenio propuesto no se limitaría a cubrir los daños ocasionados por los hidrocarburos utilizados como combustible.

Artículo 20

133 Una delegación señaló al Comité que en el proyecto de artículo 20, que trata de las traducciones oficiales, no se habían incluido todos los idiomas oficiales. El Comité decidió que la delegación que había señalado la omisión debía presentar una propuesta de redacción sobre la inclusión de todos los idiomas oficiales.

Labor futura

134 El Comité acordó que las delegaciones que habían tomado la palabra y hecho propuestas deberían proseguir su labor sobre este punto teniendo en cuenta las deliberaciones mantenidas en el periodo de sesiones y teniendo presente que el objetivo era elaborar un instrumento para que una conferencia diplomática lo examinara.

G PROGRAMA DE TRABAJO PARA EL BIENIO 2000-2001 Y PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO (punto 7 del orden del día)

135 El Comité Jurídico examinó las propuestas que se presentarán al Consejo y a la Asamblea en relación con el programa de trabajo para el bienio 2000-2001 y el plan de trabajo a largo plazo para el periodo posterior a dicho bienio.

136 A este respecto, el Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 79/7 sobre los progresos realizados en relación con los temas que se encuentran actualmente en su programa de trabajo y los que figuran en el plan de trabajo a largo plazo, que la Asamblea aprobó en su vigésimo periodo de sesiones ordinario de noviembre de 1997.

Programa de trabajo para el bienio 2000-2001

137 El Comité tomó nota de los considerables progresos realizados en relación con los tres puntos principales examinados en el presente periodo de sesiones, y procedió a una evaluación de la labor que queda por realizar para cada uno de ellos. El Comité observó que la labor sobre dos de estos puntos, a saber, las enmiendas al Convenio de Atenas (en relación con el tema de la provisión de garantía financiera) y un régimen internacional de indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques, se había adelantado considerablemente de modo que se podía esperar que quedara ultimada en los próximos periodos de sesiones. Por consiguiente, el Comité decidió recomendar al Consejo y a la Asamblea que prevean la celebración de una o varias conferencias diplomáticas para examinar los proyectos de instrumentos internacionales en relación con estos dos temas tan pronto como sea posible.

138 El Comité decidió que dedicaría su próximo periodo de sesiones al Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas y, si dispone de más tiempo, al tema de los combustibles líquidos.

139 El Comité observó que estas decisiones no significaban que se fuera a interrumpir la labor relativa al Convenio sobre remoción de restos de naufragio. El Grupo de trabajo por correspondencia proseguirá su labor sobre este tema en el lapso entre periodos e informará de sus progresos al Comité. También se decidió que se seguiría examinando si el proyecto de convenio sobre la remoción de restos de naufragio

se encuentra en una fase de desarrollo suficiente como para que pueda adoptarlo una conferencia diplomática, de modo que se presente una petición para convocar a dicha conferencia con antelación suficiente.

140 El Comité examinó propuestas para incluir el tema de la vigilancia de la implantación del Convenio SNPP en su programa de trabajo. El Comité estuvo de acuerdo con que se incluyera este tema a condición de que no suponga la renegociación de las disposiciones del tratado o la elaboración de interpretaciones con carácter auténtico o vinculante. El Comité acordó, en principio, considerar el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia sobre la implantación del Convenio SNP, una vez que se apruebe el pertinente mandato.

141 El Comité decidió suprimir del programa de trabajo el examen de un proyecto de convenio sobre jurisdicción civil, derecho aplicable y reconocimiento y ejecución de sentencias en casos de abordaje.

142 El Comité decidió asimismo, partiendo de las deliberaciones mantenidas en relación con el punto 10 del orden del día, "Otros asuntos", no suprimir en el actual periodo de sesiones, el punto relativo a las unidades móviles para operaciones mar adentro.

143 Teniendo presente las decisiones mencionadas, el Comité estableció la lista de puntos que figurarán en el programa de trabajo del Comité para el bienio 2000-2001, según se indica a continuación:

- i) provisión de garantía financiera;
- ii) indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques;
- iii) examen de un proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio;
- iv) supervisión de la implantación del Convenio SNPP; y
- v) proyecto de convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro.

144 El Comité también decidió que estaba listo y dispuesto para tratar otros temas dentro de su mandato que le remitan la Asamblea, el Consejo u otros órganos de la OMI.

145 El Comité acordó pedir cuatro semanas de reunión durante el bienio, dos semanas de reunión en el año 2000 y dos semanas de reunión en el año 2001, en el entendimiento de que podría ser necesario sustituir una semana de reuniones por una conferencia diplomática.

Plan de trabajo a largo plazo del Comité (hasta el año 2006)

146 El Comité tomó nota de su plan de trabajo a largo plazo para el periodo posterior al bienio 2000-2001 y decidió no modificar los siguientes temas:

- a) examen de la condición jurídica de las embarcaciones de carácter innovador, como las embarcaciones de sustentación dinámica, que operan en el medio marino;
- b) posible convenio relativo al régimen de los buques en puertos extranjeros; y
- c) posible revisión de los convenios de derecho marítimo a la luz de una necesidad demostrada y a reserva de lo dispuesto en la resolución A.500(XII).

Propuesta al Consejo

147 El Comité pidió al Secretario General que incluya estas propuestas relativas al programa de trabajo y a las semanas de reunión para el bienio 2000-2001, así como los temas que se recomienda incluir en el plan de trabajo a largo plazo, en las propuestas que presentará al Consejo y a la Asamblea para que las aprueben en sus periodos de sesiones de 1999.

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

148 El Comité tomó nota con satisfacción de la información que figura en el documento LEG 79/8, especialmente del informe sobre las actividades realizadas de junio a diciembre de 1998 en el marco del subprograma.

149 Las delegaciones de Nigeria y Ghana expresaron su agradecimiento a la OMI por el apoyo brindado en el marco del subprograma para la revisión y actualización de la legislación de sus países. En cuanto a la referencia que se hace en el documento LEG 79/8 a la revisión del Código marítimo en los países de la UADEC, la delegación de la República del Congo señaló que se había postergado el seminario subregional que iba a realizarse inicialmente en marzo de 1999 para ayudar a esos países a revisar y actualizar el Código marítimo. La delegación de la República del Congo hizo hincapié en la necesidad de realizar dicho seminario en fecha próxima para divulgar el Código marítimo actualizado.

150 El Comité tomó nota de la petición formulada por la delegación del Ecuador respecto de:

- ayuda para la revisión de su legislación marítima nacional a fin de incorporar los convenios de la OMI en los que Ecuador es Parte;
- celebración de un seminario para funcionarios sobre convenios internacionales;
- dos becas para funcionarios en la UMM;
- asistencia para la implantación de los convenios de la OMI y la mejora de la administración marítima en Ecuador.

I CUESTIONES SURGIDAS DEL 81º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 9 del orden del día)

151 El Comité Jurídico tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 79/9/Rev.1 sobre las cuestiones de interés para el Comité surgidas del 81º periodo de sesiones del Consejo, que se celebró en noviembre de 1998.

J OTROS ASUNTOS (punto 10 del orden del día)**a) Proyecto de convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro**

152 El Comité tomó nota del documento LEG 79/10, presentado por la Asociación Internacional de Sondeadores (IADC), así como de las opiniones recogidas en el mismo contra la elaboración de un convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro, por considerarse que dicho instrumento no era necesario, parecer que compartieron varias delegaciones. El CMI recordó al Comité la labor que está desarrollando sobre este tema y recomendó mantener este punto en el programa de trabajo para poder reflexionar más al respecto. Después de sopesar los distintos argumentos, el Comité decidió mantener este punto pero examinarlo más adelante.

b) Conferencia Diplomática Naciones Unidas/OMI sobre el embargo preventivo de buques

153 El Comité tomó nota de la feliz conclusión de la Conferencia Diplomática Naciones Unidas/OMI sobre el embargo preventivo de buques, celebrada en la sede de las Naciones Unidas en Ginebra del 1 al 12 de marzo de 1999.

c) Grupos de trabajo por correspondencia

154 El Comité tomó nota del interés expresado por varias delegaciones de que la labor de los grupos de trabajo por correspondencia no impida que el órgano pertinente examine formalmente la postura adoptada por Gobiernos y organizaciones, lo cual quiere decir que las deliberaciones en el pleno no deberían limitarse únicamente a los trozos de texto que figuran entre corchetes, sino que deberían abarcar la totalidad del documento. Además, se señaló que los grupos de trabajo por correspondencia están a cargo de un "Estado líder" u "organización líder" y que, por tanto, los documentos elaborados por dichos grupos deberían considerarse presentados por ese Estado u organización en su condición de líder, y no por el coordinador del Grupo.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 79º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
- 3 Elección de la Mesa
- 4 Provisión de garantía financiera
- 5 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
- 6 Indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques
- 7 Programa de trabajo para el bienio 2000-2001 y plan de trabajo a largo plazo
- 8 Cooperación técnica: subprograma de legislación marítima
- 9 Cuestiones surgidas del 81º periodo de sesiones del Consejo
- 10 Otros asuntos
 - a) Proyecto de convenio sobre las unidades móviles para operaciones mar adentro
 - b) Conferencia diplomática Naciones Unidas/OMI sobre embargo de buques
 - c) Grupos de trabajo por correspondencia
- 11 Informe del Comité

ANEXO 2

Las distinguidas delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, España, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela, habiendo revisado el contenido del Proyecto del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación ocasionada por hidrocarburos han visto con profunda preocupación una omisión en la redacción del artículo 7, párrafo 3 en el cual se establece que el Certificado de seguro previsto esté acompañado de una traducción al francés o al inglés cuando dicho certificado esté en otro idioma diferente a estos dos, en consecuencia declaran estar conscientes y reconocer la intensa labor desplegada por el Grupo de trabajo oficioso al producir el Proyecto en revisión y acuerdan solicitar la inclusión del idioma español en la segunda sección del citado párrafo 3. Esta solicitud se basa en que el español no sólo es uno de los seis idiomas oficiales de esta Organización sino que junto al francés y el inglés es uno de los tres idiomas de trabajo del Comité Jurídico, tal como está señalado en el artículo 24 de su Reglamento interior.
