



COMITÉ JURÍDICO
80º periodo de sesiones
Punto 11 del orden del día

LEG 80/11
25 octubre 1999
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA
EN SU 80º PERIODO DE SESIONES**

Índice

	Párrafos	Página
A INTRODUCCIÓN	1-12	3-6
B INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	13	6
C PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA	14-68	6-13
D INDEMNIZACIÓN POR LA CONTAMINACIÓN OCASIONADA POR LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES	69-115	13-19
E PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	116-122	20
F PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHAS DE LAS REUNIONES DEL AÑO 2000	123-126	21
G EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	127-128	21-23
H COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	129-130	23
I CUESTIONES SURGIDAS DEL 82º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	131-136	23-24
J OTROS ASUNTOS	137-160	24-27
a) Cambios en el sistema informático de la Secretaría	137	24
b) Enmiendas al Reglamento interior del Comité Jurídico	138	24
c) Supervisión e implantación del Convenio SNP	139-142	24-25

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

	Párrafos	Página
d) Directrices sobre métodos para hacer referencia a los instrumentos de la OMI y demás entidades en los convenios y otros instrumentos de carácter obligatorio de la Organización	143-144	25
e) Implantación de los convenios internacionales	145-148	25-26
f) Certificados de seguro exigidos por el Convenio de Responsabilidad Civil	149-154	26
g) Resultados del 7º periodo de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible	155-156	26-27
h) Proyecto de protocolo sobre responsabilidad e indemnización por los daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación	157-158	27
ANEXO 1 - ORDEN DEL DÍA DEL 80º PERIODO DE SESIONES		
ANEXO 2 - DIRECTRICES DE LA OMI SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES CON RESPECTO A LAS RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO		

A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 80º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 11 al 15 de octubre de 1999, bajo la presidencia del Sr. A.H.E. Popp (Canadá). También estuvieron presentes en el periodo de sesiones los Vicepresidentes del Comité, el Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y el Sr. C. de la Torre (España).

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

ALEMANIA	INDONESIA
ANGOLA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ARABIA SAUDITA	ISLAS MARSHALL
ARGELIA	ITALIA
ARGENTINA	JAMAICA
AUSTRALIA	JAPÓN
BAHAMAS	LETONIA
BANGLADESH	LIBERIA
BRASIL	MALASIA
CANADÁ	MALTA
COLOMBIA	MARRUECOS
COSTA RICA	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	SINGAPUR
ESTONIA	SUDÁFRICA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUECIA
FILIPINAS	SUIZA
FINLANDIA	TRINIDAD Y TABAGO
FRANCIA	TURQUÍA
GABÓN	UCRANIA
GHANA	URUGUAY
GRECIA	VANUATU
INDIA	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:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)
LIGA DE ESTADOS ÁRABES
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)
FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y DE PETRÓLEO (OGP)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
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 ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO (IIDM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

4 El Secretario General dio la bienvenida a todos los participantes en general y especialmente a los que asistían por primera vez a una reunión del Comité Jurídico.

5 Señaló el extenso y variado orden del día del Comité y en particular los dos puntos de mayor prioridad: el proyecto de protocolo correspondiente al Convenio de Atenas y el proyecto de convenio sobre responsabilidad e indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques. El Secretario General hizo observar a los participantes la petición que había formulado el Consejo de la OMI de que el Comité decidiera en este periodo de sesiones cuál de esos dos puntos está listo para que se celebre una conferencia diplomática al respecto.

6 Indicó que para tomar una decisión, el Comité tenía que ser consciente de que el Consejo había señalado que el Comité Jurídico quizá tuviera que renunciar a una de las cuatro semanas de reunión del próximo bienio para compensar el coste que supondría la celebración de una conferencia diplomática, y que había expresado firmemente su preferencia por que este tipo de conferencias se celebren sólo cuando la labor preparatoria haya llegado a un punto que permita garantizar, en la

medida de lo posible, el éxito de la conferencia. Normalmente, dijo, sólo se celebran dos conferencias diplomáticas en un bienio. También señaló al Comité la decisión adoptada por el Consejo en su 82º periodo de sesiones de respaldar la celebración de una conferencia diplomática de tres días en el bienio 2000-2001 para examinar el Convenio de Cooperación, la cual tendrá lugar consecutivamente con el 44º periodo de sesiones del CPMM, así como la recomendación que el CPMM hizo al Consejo de que en el citado bienio se celebre una conferencia diplomática de una semana sobre los sistemas antiincrustantes. Consciente del inevitable dilema que la petición del Consejo planteaba al Comité, el Secretario General subrayó la necesidad de que el Comité tomara las decisiones adecuadas para garantizar el mejor empleo del tiempo asignado a su labor y, llegado el caso, de una posible conferencia.

7 El Secretario General también hizo hincapié en la importancia que estos dos puntos del orden del día tienen para la labor de la OMI: Indicó que las enmiendas al Convenio de Atenas deben considerarse en justa relación con los esfuerzos que se están realizando para reforzar las actuales normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, teniendo presente el tamaño cada vez mayor de los transbordadores y de los buques dedicados a cruceros. Sin la protección de la vida humana y las mercancías que ofrecen las reglas de seguridad destinadas a evitar, lo primero de todo, que se produzcan sucesos, mejorar la indemnización con un seguro obligatorio no servirá más que para hacer recaer en el sector de seguros las consecuencias de una gestión deficiente de los riesgos. Y lo mismo cabía decir del proyecto de convenio sobre la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques. Señaló asimismo que una evaluación adecuada de los riesgos y la adopción de medidas preventivas son factores necesarios para garantizar el funcionamiento eficaz de las directrices para la aplicación de la garantía financiera a otras reclamaciones, que el Comité Jurídico iba a abordar en este periodo de sesiones.

8 Seguidamente, el Secretario General hizo hincapié en la importancia de la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, que iba a reunirse la misma semana que el Comité. Señaló que las conclusiones y recomendaciones del Grupo constituirán un instrumento muy valioso para evaluar tanto la naturaleza como la amplitud del problema del abandono de la gente de mar, así como para determinar posibles soluciones y, al hacerlo, evaluar los respectivos papeles de la OMI y de la OIT a la hora de formular medidas internacionales para garantizar que la gente de mar y sus familias cuenten con la misma protección, por lo menos, que los pasajeros de los buques.

9 A continuación, el Secretario General señaló otra tarea que considera tan importante como la de la elaboración de tratados, a saber, las deliberaciones del Comité destinadas a promover la implantación de los convenios adoptados como resultado de su labor. Observó la decisión del Comité de incluir en su programa de trabajo la supervisión e implantación del Convenio SNP, en cuya elaboración había trabajado el Comité durante muchos años. Hizo hincapié en que sería conveniente que el Convenio entrara en vigor lo antes posible para permitir el funcionamiento eficaz de un régimen de responsabilidad con límites de indemnización adecuados para unas sustancias que representan una gran parte del comercio marítimo mundial.

10 Por último, el Secretario General señaló a los participantes otra cuestión de gran importancia, a saber, la necesidad de que los Estados que son aún Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y en el Convenio del Fondo, 1971, denuncien dichos Convenios lo antes posible y se constituyan al mismo tiempo en Partes en los correspondientes Protocolos de 1992. En su opinión, esto es un asunto de gran prioridad ya que las denuncias que ya se han recibido y las que se espera recibir en un futuro próximo significan que el Fondo creado por el Convenio de 1971 dejará de hecho

de funcionar en breve, lo que creará una situación poco satisfactoria de falta de contribuciones para financiar el pago de las indemnizaciones por dicho Fondo. A este respecto, señaló a los participantes los problemas prácticos que se plantean a la hora de obtener los certificados exigidos por el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, para el año que comienza el 20 de febrero del año 2000, asunto que se trata en un documento presentado por el Grupo Internacional de los Clubes P e I. Para terminar, el Secretario General aseguró al Comité que la Secretaría estaba a su disposición para atender sus necesidades y le deseó éxito en sus deliberaciones.

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

12 A continuación se resumen las deliberaciones del Comité sobre los distintos puntos de su orden del día.

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

13 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

14 La delegación de Noruega presentó el documento LEG 80/3, en el que figura una versión actualizada de un proyecto de protocolo del Convenio de Atenas, y el documento LEG 80/3/1, que recoge un texto refundido del Convenio, enmendado con arreglo al proyecto de protocolo propuesto.

15 La delegación de Noruega también se refirió al documento LEG 80/3/4, presentado por el Japón y Noruega, en el que figura una propuesta de enmienda al artículo 20 del Convenio de Atenas a fin de garantizar su compatibilidad con el Convenio de París y la Convención de Viena sobre la responsabilidad por daños nucleares.

16 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P e I presentó el documento LEG 80/3/3. Explicó la estructura de los Clubes y el carácter cíclico de la capacidad de seguros y se refirió a las preocupaciones de los Clubes respecto de las consecuencias que tendrían las propuestas de normas sobre seguro obligatorio para la capacidad del mercado de seguros de responsabilidad. La delegación señaló que el documento recogía dos soluciones alternativas a este respecto, pero indicó que, tras efectuar consultas con los órganos rectores de los Clubes, así como con las delegaciones asistentes a las reuniones del Comité, se había retirado la propuesta de enmienda al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1996, mediante la cual se pretendía volver a introducir un límite máximo para la responsabilidad respecto de los pasajeros.

17 La delegación observadora de los Clubes P e I también presentó el documento LEG 80/3/6, en el que se opinaba que el seguro obligatorio no sería eficaz a menos que todas las reclamaciones se presentaran ante un único tribunal, en el cual el asegurador o proveedor de garantía hubiera constituido el fondo previsto para hacer frente a este tipo de reclamaciones.

18 El Comité también tomó nota de la información básica adicional que se señala a continuación, proporcionada por la delegación observadora de los Clubes P e I, sobre el modo en que debían examinarse sus dos documentos, a la luz de las condiciones actuales del mercado de seguros:

- si bien en el mercado de seguros marítimo se habían registrado pérdidas importantes durante los últimos años, las primas no habían aumentado y se disponía de capacidad. Sin embargo, dadas las pérdidas actuales, inevitablemente el mercado habría de contraerse;
- cada Club P e I cubre, individualmente, pérdidas de hasta cinco millones de dólares de los Estados Unidos. Las reclamaciones que exceden esa cifra se cubren combinando la capacidad de todos los miembros de los Clubes, hasta 30 millones de dólares. Las pérdidas que superan los 30 millones de dólares están cubiertas por el mercado de seguros internacional hasta un monto de 2 000 millones de dólares. Las pérdidas entre 2 000 y 4 000 millones de dólares están cubiertas por la suma de las capacidades de los miembros del Grupo Internacional;
- no se ha recurrido a los estratos superiores de la cobertura de reaseguro gracias, en parte, a la puesta en práctica de distintos sistemas que limitan la responsabilidad del propietario. Sin embargo, no deben considerarse como parte de la cobertura normal y se han establecido como solución para casos excepcionales, aunque debe reconocerse su fragilidad a largo plazo;
- teniendo presentes tales circunstancias, era esencial que las disposiciones sobre el seguro obligatorio que se incluyesen en el protocolo del Convenio de Atenas propuesto evitaran la acumulación excesiva de reclamaciones, mediante el establecimiento de un tope máximo para los riesgos de muerte y lesiones corporales con arreglo a un límite total más coherente con los fijados por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio SNP. Parecía improbable, por ejemplo, que el mercado estuviera preparado para aceptar un riesgo superior a 90 millones de DEG (véanse el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio SNP) aun cuando los acuerdos de seguro actuales ofrezcan una cobertura para la responsabilidad de los propietarios de buques bastante superior a la que representa dicha cifra;
- la propuesta de limitar el riesgo del asegurador mediante el recurso directo a un total combinado de 90 millones de DEG implicaría la constitución de un fondo. De este modo, como efecto secundario, la propuesta podría dar lugar al establecimiento de un foco de jurisdicción en caso de sucesos catastróficos.

19 El Comité decidió utilizar el proyecto de protocolo que figura en el anexo I del documento LEG 80/3 como documento básico para sus deliberaciones.

20 El Comité examinó las cuestiones que se indican a continuación.

Forma del seguro

21 El Comité examinó la conveniencia de conservar el texto de la última oración del artículo 4*bis* 1), que establece que el seguro de responsabilidad constituye la única forma aceptable de seguro obligatorio en el marco del nuevo instrumento.

22 Algunas delegaciones se manifestaron a favor de esta inclusión, puesto que, en su opinión, constituía la única solución compatible con los elementos básicos que definen el Convenio de Atenas. Habida cuenta de que este Convenio establece la responsabilidad del propietario del buque, sería fundamental que el seguro obligatorio cubriera la responsabilidad de dicho propietario respecto de los pasajeros. Según estas delegaciones, la posibilidad de que un seguro de responsabilidad coexistiera con otros tipos de seguro sería motivo de confusión y conduciría a la proliferación de litigios, debido al carácter diferente de la cobertura de seguros, los intereses comerciales distintos de aseguradores y asegurados, y la disparidad de los medios de defensa disponibles. A este respecto, se hizo alusión al medio de defensa del dolo del propietario, que puede utilizarse, fundamentalmente, en el marco del seguro de responsabilidad, pero no en el caso del seguro personal contra accidentes. Las condiciones para la exoneración del asegurador con arreglo a un sistema de seguro personal contra accidentes, tales como el comportamiento negligente o temerario del pasajero, no conducirían necesariamente a la exoneración del asegurador en el caso del seguro de responsabilidad.

23 Otras delegaciones se manifestaron en contra de que se conservara una cláusula que impide que el propietario tome un seguro que no sea el seguro de responsabilidad. En su opinión, sistemas tales como el del seguro personal contra accidentes podrían proporcionar una protección adecuada para los pasajeros, siempre que cubrieran los límites establecidos en el Convenio de Atenas. Varias delegaciones señalaron que permitir un único tipo de seguro, en concreto, el seguro de responsabilidad, no sería una solución viable en los países obligados a implantar la legislación sobre competencia aplicable en la Unión Europea.

24 Finalmente, se llegó a una solución de transacción, mediante la cual se pediría al transportista que efectúa de hecho el transporte que asegure su responsabilidad sin limitar, sin embargo, la posibilidad de elección en cuanto hace a los diferentes tipos de seguro disponibles.

Jurisdicción

25 El Comité examinó las propuestas de enmienda al artículo 17 del Convenio (artículo 7 del protocolo) y, en particular, un nuevo párrafo *1bis*, mediante el que se limitan los tribunales en los que puede promoverse una acción contra el asegurador u otra persona que haya proveído la garantía financiera.

26 Algunas delegaciones se mostraron de acuerdo con la introducción de dicha disposición, si bien otras manifestaron su desacuerdo. Una delegación observó que, en los términos en los que estaba redactada actualmente, la disposición imposibilitaría que en algunos casos el pasajero pudiera incoar en su país una acción directa contra el asegurador, incluso en el caso en que el transportista autorizado también estuviera domiciliado en ese país.

27 Con el fin de salvar dicha objeción, se propuso una enmienda según la cual el subpárrafo b) incluiría no solamente los puertos de escala, sino también los puertos de partida y de destino, como lugares posibles donde se podría demandar al asegurador. Otras delegaciones afirmaron que la expresión "puertos de escala" ya comprendía esos puertos.

28 Otras delegaciones señalaron que, a pesar de esas limitaciones, el párrafo *1bis* propuesto tenía la ventaja de permitir a los pasajeros agrupar las acciones contra el asegurador en un solo lugar, con lo cual se evitaba la búsqueda de tribunal y aumentaban las posibilidades de una liquidación pronta. Éste sería el caso, especialmente, si de conformidad con la propuesta presentada por los Clubes P e I, el futuro protocolo incluyera disposiciones en las que se contemplara la obligación del asegurador de constituir un fondo que abarcara los riesgos de carácter catastrófico. No obstante, se hizo observar

que dicha situación sólo favorecería los intereses de los pasajeros en los siniestros en los que el número de pasajeros afectados fuese alto y también el de reclamaciones. A aquellos pasajeros que presentaran reclamaciones de menor cuantía les resultaría difícil entablar una acción directa contra el asegurador en un país extranjero.

29 Asimismo, se opinó que en el párrafo 1 del artículo 17 debía incluirse la jurisdicción del Estado de abanderamiento. Dicha innovación se justificaba por el hecho de que hoy en día el transporte marítimo supone la participación de muchas nacionalidades diferentes. El hecho de que el tribunal se encontrara en la jurisdicción del Estado del abanderamiento serviría de factor unificador.

30 Algunas delegaciones estimaron que la cuestión de la jurisdicción posiblemente tendría que debatirse junto con el problema de la limitación máxima de la responsabilidad.

31 Algunas delegaciones preguntaron el sentido de la expresión "no puede incoarse" en el párrafo *1bis* del artículo 17. Se aclaró que con tal expresión se hace referencia al caso, entre otros, en que las jurisdicciones enumeradas en el párrafo *1bis* no se encuentran en un Estado Parte.

32 En vista de la falta de consenso en relación con el párrafo *1bis*, el Comité decidió volver a examinar esta cuestión más adelante. El Comité convino en que si se profundizaba más en el tema se alcanzaría una solución aceptable.

33 El Comité observó que la expresión "de responsabilidad" que figura en la primera línea del párrafo 1 del artículo 17 (artículo 7 del protocolo) de los documentos LEG 80/3 y LEG 80/3/1 se había incorporado por error y, por lo tanto, debía suprimirse.

Compatibilidad entre el Convenio de Atenas y la legislación sobre responsabilidad por daños nucleares

34 El Comité decidió incorporar en el proyecto de protocolo el texto que enmienda el artículo 20 del Convenio de Atenas propuesto por las delegaciones del Japón y Noruega (documento LEG 80/3/4).

Límites de responsabilidad

35 En el Comité se manifestaron opiniones diferentes en cuanto a la posibilidad de introducir enmiendas en los límites establecidos en el Protocolo de 1990 correspondiente al Convenio de Atenas. Varias delegaciones indicaron que el motivo de no haberse constituido en Partes en dicho Protocolo era que éste establece unos límites demasiado bajos. Otras delegaciones, sin embargo, estimaban que esos límites eran demasiado altos.

36 Se expresó la opinión de que si se mantenían los límites establecidos en el Protocolo de 1990 correspondiente al Convenio de Atenas, no sólo se ayudaría con ello a conservar una cifra intermedia aceptable tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo, sino que también se garantizaría la armonización con otros instrumentos que se ocupan de la responsabilidad, en particular con el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad. Otras delegaciones mencionaron el resultado de la reciente Conferencia de la OACI, la cual había introducido el concepto de responsabilidad ilimitada en el Convenio de Montreal. Dichas delegaciones propusieron aplicar a los pasajeros de buques el mismo nivel de indemnización que otorga a los pasajeros de aeronaves el mencionado Convenio.

37 Varias delegaciones estimaron que el establecimiento de nuevos límites, más altos, no debería estar condicionado totalmente por la capacidad del seguro. En su opinión, el límite de las indemnizaciones podría aumentarse considerablemente por encima de los límites cubiertos por el seguro obligatorio. Otras delegaciones manifestaron su oposición a separar las disposiciones sobre el seguro obligatorio de las referentes a la responsabilidad y los límites. A su juicio, el seguro obligatorio debía cubrir la totalidad de las responsabilidades del transportista que quedaran reguladas mediante el futuro protocolo.

38 Se tuvo en cuenta la relación entre los límites per cápita y la posibilidad de establecer un límite máximo general por suceso o por buque. Varias delegaciones se opusieron a la imposición de un límite máximo basándose en que ello implicaría que cuanto mayor fuese el número de pasajeros, menor sería la indemnización que recibirían. Se mencionó la interrelación entre el límite máximo general y la necesidad de establecer disposiciones jurisdiccionales adecuadas para la constitución de un fondo por esa cuantía.

39 Algunas delegaciones subrayaron también la importancia del establecimiento de límites, teniendo en cuenta la relación entre el Protocolo previsto y los convenios de limitación. Otras delegaciones mencionaron la necesidad de evitar discrepancias entre diferentes instrumentos, habida cuenta de que los límites establecidos en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad se ajustan a los establecidos en el Protocolo de 1990 correspondiente al Convenio de Atenas. De conformidad con el Protocolo de 1996 anteriormente mencionado, la reducción de la cuantía per cápita de la indemnización, fijada en 175 000 DEG, sólo era posible en los casos en que se transportase un mayor número de pasajeros que el permitido por los certificados del buque.

40 En vista de la divergencia de opiniones, el Comité decidió volver sobre esta cuestión más adelante. Una delegación se reservó el derecho de proponer un régimen de responsabilidad totalmente nuevo, posiblemente en el próximo periodo de sesiones del Comité.

41 El Comité decidió examinar, artículo por artículo, el proyecto de protocolo que figura en el anexo 1 del documento LEG 80/3, y aprobó, sin modificaciones, el preámbulo del proyecto de protocolo que se recoge en dicho documento.

Artículo 1 (definiciones)

42 El Comité aprobó el texto del artículo 1.

Artículo 2 (enmiendas al párrafo 1 del artículo 1 del Convenio)

43 Una delegación propuso que en la definición de "transportista ejecutor" que figura en el párrafo 1 b), el término "fletador" se sustituyera por "fletador con cesión de la gestión náutica o arrendatario a casco desnudo".

44 El Comité no pudo aceptar esta propuesta.

45 A propuesta de otra delegación, el Comité acordó volver a redactar el párrafo 1 c) para armonizar el texto con el del párrafo 1 b).

Artículo 3 (introducción del artículo 4bis en el Convenio)

46 El Comité decidió incorporar las enmiendas propuestas en el documento LEG 80/WP.1 y, por consiguiente, se suprimieron en el párrafo 1 los siguientes textos entre corchetes: "*las reclamaciones*" y "*el seguro que no sea un seguro de responsabilidad no cumplirá estas prescripciones*".

47 Una delegación propuso que se enmendara el párrafo 1 del artículo 4bis para excluir la referencia que se hace a "cuando los pasajeros viajen a bordo" y "el presente Convenio sea de aplicación". Si bien esta propuesta recibió cierto apoyo, varias delegaciones objetaron que el texto se había debatido a fondo en el seno del Grupo de trabajo por correspondencia y que se había logrado a ese respecto un delicado consenso. El Comité decidió mantener el texto original.

48 El Comité examinó la propuesta de imponer un límite máximo general de 90 millones de DEG por buque y por suceso. Se volvieron a formular varias opiniones con respecto al debate general sobre límites, particularmente sobre el concepto del límite máximo y la separación entre las disposiciones sobre el seguro obligatorio y las relativas a la responsabilidad y los límites.

49 Se señaló que tal separación supondría apartarse considerablemente de los precedentes establecidos en los instrumentos sobre responsabilidad aprobados en la OMI y que deberían tenerse en cuenta las consecuencias de tal innovación en relación con los términos y las condiciones establecidos en el certificado de seguro. En los convenios de Responsabilidad Civil y SNP, el certificado garantiza la existencia de un seguro que cubre la responsabilidad hasta los límites establecidos en los instrumentos. La separación de las disposiciones sobre responsabilidad de las relativas al seguro obligatorio significaría que el certificado no podría proporcionar la mencionada garantía en el futuro protocolo del Convenio de Atenas.

50 Varias delegaciones propusieron aclarar el significado de la expresión "el Estado de matrícula" que figura en el párrafo 6. En su opinión, podría incluirse una definición que indicara que la expresión se refiere al Estado de abanderamiento. A este respecto, una delegación sugirió que la definición que figura en el Convenio SOLAS podría constituir un precedente útil. Otras delegaciones advirtieron que convendría no cambiar la terminología actual, que era fruto de negociaciones complejas en conexión con otros instrumentos y que había permitido la implantación satisfactoria de éstos. Así pues, el Comité decidió no modificar el texto, pero no tomó ninguna decisión con respecto a la necesidad de aclarar el significado de la expresión "el Estado de matrícula".

51 Una delegación propuso modificar el párrafo 8 a) sustituyendo la expresión "*haya promovido*" por "*tenga pendiente*" y suprimiendo "*o desestimado*".

52 La razón de esta propuesta era evitar el efecto no buscado que podría darse en los casos en que el demandante obtenga una sentencia definitiva en contra del transportista pero que en la práctica no pueda obtener de él la indemnización correspondiente. El hecho de que el demandante "*haya promovido un procedimiento contra el transportista*" y que dicho procedimiento haya concluido de cualquier otra manera que no sea por haber sido suspendido o desestimado podría interpretarse de una forma que impidiera emprender una acción judicial posterior contra el asegurador.

53 Si bien la propuesta recibió el apoyo de varias delegaciones, otras indicaron que sería preciso estudiar con mayor detenimiento el significado del subpárrafo y las consecuencias de la inclusión de las enmiendas propuestas, teniendo en cuenta el derecho procesal pertinente de cada país. Otras delegaciones opinaron que el plazo de prescripción de dos años para incoar una acción en virtud de lo

dispuesto en el artículo 16 1) pudiera no ser suficiente para permitir la prosecución de un procedimiento contra el transportista o el asegurador en los casos en que no pueda obtenerse resarcimiento de los daños sufridos de ninguno de ellos. Otras delegaciones adujeron argumentos para demostrar que esto no sería un problema.

54 Por consiguiente, el Comité decidió no incorporar las enmiendas propuestas en el actual periodo de sesiones.

55 El Comité aprobó la propuesta de enmendar el párrafo 8 b), insertando la frase "por ejemplo, un fondo de limitación" después de la palabra "garantía".

56 El Comité decidió que en su próximo periodo de sesiones volvería a examinar el proyecto de protocolo para enmendar el Convenio de Atenas. El Comité observó que, dado el poco tiempo disponible en el presente periodo de sesiones, no había podido resolver varias cuestiones que se habían planteado durante el debate. Además, el Comité decidió que no tenía tiempo para examinar la ponencia presentada por Noruega en el documento LEG 80/WP.2.

57 Para hacer avanzar el proyecto de protocolo se discutió la posibilidad de restablecer el grupo de trabajo por correspondencia pero, en último término, el Comité decidió que la delegación de Noruega elaborara un nuevo texto teniendo en cuenta lo debatido durante el periodo de sesiones. Para ello, esa delegación debía colaborar estrechamente con la Secretaría y con todas las delegaciones interesadas.

II Otras reclamaciones - Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo

58 La delegación del Reino Unido presentó su documento LEG 80/3/2, en cuyo anexo se recoge un proyecto de resolución de la Asamblea que contiene una 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. La delegación afirmó que las directrices no eran simplemente una solución fácil y recomendó que el Comité acordara remitirlas al Consejo con miras a presentarlas ante la Asamblea. Señaló que estas directrices representan una oportunidad para que el sector se autorregule y están en consonancia con lo dispuesto en el Código IGS y con los esfuerzos por promover la campaña de calidad en el transporte marítimo que, basada en una asociación entre los Gobiernos y el sector marítimo, llevan a cabo algunos países. El Comité ya había decidido vigilar la eficacia de las directrices.

59 El representante de la delegación observadora del CEFIC presentó el documento LEG 80/3/5, en el que se apoyan, en términos generales, las directrices propuestas, y a continuación esbozó las normas establecidas en el Código de aplicación responsable de las prácticas de gestión de la distribución y en el Código de actividades marítimas, adoptados por el sector químico.

60 El Comité tomó nota de las propuestas destinadas a mejorar las directrices, pero decidió no volver a abrir este debate tras sopesar el hecho de que la versión revisada de éstas que figura en el documento LEG 80/3/2 había sido el resultado de unas negociaciones arduas y prolongadas.

61 El Comité aceptó la propuesta de que, para garantizar la uniformidad con la terminología de la OMI, era preciso adoptar las siguientes enmiendas de redacción a las directrices.

62 En el párrafo 1.1.7, la definición de "toneladas" se sustituye por la siguiente definición de "arqueo bruto":

" "arqueo bruto" es el calculado de conformidad con las reglas de arqueo que figuran en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques."

63 El párrafo 2.1 se modifica de modo que diga: "Se insta a los propietarios de buques a aplicar las presentes Directrices a todos los buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 300, y se les recomienda que también las apliquen a los buques de arqueo bruto inferior a 300".

64 El Comité no sancionó la propuesta de una delegación de sustituir la expresión "los miembros del Grupo Internacional de Clubes P e I", que figura en el párrafo 1.1.2, por "los aseguradores P e I".

65 El Comité decidió aprobar el proyecto de resolución de la Asamblea y las directrices adjuntas al mismo, con las mencionadas enmiendas de redacción.

66 El Comité decidió asimismo recomendar al Consejo que remita a la Asamblea la versión del proyecto de resolución de la Asamblea en el que figuran las directrices aprobada por el Comité en el presente periodo de sesiones, con miras a su examen y aprobación.

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

67 El Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar se reunió del 11 al 15 de octubre de 1999 bajo la presidencia del Sr. J.M. Schindler (Miembro de la OMI, Francia) y la vicepresidencia del Sr. B. Orrell (miembro de la OIT representante de la gente de mar, Reino Unido) y del Sr. K. Akatsuka (miembro de la OIT representante de los propietarios de buques, Japón).

68 El Comité tomó nota de un informe verbal sobre las deliberaciones del Grupo presentado por el Presidente de éste. El Comité también tomó nota de que el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT presentará su informe al Comité en su próximo periodo de sesiones, en abril del año 2000, y al Consejo de Administración de la OIT en noviembre de 1999. El Comité también tomó nota de que los interlocutores sociales de la OIT van a reunirse antes de su próximo periodo de sesiones y le informarán de los resultados de esas reuniones, así como de que entre su 81º y su 82º periodos de sesiones, el Grupo podría invitar a los Estados Miembros a presentar información suplementaria sobre ciertas cuestiones indicadas en el informe del Grupo. El Comité manifestó su reconocimiento y aprobación de la labor realizada por el Grupo mixto bajo la competente presidencia del Sr. Schindler, habida cuenta de la complejidad y diversidad de las cuestiones sometidas a examen.

D INDEMNIZACIÓN POR LA CONTAMINACIÓN OCASIONADA POR LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES (punto 4 del orden del día)

69 En relación con este punto del orden del día, el Comité continuó su examen de un régimen internacional de responsabilidad e indemnización por los daños ocasionados por los hidrocarburos de los combustibles líquidos de los buques. El Comité examinó una ponencia presentada por varias delegaciones en el documento LEG 80/4/1, que recogía en forma actualizada un proyecto de articulado para el convenio sobre los combustibles líquidos de los buques propuesto.

70 Al presentar el documento LEG 80/4/1 en nombre de las delegaciones autoras del mismo, la delegación de Australia recordó los avances considerables que se habían realizado en el último periodo de sesiones, y que habían llevado al Comité a decidir en dicho periodo de sesiones que se recomendará que el proyecto de convenio fuera examinado por una conferencia diplomática en el bienio 2000-2001. Se explicó que en la ponencia se intentaban resolver todas las cuestiones pendientes para tener la seguridad de que en el texto no quedaba ninguna cuestión de fondo que tuviera que resolver la conferencia diplomática. Se señaló que el texto propuesto recogía las decisiones adoptadas en el último periodo de sesiones.

71 La delegación de Australia se refirió a continuación a algunas cuestiones concretas del proyecto de articulado. En particular, señaló que la definición de "propietario del buque" que figura en el proyecto presenta dos opciones para encauzar la responsabilidad. En la opción 1, que es la definición que el Comité prefirió en su 79º periodo de sesiones, se utiliza el reducido grupo de personas responsables que también figura en la definición del Convenio de Limitación de la Responsabilidad. La opción 2 es idéntica a la que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y fue introducida de nuevo por el Grupo de trabajo por correspondencia tras las deliberaciones relativas a la vinculación con las disposiciones sobre el seguro obligatorio. Se señaló que la interacción entre la definición de "propietario del buque" y la exigencia de un seguro obligatorio exigiría un examen detenido.

72 La delegación señaló que otra cuestión importante era esa exigencia de un seguro obligatorio. El proyecto de texto presentado incluía en el artículo 7 1) una propuesta en ese sentido, para cubrir únicamente la responsabilidad del propietario inscrito.

73 Otras cuestiones de fondo que tendrían que debatirse eran: las medidas preventivas, los daños debidos a contaminación, el seguro obligatorio y la acción directa.

74 El Comité tomó nota, a continuación, del documento LEG 80/4/2, presentado por la delegación del Grupo Internacional de Clubes P e I, en el que se trataban las cuestiones de la acción directa, el encauzamiento de la responsabilidad, la inmunidad de los responsables de las medidas preventivas y la definición de "daños debidos a contaminación". Al presentar el documento, el representante de la delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P e I señaló que éstos estaban dispuestos a apoyar el convenio propuesto para los combustibles líquidos de los buques y que sus observaciones tenían como finalidad mejorar la aplicación de dicho convenio.

75 Se manifestó especial preocupación por el hecho de que la carga administrativa impuesta por la acción directa no reportara ventajas de igual magnitud. En la práctica, podría obtenerse el mismo resultado exigiendo que se llevaran a bordo certificados que demostraran la inscripción en un Club P e I. Con respecto a la cuestión del encauzamiento, los Clubes pensaban que la tarea de tramitar las reclamaciones se vería considerablemente facilitada si todas las reclamaciones se encauzaban hacia una sola parte, como en el caso del Convenio de Responsabilidad Civil.

76 Los Clubes pensaban que la inmunidad de los responsables de las medidas preventivas era una cuestión importante y que quienes tomaran medidas preventivas debían quedar eximidos de toda responsabilidad en virtud del convenio. A su juicio, el proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos de los buques ofrecía la oportunidad de aclarar la definición de daños ocasionados por contaminación que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil, especialmente por lo que respecta a los daños a los recursos naturales.

77 Tomando como referencia estas ponencias, y basándose en el proyecto de texto que figura en el documento LEG 80/4/1, el Comité examinó las cuestiones que se indican a continuación.

Definición de "propietario del buque"

78 La mayoría de las delegaciones que intervinieron mostró su preferencia por la opción 1. Se estableció una comparación con el régimen del Convenio de Responsabilidad Civil, que se aplica específicamente a los buques tanque y en el que existe una buena razón para encauzar la responsabilidad hacia el propietario del buque. El convenio sobre los combustibles líquidos de los buques se aplicará, por su parte, a todos los buques, sin distinción de tipos, y no hay ningún motivo razonable para encauzar la responsabilidad hacia la persona o personas inscritas como propietario. Por consiguiente, esas delegaciones preferían mantener un sistema de responsabilidad tradicional. Otras opinaron que la opción 1 ofrecía una mejor protección de los derechos de las víctimas de sucesos de contaminación.

79 Algunas delegaciones recordaron que en el 79º periodo de sesiones del Comité la mayoría de las delegaciones aceptó la opción 1 y aprobó un régimen de responsabilidad objetiva, decidiendo no eximir de la responsabilidad al propietario del buque. A juicio de esas delegaciones, era preferible mantener la definición más amplia de propietario del buque, habida cuenta del proyecto de artículo 3, relativo a la responsabilidad del propietario del buque.

80 Se advirtió asimismo que la cuestión de quién es responsable de los daños en tales sucesos no debe confundirse con la de quién debe contratar el seguro. Algunas delegaciones partidarias de la opción 1 indicaron que tal vez fuera necesario introducir algunos cambios como consecuencia de ello con respecto a la obligación del propietario del buque de mantener un seguro. Una delegación sugirió la posibilidad de considerar la idea de un "encauzamiento económico", de modo que se exigiera un seguro que cubriera a todas las personas o partes responsables relacionadas. Esta idea recibió algunos apoyos, siempre y cuando fuera viable en términos prácticos en el mercado de seguros.

81 Las delegaciones que se manifestaron a favor de la opción 2 pensaban que la definición basada en el Convenio de Responsabilidad Civil funcionaría en la práctica si se la combinaba con prescripciones relativas a la responsabilidad objetiva, el seguro obligatorio y el encauzamiento de la responsabilidad. A juicio de esas delegaciones, el Convenio de Responsabilidad Civil ofrecía un sistema que se sabía viable. Se recordó que algunos daños ocasionados por combustibles líquidos de los buques ya estaban cubiertos por el Convenio de Responsabilidad Civil.

82 Algunas delegaciones señalaron que el régimen relativo a los combustibles líquidos de los buques era muy parecido al del Convenio de Responsabilidad Civil, en el que existen diferentes partes y distintos seguros. Se sugirió la posibilidad de que toda repercusión financiera pudiera ser resuelta contractualmente entre las partes. Otras delegaciones opinaban, sin embargo, que la cuestión de quién tendría que contratar el seguro podía plantear dificultades dado el número de personas responsables.

83 Se expresó la opinión de que el encauzamiento de la responsabilidad hacia el propietario inscrito y la exigencia de que éste mantuviera un seguro de responsabilidad ofrecía seguridad jurídica, al haber una sola parte identificable. Esto, unido a las prescripciones de seguro obligatorio y a la posibilidad de una acción directa, facilitaría la obtención de indemnización. Se sugirió que ésta era la forma más eficaz de utilizar la capacidad de seguro existente.

84 Algunas delegaciones partidarias de la opción 2 señalaron que si había una mayoría a favor de la opción 1 ellas podrían aceptar dicha opción con espíritu conciliador.

85 Una delegación señaló que, teniendo en cuenta la evolución del sector del transporte marítimo y también los convenios de la Organización ya existentes sobre seguridad y prevención de la contaminación, no estaba satisfecha con ninguna de las dos definiciones de la expresión "propietario del buque" en la forma en que figuran actualmente redactadas en el documento LEG 80/4/1. Dicha delegación indicó que volvería sobre esta cuestión más adelante, tomando en consideración las disposiciones de los artículos 3 y 7.

86 Teniendo en cuenta lo que antecede, el Comité acordó seguir adelante con la opción 1 propuesta para la definición de "propietario del buque".

Seguro obligatorio y acción directa

87 Habida cuenta de la decisión de adoptar la opción 1 para la definición de propietario del buque, se señaló que tal vez fuera necesario introducir enmiendas derivadas de dicha decisión en el proyecto de artículo 7 con respecto a la obligación de contratar un seguro. En particular, se debatió la cuestión de quién tendría que contratar el seguro obligatorio. Algunas delegaciones pensaban que era necesario aclarar si el seguro tendría que cubrir la responsabilidad solidaria prevista en el artículo 3 2) o la responsabilidad a que se hace referencia en el artículo 7. Otras se preguntaban si el propietario inscrito sería responsable de la totalidad de los daños y, en caso afirmativo, si el propietario del buque tendría que disponer de un seguro que cubriera toda la responsabilidad. Algunas delegaciones opinaron que el propietario inscrito sería responsable si se elegía la opción 1 y que, por tanto, se necesitaría un seguro que cubriera esa responsabilidad.

88 El representante de los Clubes P e I informó al Comité de que, por lo que respecta a la cobertura de seguro, los propietarios, fletadores y gestores navales estaban con frecuencia agrupados pero en clubes diferentes. Esto significaba que no habría un único club que actuara para todas las partes, lo que podría crear dificultades para la tramitación de las reclamaciones.

89 Se debatió la propuesta formulada por una delegación de establecer un "encauzamiento económico", pero se opinó que ésta no podría llevarse a la práctica a la vista de la información recibida del representante de los Clubes P e I con respecto a las prácticas de seguro actuales.

90 El Comité tomó nota de la intervención de una delegación para señalar que el proyecto de artículo 7 tenía por finalidad recoger lo debatido en el último periodo de sesiones del Comité. Aunque se hacía responsable a un grupo de personas, dadas las dificultades de conseguir una cobertura de seguro para varias partes, sólo tendría que estar cubierta por un seguro la responsabilidad de una parte.

91 El Comité examinó una propuesta formulada por la delegación de Finlandia en el documento LEG 80/WP.3, consistente en modificar el proyecto de artículo 7 1) con el fin de estipular que el propietario inscrito sea la persona que tenga que mantener el seguro obligatorio.

92 Las delegaciones que se manifestaron a favor de esa enmienda opinaban que el hecho de limitar la obligación de mantener un seguro al propietario inscrito ofrecía una relación lógica entre los responsables y los asegurados. Se hizo observar que, aparte del propietario inscrito, otras personas también podrían contratar un seguro para cubrir su responsabilidad. También se consideraba preferible que hubiera un solo asegurador contra el que entablar una acción directa.

93 Otras delegaciones opinaban que, en la práctica, no tendría demasiada importancia quien estuviera obligado a mantener el seguro obligatorio. Estas delegaciones indicaron que, si bien preferían el texto que figuraba en el proyecto de convenio, podrían aceptar la enmienda propuesta.

94 Las delegaciones que se manifestaron a favor de mantener el texto actual del artículo 7 1) opinaron que, al elegir la definición más amplia de propietario del buque, sería lógico exigir que todas las personas abarcadas por dicha definición obtuvieran una cobertura de seguro.

95 En vista de las opiniones expresadas durante el debate, el Comité acordó adoptar el texto enmendado del proyecto de artículo 7 1) que figura en el documento LEG 80/WP.3 para exigir al propietario inscrito una cobertura de seguro. Se señaló que, como consecuencia de esa decisión, habría que introducir varias enmiendas en el proyecto de texto.

96 Una delegación opinó que si el seguro obligatorio cubría la responsabilidad del propietario inscrito, en caso de una acción directa, sólo el asegurador podría limitar su responsabilidad en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 8), en tanto que otras personas no podrían limitar la suya en virtud de lo dispuesto en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad. Otra delegación opinó, sin embargo, que el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad no se veía afectado.

97 El Comité tomó nota de la propuesta de una delegación de modificar el texto del proyecto de artículo 7 8) con el fin de permitir una acción directa sólo contra el asegurador del propietario inscrito.

98 El Comité tomó nota además de las opiniones de algunas delegaciones con respecto a lo dispuesto en el proyecto de artículo 3, que trata de la responsabilidad. Se hizo observar que, como consecuencia de la decisión del Comité de adoptar la opción 1 para la definición de propietario del buque, la responsabilidad definida en el artículo 3 1) correspondía a un grupo de personas, pero únicamente el propietario inscrito estaba obligado a contratar un seguro. Algunas delegaciones se preguntaban cómo relacionar esto con el grupo de partes responsables en virtud de lo dispuesto en el artículo 3 2). En particular, se planteó la cuestión de saber si el asegurador o el propietario inscrito tendría un derecho de recurso contra otras partes responsables en virtud de lo dispuesto en el artículo 3 6). Se señaló el hecho de que, tal como está redactado, el artículo 3 6) no permite resarcirse al asegurador.

99 Algunas delegaciones opinaban que serían de aplicación normas de subrogación. Sin embargo, la mayoría de las delegaciones que intervinieron opinó que no era necesario introducir en el texto ninguna disposición sobre subrogación, por considerar que tales disposiciones eran innecesarias y podrían entrar en conflicto con las legislaciones nacionales. Otras delegaciones pensaban que, dado que el convenio recoge el principio de quien contamina paga, la cuestión de qué contaminador ha de pagar no tiene gran importancia, especialmente si se tiene en cuenta que los propietarios de los buques podrían resolver contractualmente esta cuestión entre ellos.

100 El Comité no apoyó una propuesta con la que se pretendía modificar el texto del proyecto de artículo 3 6) a fin de mantener cualquier derecho existente en virtud de las legislaciones nacionales. El Comité decidió conservar el texto actual del proyecto de artículo 3 6).

Definición de "daños debidos a contaminación"

101 El Comité examinó la propuesta de enmendar el texto del artículo 3 5) que figura en el documento LEG 80/4/2. El representante de los Clubes P e I afirmó, en apoyo de esta propuesta, que, en su opinión, aunque la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil pretende excluir las reclamaciones especulativas asociadas con los daños a recursos naturales, en realidad no lo logra. Sugirió que, ahora, las distintas jurisdicciones tendrían la posibilidad de prever tal resarcimiento en la legislación nacional.

102 Todas las delegaciones que tomaron la palabra se mostraron a favor del texto actual del proyecto de artículo 3 5) aunque una delegación indicó que entendía la postura de los Clubes P e I. Algunas delegaciones opinaron que el significado de la expresión "daños debidos a contaminación" debe ser determinado por los tribunales y las leyes nacionales cuando se encuentra fuera del ámbito del Convenio. Otras estimaron que no debía ampliarse la definición del convenio de un modo inventivo.

103 Basándose en estas deliberaciones, el Comité decidió mantener el texto actual del artículo 3 5).

Inmunidad de los responsables de las medidas preventivas

104 El Comité tomó nota de la preferencia manifestada por el representante de la delegación observadora de la ITOPF por lo que respecta a la inmunidad de los responsables de las medidas preventivas, a saber, que debe evitarse cualquier medida que pueda llevar a no intervenir en caso de derrame de combustible líquido por riesgo a incurrir en responsabilidad. La ITOPF podía afirmar, por su experiencia adquirida en la lucha contra derrames ocurridos en el mundo entero, que los derrames de combustible líquido son problemáticos, especialmente porque en ellos hay más hidrocarburos persistentes. La ITOPF estima importante fomentar las iniciativas de lucha contra los derrames de un modo profesional y correcto.

105 Una delegación propuso que se volviera a incluir el artículo 3 4) del Convenio de Responsabilidad Civil en el convenio sobre los combustibles líquidos. A algunas delegaciones les preocupaban especialmente las repercusiones negativas que tendría para los tripulantes la eliminación de un artículo similar al artículo 3 4) del Convenio de Responsabilidad Civil. A este respecto, el Comité recordó que esta cuestión ya había sido examinada y que se había decidido no incluir una larga lista de partes que gozarían de inmunidad respecto de la responsabilidad ya que, a diferencia del régimen del Convenio de Responsabilidad Civil, no existía un fondo y, por consiguiente, no era correcto excluir de la responsabilidad a las partes.

106 Otra delegación opinó que el propósito del convenio era establecer la responsabilidad y no proporcionar inmunidad. A este respecto se indicó que si las personas que prestaban asistencia eran negligentes no había motivo alguno para que no pudieran ser demandadas por negligencia en virtud de la legislación nacional.

107 El representante de la delegación observadora de la UICN opinó que, si bien el propósito del convenio era proporcionar indemnización, era mejor evitar los daños que indemnizarlos más tarde. Además, sugirió que eliminar la inmunidad de los responsables de las medidas preventivas iría en contra de que se tomaran medidas preventivas.

108 Varias delegaciones se mostraron a favor de la idea de que haya una inmunidad para los responsables de las medidas preventivas. Se sugirió que una solución sería someter a la consideración de la conferencia diplomática una resolución sobre este asunto.

Acción directa

109 El Comité también examinó la cuestión de la acción directa estipulada en el artículo 7 8) en vista de las preocupaciones previamente manifestadas por el Grupo Internacional de Clubes P e I y la ICS. No obstante, el Comité decidió conservar este artículo en su forma actual.

OTRAS CUESTIONES

Cláusulas finales

110 El Comité tomó nota de la intervención de una delegación, respaldada por otra, respecto de la introducción de cláusulas finales que permitiría facilitar la adopción de los convenios internacionales a los Estados con dos sistemas jurídicos diferentes. El Comité invitó a que se presentara una propuesta por escrito sobre el tema.

Cuestiones de redacción

111 El Comité tomó nota de que era preciso volver a redactar algunas disposiciones. Entre estos cambios figuraba la corrección de la numeración del artículo 2 a) y la sustitución de la referencia a los párrafos 2 y 3 por una referencia a los párrafos 3 y 4 en el artículo 3 1).

112 El Comité tomó nota de la intervención de una delegación respecto de la falta de claridad del proyecto de artículo 9. En su opinión, si el convenio sobre los combustibles líquidos de los buques exigía incoar una acción ante el tribunal de un Estado Parte, resultaría difícil hacer valer las reclamaciones en virtud del Convenio de Limitación de la Responsabilidad cuando el Estado fuera Parte en el convenio sobre los combustibles líquidos de los buques, pero no en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad. Otra delegación opinó que este problema quedaba resuelto por la cláusula de derogación del artículo 11. Se pidió a los autores del proyecto de artículo que examinaran este asunto.

113 El Comité tomó nota de la propuesta de otra delegación, que recibió cierto apoyo, de sustituir "comerciar" sustituya por "navegar" en el proyecto de artículo 7 9). Sin embargo, otras delegaciones opinaron que el convenio sobre combustibles líquidos de los buques no debía apartarse del modelo del Convenio de Responsabilidad Civil, en el que también se utiliza el término "comerciar". Se decidió que el grupo de delegaciones autoras del proyecto de artículo examinara este asunto.

114 El Comité tomó nota de la propuesta formulada por una delegación, en el documento LEG 80/WP.4, consistente en enmendar el artículo 7 2) para garantizar que la expedición de un certificado a un buque de un Estado que no sea parte en el convenio únicamente se realice a petición del Estado de abanderamiento.

115 El Comité tomó nota de la opinión manifestada por una delegación de que la expresión "combustibles líquidos de los buques" debía utilizarse en todo el proyecto de texto. No obstante, se señaló a este respecto que, en ese caso, el aceite lubricante no quedaría incluido en tal expresión, y se sugirió que sería preciso volver a examinar esta propuesta.

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

116 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia presentó el informe del Grupo y un proyecto revisado de convenio, los cuales figuran, respectivamente, en los documentos LEG 80/5 y LEG 80/INF.2. Señaló a la atención del Comité el hecho de que el texto actualizado del Convenio era una versión simplificada del proyecto de convenio examinado en el último periodo de sesiones, en la cual se han eliminado las disposiciones sobre la responsabilidad financiera y la indemnización, así como las relativas a los requisitos de notificación. Destacó el resultado de los debates del Grupo sobre cuestiones tales como la definición de restos de naufragio, la notificación y localización de los restos de naufragio, los derechos y obligaciones con respecto a la remoción de los restos de naufragio potencialmente peligrosos, la responsabilidad financiera con respecto a la localización, balizamiento y remoción de los restos de naufragios, y la contribución de los intereses de la carga. Confiaba en que el Comité estuviera en condiciones de recomendar la celebración de una conferencia diplomática en el 2003, tomando en consideración los progresos realizados hasta el momento y lo que todavía queda por hacer.

117 Varias delegaciones hicieron observaciones con respecto al contenido del informe y del proyecto de convenio.

118 A varias delegaciones les pareció bien la nueva versión reducida del proyecto de convenio. Otras, sin embargo, manifestaron serias reservas por el hecho de que en ella se dejara a la legislación nacional la reglamentación de algunas de las cuestiones más controvertidas. A este respecto se señaló que el convenio estaba fundamentalmente concebido para las zonas situadas fuera del mar territorial, que es donde más se necesita una reglamentación con respecto a la remoción de restos de naufragio. Algunas delegaciones señalaron que era necesario garantizar que las administraciones marítimas, al ejercer sus competencias en las jurisdicciones nacionales, también apliquen una reglamentación internacional uniforme.

119 Varias delegaciones manifestaron su preocupación por el hecho de que el proyecto de convenio no refleja enteramente el equilibrio entre derechos y obligaciones establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y señalaron la necesidad de elaborar más ese aspecto.

120 A algunas delegaciones les preocupaba que una definición de "restos de naufragio" que abarque algunos aspectos de los siniestros pudiera ser demasiado amplia y pudiese provocar a malentendidos, interpretaciones erróneas y duplicaciones con otros instrumentos, por ejemplo, con el Convenio de Salvamento de 1989. Otras delegaciones apoyaron la definición de "restos de naufragio" propuesta por el Grupo.

121 Se opinó que la cuestión de la contribución de los intereses de la carga era delicada y debería evitarse.

122 El Comité tomó nota con satisfacción de los avances realizados por el Grupo de trabajo por correspondencia y instó a éste a que prosiguiese con su labor y le informase al respecto en su próximo periodo de sesiones.

**F PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHAS DE LAS REUNIONES DEL AÑO 2000
(punto 6 del orden del día)**

123 El Comité examinó las cuestiones que habrían de incluirse en su programa de trabajo para el año 2000, tomando como base el documento LEG 80/6.

124 Tras los correspondientes debates y teniendo en cuenta su recomendación relativa al proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos de los buques, que se recoge en el párrafo 133 del presente informe, el Comité decidió confirmar los puntos que figuran en el documento LEG 80/6, otorgando prioridad a la ultimación del proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos de los buques.

Los otros puntos son:

- i) provisión de garantía financiera;
- ii) examen de un proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio;
- iii) supervisión de la implantación del Convenio SNP; y
- iv) proyecto de convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro.

125 El Comité también examinará toda cuestión que surja de la labor del Consejo y de la Asamblea.

Fechas de las reuniones

126 El Comité confirmó que las fechas de las reuniones propuestas para el año 2000 son las siguientes:

81º periodo de sesiones	27 a 31 de marzo del año 2000
82º periodo de sesiones	16 a 20 de octubre del año 2000

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)

127 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 80/7 con respecto al estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales aprobados como resultado de su labor. El Comité tomó nota de una petición para que, en relación con este punto del orden del día, se facilitara información sobre el estado de los dos instrumentos de las Naciones Unidas/OMI en el campo de los privilegios marítimos, la hipoteca naval y cuestiones conexas, a saber: el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993, y el Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999. Dado que la labor preparatoria que llevó a la adopción de ambos instrumentos no había sido acometida por el Comité Jurídico, sino por un Grupo especial mixto de trabajo UNCTAD/OMI, el Comité decidió enmendar, según corresponda, el título de este punto del orden del día.

128 El Comité tomó nota de la información facilitada por las delegaciones miembros que se indica a continuación:

Alemania

Se ha elaborado la legislación necesaria para implantar el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, que ahora debe ser aprobada por el Gobierno.

Argentina

El Parlamento ha aprobado la adhesión a los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo.

Australia

Se está a la espera de que el Parlamento debata y apruebe la legislación que permita la adhesión al Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

Canadá

Se ha aprobado la legislación necesaria para implantar el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad. El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 entraron en vigor en mayo de 1999.

Dinamarca

La legislación necesaria para implantar el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad ya se ha aprobado, pero todavía no ha entrado en vigor.

Federación de Rusia

Ha ratificado el Convenio de Salvamento de 1989 y fue el primer Estado en convertirse en Parte en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad. Se ha presentado una propuesta al Parlamento para la adhesión a los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo y la denuncia simultánea de los instrumentos de 1969 y 1971. También se ha presentado al Parlamento una propuesta destinada a adherirse al Convenio SNP.

Finlandia

Se ha elaborado la legislación necesaria para implantar el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad. Se espera que el Protocolo sea ratificado el próximo año.

Letonia

Se ha adherido al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, 1976, y el Gobierno estudia ahora la adhesión al Protocolo de 1996 relativo a dicho Convenio.

Noruega

Se ha presentado al Parlamento una propuesta para ratificar el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad y se espera que éste la estudie antes de fin de año o a principios del año entrante.

Reino Unido

Fue el segundo Estado en ratificar el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad y ha utilizado la cláusula de autoexclusión para las reclamaciones relacionadas con los pasajeros. El Parlamento ha dado autorización para ratificar el Convenio SNP, pero todavía se requiere una nueva aprobación parlamentaria para la aprobación, que llegará cuando se tengan garantías de que otros Estados han ratificado el Convenio.

Sudáfrica

Se espera que la adhesión al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992 tenga lugar el próximo año. El 18 de octubre de 1999 se depositó un instrumento de aceptación de las enmiendas de 1993 al Convenio constitutivo de la OMI. Actualmente se examina la posibilidad de adherirse al Protocolo de 1976 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad o al Protocolo de 1996 relativo al mismo Convenio.

Turquía

Se ha adherido al Convenio de Limitación de la Responsabilidad de 1976. En la actualidad el Parlamento examina la adhesión al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y al Convenio del Fondo, 1971, y a los Protocolos de 1992 relativos a dichos Convenios.

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

129 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada en el documento LEG 80/8, especialmente del informe sobre las actividades realizadas en el marco del subprograma de enero a junio de 1999.

130 El Comité tomó nota de una intervención de la delegación de Ghana en la que ésta expresó su agradecimiento por la asistencia facilitada por la OMI para la actualización de la legislación marítima de su país, que ya está lista para ser presentada al Parlamento.

**I CUESTIONES SURGIDAS DEL 82º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO
(punto 9 del orden del día)**

131 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento LEG 80/9 sobre cuestiones de interés para su labor surgidas del 82º periodo de sesiones del Consejo, celebrado en junio de 1999.

132 El Comité tomó nota de que, como resultado de una decisión del Consejo, tal vez tenga que renunciar a una de las cuatro semanas de reunión propuestas para el próximo bienio, a fin de compensar los costos de la celebración de una conferencia diplomática. También se tomó nota de la opinión del Consejo de que las conferencias diplomáticas sólo deberían celebrarse una vez que se haya avanzado lo suficiente en las labores preparatorias como para garantizar, en la medida de lo posible, el éxito de la conferencia.

133 El Comité, tras numerosas intervenciones en las que decididamente se apoyó el convenio sobre los combustibles líquidos de los buques, decidió recomendar al Consejo que en el próximo bienio se celebre una conferencia diplomática para examinar este proyecto de instrumento. Esta decisión del Comité se basó en un claro reconocimiento de que se habían hecho buenos progresos al respecto, y que éstos garantizarían el éxito de una conferencia diplomática, y la probable entrada en

vigor del instrumento. Muchas delegaciones también señalaron que no era probable que en la conferencia se plantearan problemas importantes.

134 A este fin, el Comité acordó renunciar a una de las cuatro semanas de reunión propuestas para el próximo bienio.

135 El Comité manifestó su decisión de proseguir el examen de las enmiendas al Convenio de Atenas a fin de disponer, lo antes posible, de un proyecto de protocolo que esté listo para su examen en una conferencia diplomática.

136 De conformidad con la solicitud del Consejo de que reconsiderase el plan de trabajo a largo plazo que figura en el párrafo 32 c) del documento C 82/4/Add.1, y tomando en consideración la resolución A.777(18), el Comité decidió que este punto de su plan de trabajo a largo plazo debía ser el siguiente:

"c) posible revisión de los convenios de derecho marítimo, a la luz de una necesidad demostrada y a reserva de lo dispuesto en las resoluciones A.500(XII) y A.777(18)."

J OTROS ASUNTOS

a) Cambios en el sistema informático de la Secretaría

137 El Comité tomó nota de la información sobre la actualización del sistema informático de la OMI presentada por la Secretaría en el documento LEG 80/10. El Comité también tomó nota de que mientras se solucionan los problemas imprevistos que afectan los servicios que se facilitan a través del correo electrónico, los Miembros deberían comprobar periódicamente por vía telefónica o por facsímil que las comunicaciones enviadas a la OMI se han recibido sin contratiempos.

b) Enmiendas al Reglamento interior del Comité Jurídico

138 El Comité aprobó las enmiendas a su Reglamento interior presentadas por la Secretaría en el documento 80/10/1. Tales enmiendas son consecuencia de las enmiendas al artículo 17 aprobadas por el Comité en su 79º periodo de sesiones, celebrado en abril de 1999, para permitir la elección de dos vicepresidentes.

c) Supervisión e implantación del Convenio SNP

139 La delegación de Dinamarca presentó el documento LEG 80/10/2, en el que se reseñan los resultados de una reunión consultiva especial sobre el Convenio SNP, celebrada por representantes de diversos Gobiernos en abril de 1999 para examinar cuestiones relativas a la adopción e implantación del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996.

140 La delegación de Alemania presentó el documento LEG 80/10/3, en el que se recoge el proyecto de mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la implantación del Convenio SNP.

141 El Comité aprobó el mandato con la siguiente enmienda: el texto del párrafo 3 se sustituye por el siguiente "la presentación de informes al Comité Jurídico en sus periodos de sesiones ordinarios".

142 El Comité eligió coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia al Sr. John Wren, de la delegación del Reino Unido. La dirección del Sr. Wren es la siguiente:

Sr. John Wren
Shipping Policy 3 B
Department of Environment, Transport and the Regions
Great Minster House, Zone 4/12
76 Marsham Street
London SW1P 4DR

Teléfono: 44 171 890 5452
Facsímil: 44 171 676 2186
Correo electrónico: John_Wren@detr.gsi.gov.uk

d) Directrices sobre métodos para hacer referencia a los instrumentos de la OMI y demás entidades en los convenios y otros instrumentos de carácter obligatorio de la Organización

143 El Comité tomó nota de las explicaciones facilitadas por la Secretaría con respecto a los antecedentes que habían llevado a la elaboración de las directrices y observó que éstas se referían a instrumentos adoptados como resultado de la labor de otros comités. El Comité también tomó nota de que las directrices habían sido aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima y por el Comité de Protección del Medio Marino y que el objetivo era que la Asamblea las aprobara en su vigésimo primer periodo de sesiones, en noviembre de 1999.

144 Tras debatir la cuestión, el Comité acordó refrendar las directrices.

e) Implantación de los convenios internacionales

145 La delegación observadora del CMI presentó el documento LEG 80/10/5, en el que se señalan los problemas que pueden plantearse cuando, tras la ratificación de un convenio, los Estados Partes en éste adoptan diferentes métodos para su implantación y los tribunales de dichos Estados Partes interpretan de formas distintas las disposiciones del convenio en cuestión. La delegación indicó que el CMI tiene la intención de llevar a cabo una investigación basada en cuestionarios tales como el que se adjunta al documento, a modo de ejemplo, en relación con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad. El CMI indicó que estaba dispuesto a llevar a cabo esta investigación por cuenta propia, y no sólo en relación con ese tratado sino también con otros tratados adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico. Después, informaría al Comité de sus conclusiones.

146 Muchas delegaciones acogieron con satisfacción la iniciativa del CMI. Algunas de ellas hicieron hincapié en lo importante que es obtener información sobre el modo en que los tribunales interpretan los tratados de la OMI. Algunas otras delegaciones pusieron en tela de juicio algunos aspectos del cuestionario. Otras tenían reservas.

147 Algunas delegaciones señalaron la necesidad de evitar una situación en la que, la labor que realice el CMI suponga una duplicación de trabajos análogos que ya se estén llevando a cabo en la OMI.

148 El Comité manifestó su agradecimiento al CMI por su iniciativa y refrendó el proyecto, tras tomar nota de que el CMI tendría en cuenta las observaciones formuladas en su seno al preparar la versión definitiva del cuestionario. El Comité dio instrucciones a la Secretaría para que trabaje con el CMI a fin de garantizar que este proyecto no supone una duplicación de otra labor que se está llevando a cabo en la OMI. El Comité también pidió al CMI que le informara de los progresos de su investigación.

f) Certificados de seguro exigidos por el Convenio de Responsabilidad Civil

149 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P e I presentó el documento LEG 80/10/6 en el que se señalan las dificultades que experimentarán los buques matriculados en Estados que no sean partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 a la hora de obtener los certificados exigidos por dicho Convenio para el año que empieza el 20 de febrero del 2000.

150 Los Clubes P e I pidieron a los Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 que confirmaran que aceptarán los certificados expedidos por Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como prueba de que tales buques disponen de la cobertura de seguro que cumple las prescripciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

151 El Comité tomó nota de estas dificultades y señaló que no se encontraba en condiciones de dar la confirmación que los Clubes P e I pedían ya que no todos los Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 estaban presentes en el Comité. Una delegación pidió a los Clubes P e I que indicaran, al expedir las "tarjetas azules", que la garantía financiera que de este modo se atestigua refleja el cumplimiento de las prescripciones tanto del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 como del de 1992.

152 El Comité acordó que estas deliberaciones quedaran reflejadas en su informe de modo que el Consejo pudiera tomar nota del problema y proponer a la Asamblea las medidas pertinentes en su próximo periodo de sesiones, preferiblemente en forma de resolución. Asimismo, el Comité pidió al Secretario General que, en tanto que depositario de los convenios en cuestión, enviara la comunicación adecuada a los Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, indicándoles que esta cuestión se planteará en la Asamblea y pidiéndoles que estén preparados para tratar el asunto.

153 El Comité también instó a los Estados que aún son Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 a que denuncien dicho Convenio y a que al mismo tiempo adopten el régimen de 1992.

154 Una delegación señaló que los buques con pabellón de un Estado Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 no tienen ninguna dificultad para obtener certificados de los Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Confiaba en que los Estados Partes en el Convenio de 1969 respondieran tomando las medidas pertinentes para que los buques con pabellones de Estados Partes en el Convenio de 1992 puedan seguir navegando.

g) Resultados del 7º periodo de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible

155 El Comité tomó nota de los resultados del 7º periodo de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, de los cuales se da cuenta en el documento LEG 80/10/7, presentado por la Secretaría. El Comité tomó nota en particular de los párrafos 35 a), 35 b) y 35 d) y 36 del informe.

156 El Comité decidió tener en cuenta las recomendaciones formuladas por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible cuando examine los puntos pertinentes de su programa de trabajo.

h) Proyecto de protocolo sobre responsabilidad e indemnización por los daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación

157 Una delegación informó al Comité de la labor que se está efectuando para elaborar un protocolo sobre responsabilidad relativo al Convenio de Basilea de 1989 sobre el movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos. El Comité recordó que, en cumplimiento de una resolución aprobada en la Conferencia internacional sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y limitación de la responsabilidad, la OMI desempeña un papel activo en las reuniones del Grupo especial de trabajo de expertos jurídicos y técnicos encargado de elaborar el protocolo. Dicha participación tiene por objeto garantizar que no se produzcan duplicaciones con instrumentos de la OMI.

158 El Comité tomó nota de que en su próximo periodo de sesiones la Secretaría presentará un informe sobre los avances de las deliberaciones y sus repercusiones para la OMI.

Homenaje al Sr. Arvid Pardo

159 La delegación de Malta se refirió a la extraordinaria contribución del recientemente fallecido Sr. Arvid Pardo al desarrollo del derecho marítimo internacional, y en particular a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

160 El Comité rindió homenaje a la figura del Sr. Pardo, destacando su contribución primordial en tanto que creador del concepto de patrimonio común de la humanidad que inició el proceso de codificación del derecho del mar y culminó en la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 80º 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 Indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques
 - 5 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
 - 6 Programa de trabajo y fechas de las reuniones del año 2000
 - 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 82º periodo de sesiones del Consejo
 - 10 Otros asuntos
 - 11 Informe del Comité

ANEXO 2**DIRECTRICES DE LA OMI SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE
LOS PROPIETARIOS DE BUQUES CON RESPECTO A LAS
RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 16 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECONOCIENDO que los propietarios de buques gozan en general del derecho de limitar su responsabilidad con respecto a numerosas reclamaciones de derecho marítimo,

CONSCIENTE de que el derecho a la responsabilidad limitada debe equilibrarse con la obligación de los propietarios de buques de adoptar las medidas necesarias para asegurar que se satisfagan las reclamaciones legítimas, en particular por medio de una cobertura de seguro eficaz,

CONSIDERANDO que existe por lo tanto la necesidad de recomendar normas internacionales mínimas acerca de las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo,

CONSIDERANDO TAMBIÉN que estas Directrices constituyen una contribución valiosa al objetivo de la Organización de evitar la explotación de buques deficientes y desprovistos de un seguro adecuado,

PREOCUPADA por el hecho de que los reclamantes legítimos puedan quedarse sin obtener una indemnización pronta y adecuada si los propietarios de buques carecen de una cobertura de seguro u otra garantía financiera efectiva,

CONVENCIDA de que las presentes Directrices recomendatorias permiten establecer un régimen de buenas prácticas destinado a alentar a todos los propietarios de buques a que tomen medidas para asegurar que los reclamantes reciban una indemnización adecuada en caso de sucesos que involucren a sus buques,

1. APRUEBA las Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Estados Miembros a que exhorten a los propietarios de buques a aplicar las Directrices;
3. PIDE que el Comité Jurídico mantenga sometidas a examen las Directrices.

Directrices

1 Definiciones

1.1 En las presentes Directrices:

- .1 "reclamaciones por la carga" se refiere a las relacionadas con la pérdida o daños de la carga, o con las pérdidas sufridas como consecuencia de una demora en el transporte marítimo de la carga;
- .2 "seguro" significa seguro con o sin franquicias deducibles, e incluye, por ejemplo, el seguro de indemnización del tipo que ofrecen actualmente los miembros del Grupo Internacional de Clubes P e I, así como otras formas eficaces de seguro (incluido el autoseguro) y garantía financiera que ofrezcan condiciones similares de cobertura;
- .3 "asegurador" se refiere a toda persona que proporcione un seguro a un propietario de buque;
- .4 "Convenio de Limitación" se refiere al Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de las reclamaciones de derecho marítimo, 1976, incluida toda enmienda en vigor;
- .5 "reclamaciones pertinentes" se refiere a las reclamaciones a las que se hace referencia en el artículo 2 1) del Convenio de Limitación, con la salvedad de las reclamaciones por la carga;
- .6 "propietario de buque" se refiere al propietario de un buque de navegación marítima, o a cualquier otra entidad o persona que se haya responsabilizado de la explotación de dicho buque; y
- .7 "arqueo bruto" es el calculado de conformidad con las reglas de arqueo que figuran en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques.

2 Ámbito de aplicación

2.1 Se insta a los propietarios de buques a aplicar las presentes Directrices a todos los buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 300, y se les recomienda que también las apliquen a los buques de arqueo bruto inferior a 300.

2.2 Estas Directrices no se aplicarán a los buques de guerra, naves auxiliares u otros buques propiedad del Estado o explotados por éste y utilizados a la sazón para un servicio público no comercial, a menos que dicho Estado decida lo contrario.

3 Responsabilidades de los propietarios de buques

3.1 Los propietarios de buques deben disponer que sus buques tengan una cobertura de un seguro acorde con las presentes Directrices.

3.2 Los propietarios de buques también deben tomar las medidas adecuadas cuando surjan reclamaciones pertinentes con respecto a la explotación de uno de sus buques.

4 Alcance de la cobertura de seguro

4.1 Los propietarios de buques deben garantizar que la responsabilidad por las reclamaciones pertinentes hasta los límites establecidos en los artículos 6 y 7 del Convenio de Limitación esté cubierta por el seguro. Sin embargo, si el propietario del buque tiene derecho a invocar un límite de responsabilidad menor que el establecido en el Convenio de Limitación, el seguro sólo tendrá que cubrir hasta ese límite.

4.2 Para satisfacer el párrafo anterior, el seguro sólo debe responder si:

- .1 la responsabilidad del propietario del buque ha sido establecida por ley; y
- .2 el propietario del buque ha cumplido todas las condiciones de cobertura estipuladas en el contrato de seguro.

5 Certificados

5.1 Los propietarios de buques deben asegurarse de que sus buques lleven a bordo un certificado expedido por el asegurador. Cuando más de un asegurador provea cobertura para las reclamaciones pertinentes, bastará disponer de un solo certificado en el que se confirmen los datos del asegurador principal.

5.2 Como mínimo, el certificado debe establecer:

- .1 el nombre del buque;
- .2 el número IMO del buque;
- .3 el nombre del asegurador;
- .4 el domicilio social del asegurador;
- .5 el nombre del asegurado y del coasegurado, de conocerse; y
- .6 una certificación de que el seguro cumple las normas recomendadas en las presentes Directrices con respecto a los riesgos cubiertos por el asegurador.