



COMITÉ JURÍDICO
83º periodo de sesiones
Punto 14 del orden del día

LEG 83/14
23 octubre 2001
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 83º PERIODO DE SESIONES**

Índice

	Párrafos	Página
A INTRODUCCIÓN	1 - 17	3 - 7
B INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	18	7
C ELECCIÓN DE LA MESA	19	7
D PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA	20 - 107	7
a) Enmiendas al Convenio de Atenas	20 - 90	7 - 18
b) Examen de los informes 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, correspondientes a su segunda y tercera reuniones	91 - 107	18 - 21
E PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	108 - 116	21 - 22
F SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	117 - 128	22 - 24
G PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHAS DE LAS REUNIONES DE 2002	129 - 135	24 - 26
H EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	136 - 137	27

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
I COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	138 - 139	28
J CUESTIONES SURGIDAS DEL 85º Y EL 86º PERIODOS DE SESIONES DEL CONSEJO	140 - 156	28 - 30
K MEDIDAS RESULTANTES DE LA ADOPCIÓN DEL CONVENIO SOBRE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES	157 - 158	30
L PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LAS UNIDADES MÓVILES PARA OPERACIONES MAR ADENTRO	159 - 161	30 - 31
M OTROS ASUNTOS	162 - 178	31 - 33
ANEXO 1 -	ORDEN DEL DÍA DEL 83º PERIODO DE SESIONES	
ANEXO 2 -	PROYECTO DE RESOLUCIÓN - DIRECTRICES SOBRE LA PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR	
ANEXO 3 -	PROYECTO DE RESOLUCIÓN - DIRECTRICES SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES CON RESPECTO A LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES POR LESIÓN CORPORAL O MUERTE DE LA GENTE DE MAR	
ANEXO 4 -	[PROYECTO DE] RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	

A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 83º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 8 al 12 de octubre de 2001, bajo la presidencia del Sr. A.H.E. Popp (Canadá).

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

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
ANGOLA	ITALIA
ARABIA SAUDITA	JAMAICA
ARGENTINA	JAPÓN
AUSTRALIA	KENYA
BAHAMAS	LETONIA
BANGLADESH	LÍBANO
BÉLGICA	LIBERIA
BRASIL	MALASIA
BULGARIA	MALTA
CANADÁ	MÉXICO
CHILE	NIGERIA
CHINA	NORUEGA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
CUBA	PANAMÁ
DINAMARCA	PERÚ
ECUADOR	POLONIA
EGIPTO	PORTUGAL
ESLOVENIA	REINO UNIDO
ESPAÑA	REPÚBLICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA POPULAR
ESTONIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SRI LANKA
FINLANDIA	SUDÁFRICA
FRANCIA	SUECIA
GHANA	TÚNEZ
GRECIA	TURQUÍA
GUATEMALA	UCRANIA
INDONESIA	URUGUAY
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	VANUATU
IRLANDA	VENEZUELA
ISLANDIA	

un observador del siguiente Estado Miembro:

COLOMBIA

y una delegación del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

3 En el periodo de sesiones participó un representante de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

4 También participaron observadores de las siguientes organizaciones:

COMISIÓN EUROPEA (CE)

FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)

LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES

FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL

UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES

CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)

COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)

CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN
(IACS)

CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)

FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS
(OCIMF)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE SEGUROS Y
REASEGUROS (BIPAR)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO
(OGP)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)

GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)

ALIANZA MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (UICN)

UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)

CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE
CARGA SECA (INTERCARGO)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROFESORES DE ESTUDIOS MARÍTIMOS
(AIPM)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)

INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

5 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y en especial a los que asistían por primera vez a una reunión del Comité Jurídico.

6 A continuación se refirió a los trágicos sucesos acaecidos en Washington y Nueva York el 11 de septiembre de 2001, a los cuales la Organización se había referido en varias ocasiones desde esa fecha, y observó que la OMI había expresado su pésame y condolencias a sus amigos y compañeros de los Estados Unidos. Estos horribles sucesos, declaró, no podían ser ignorados por una Organización Internacional como la OMI para la que el deber de garantizar, en la medida de lo posible, la seguridad de los viajes por mar y del transporte marítimo constituye una parte fundamental de su mandato.

7 Partiendo de esto, y teniendo presentes las medidas ya adoptadas por la OMI para combatir los actos de violencia y la delincuencia en el mar, el Secretario General informó al Comité de que estaba manteniendo consultas acerca de la necesidad de revisar estas medidas, a la vista de los horribles actos de terrorismo que habían tenido lugar recientemente. Además de la posible revisión de las medidas preventivas de índole práctico recomendadas por la OMI, dijo que también era importante asegurarse de que los delincuentes que hayan cometido actos violentos en el mar sean adecuadamente juzgados y castigados. Esto está íntimamente ligado con dos importantes instrumentos jurídicos de la OMI sobre enjuiciamiento y extradición adoptados en 1988, a saber, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio de Represión de Actos Ilícitos) y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Protocolo de Represión de Actos Ilícitos).

8 El Secretario General declaró que confiaba en que los resultados de sus consultas fuesen positivos y que tenía previsto señalar esta cuestión a la atención del Consejo y también, finalmente, a la de la Asamblea. Por consiguiente, convendría que el Comité considerase la posibilidad de efectuar los oportunos cambios en su orden del día y programa de trabajo para 2002, de modo que la revisión de los instrumentos jurídicos en cuestión pueda dar comienzo tan pronto como sea posible en el año próximo.

9 El Secretario General se refirió después al orden del día del Comité para este periodo de sesiones, el cual se presentaba muy apretado y con varios puntos de alta prioridad. Entre éstos, se encontraba el proyecto de protocolo correspondiente al Convenio de Atenas sobre responsabilidad por accidentes de pasajeros. El Consejo, en su 85º periodo de sesiones, había tomado nota de la recomendación del Comité relativa a la celebración de una conferencia diplomática durante el próximo bienio, con el objetivo de examinar enmiendas de amplio alcance al Convenio de Atenas, y había decidido que se adoptaran las disposiciones oportunas en el marco de sus propuestas para el programa de trabajo y presupuesto correspondientes a 2002-2003 con miras a que se celebre una conferencia de una semana de duración coincidiendo con uno de los periodos de sesiones ordinarios del Comité Jurídico. En su 86º periodo de sesiones, el Consejo había refrendado, en general, el programa de trabajo y presupuesto correspondientes al bienio 2002-2003, a reserva de los resultados de las deliberaciones del Consejo en su 21º periodo de sesiones extraordinario, que tendrá lugar en noviembre.

10 Teniendo en cuenta lo antedicho, el Secretario General alentó al Comité a que avanzara cuanto le fuera posible a fin de lograr un consenso definitivo sobre las importantes cuestiones que siguen estando sometidas a examen, ya que los resultados de las deliberaciones del presente periodo de sesiones serían decisivos para fijar la fecha exacta en que se celebraría la Conferencia. Subrayó la importancia de tener en cuenta que el Consejo había pedido al Comité que hiciera un

esfuerzo para asegurarse de que será bastante probable que los Estados Miembros ratificarán el texto acordado, lo cual debe significar no sólo que se adoptarán reglas nuevas mejoradas, de alcance internacional sino que éstas serán implantadas por los Gobiernos Miembros, lo que es igualmente importante.

11 A continuación el Secretario General se refirió a la nueva adición a la fachada del edificio de la OMI de la cual, señaló, los delegados se habrían percatado al entrar por la mañana. Explicó que se trataba del monumento internacional a la gente de mar, esculpido por encargo especial, el cual había tenido el placer de descubrir el 27 de septiembre, coincidiendo con el Día Marítimo Mundial. Señaló que el lema del Día Marítimo Mundial de este año era "La globalización y la gente de mar", y que dicho lema, junto con la escultura, constituían en parte, tal como lo había indicado el Secretario General de las Naciones Unidas, el Sr. Kofi Annan, en su mensaje de felicitación, un reconocimiento del hecho de que la gente de mar trabaja "en condiciones difíciles y en ocasiones peligrosas" y de que "una gran parte del transporte comercial internacional se realiza por mar, lo que hace que la gente de mar sea uno de los pilares de la economía mundial".

12 El examen que realiza el Comité de los proyectos de resoluciones de la Asamblea y de las directrices conexas sobre responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por muerte, lesión corporal y por abandono de la gente de mar, no podría haberse llevado a cabo en un momento más oportuno, continuó señalando el Secretario General. Hizo hincapié en que para que las resoluciones surtieran efecto a partir del 1 de enero de 2002 era necesario que tanto la Asamblea de la OMI como el Consejo de Administración de la OIT dieran su conformidad a las mismas en noviembre del año en curso.

13 A continuación el Secretario General se refirió al hecho de que el Comité Jurídico siempre se había mostrado flexible al momento de estructurar su orden del día, por lo que confiaba en que el Comité entendiera que los acontecimientos de alcance internacional que habían tenido lugar desde su último periodo de sesiones tendrían necesariamente repercusiones en su orden del día. El Secretario General se refería no solamente a los recientes acontecimientos en los Estados Unidos, sino también al debate sobre los lugares de refugio para los buques sin gobierno y los buques en peligro, el cual se había planteado a raíz del suceso del **Castor**. Si bien la responsabilidad de examinar esta cuestión recaería principalmente sobre el Comité de Seguridad Marítima a través del Subcomité de Seguridad de la Navegación, la OMI necesitaba también la ayuda de su Comité Jurídico con objeto de analizar las repercusiones jurídicas de cualesquiera directrices que pudieran elaborarse, a fin de garantizar su coherencia con otros instrumentos de la OMI y con el derecho marítimo internacional en general.

14 Asimismo el Secretario General señaló a la atención del Comité el examen que a la sazón estaban realizando los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos sobre la posibilidad de aprobar un proyecto de protocolo correspondiente al Convenio del Fondo mediante el que se constituiría un fondo de indemnización complementario (que constituiría, en realidad, un tercer estrato de responsabilidad). El Consejo de la OMI ya había tomado nota de que es posible que durante el próximo bienio se convoque una conferencia diplomática para adoptar el protocolo y de que la cuestión podría repercutir en el programa de trabajo del Comité. Por todo lo antedicho, pudiera ser necesario asignar tiempo en su orden del día para examinar esta cuestión.

15 Al terminar su alocución el Secretario General observó que sólo había mencionado algunos de los puntos que el Comité examinaría a lo largo de la semana y que había varios otros puntos que también sería necesario tratar. Concluyó asegurando al Comité que la Secretaría colaboraría plenamente para poner a su disposición todas las facilidades y servicios que pudiera necesitar durante el periodo de sesiones y le deseó que obtuviera los mejores resultados con el hábil liderazgo de su presidente, el Sr. Alfred Popp.

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

17 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)

18 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)

19 El Comité reeligió unánimemente por aclamación al Sr. A.H.E. Popp (Canadá) como su Presidente. Asimismo, por aclamación, reeligió al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y eligió al Sr. Chai Lee-Sik (República de Corea) como vicepresidentes para 2001.

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

a) Enmiendas al Convenio de Atenas

20 El Comité prosiguió el examen de un proyecto de protocolo que enmienda el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (en adelante "el Convenio"). El Comité basó sus deliberaciones en el texto del proyecto de protocolo, el cual se ha ido revisando durante la labor desarrollada en el lapso interperiodos y que figura en el documento LEG 83/4. La delegación de Noruega presentó el documento y al hacerlo hizo hincapié en las cuestiones que todavía están pendientes de solucionar, tal como se explica en el documento. Se señaló que la labor interperiodos ha servido para acercar a las Partes con respecto a muchas cuestiones pero que todavía no se ha alcanzado un acuerdo total. Seguidamente el Comité decidió abordar cada una de las cuestiones tal como se plantean en el documento presentado por Noruega.

Carga de la prueba con respecto a las reclamaciones por lesiones corporales en sucesos no relacionados con la navegación (artículo 4 2) del proyecto de protocolo; artículo 3 2) del Convenio)

21 Algunas delegaciones manifestaron su preferencia por asignar la carga de la prueba en todos los casos al propietario del buque, incluidos los sucesos no relacionados con la navegación dado que así se facilitaría el que se indemnizara rápidamente a los pasajeros, a quienes de otra manera les resultaría difícil dar cumplimiento a esa obligación. A este respecto se hizo mención a la movilidad de los buques y a la naturaleza internacional del transporte marítimo. Los que

apoyaban esta opinión señalaron que sería más fácil, y más justo, que se le exigiera al transportista refutar las reclamaciones que con respecto a él haya presentado el demandante.

22 No obstante, una clara mayoría de las delegaciones se manifestó a favor de que se mantuviese la solución adoptada con respecto a la carga de la prueba, es decir, que en los sucesos no relacionados con la navegación haya de ser el demandante el que pruebe que el suceso ocurrió debido a la culpa o negligencia del transportista. Se esgrimieron las siguientes razones en apoyo de lo antedicho:

- El objetivo principal de enmendar el Convenio original ha sido facilitar la posibilidad de obtener una indemnización justa aumentando los límites e incluyendo el seguro obligatorio. Este objetivo puede ponerse en peligro introduciendo enmiendas adicionales de cierta complejidad que no guardan relación con estos objetivos.
- Continuar imponiendo al demandante la carga de la prueba en los sucesos no relacionados con la navegación sería una solución equitativa y equilibrada si se tiene en cuenta el compromiso alcanzado en el último periodo de sesiones (reflejado en el proyecto de artículo 4 1) del Protocolo), de conformidad con el cual el transportista será estrictamente responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones corporales de los pasajeros causadas por un suceso relacionado con la navegación, hasta un límite prescrito, a partir del cual se invierte la carga de la prueba en lo que respecta al transportista. Esta situación ha de equilibrarse manteniendo un sistema basado en la culpa para el caso de los sucesos no relacionados con la navegación.
- El argumento de que el demandante estaría mejor protegido mediante la inversión de la carga de la prueba fue contrarrestado con el de que incluso si no se invirtiera la carga, el demandante estaría mejor protegido mediante unos límites de indemnización superiores y mediante la introducción del seguro obligatorio.
- A este respecto se aludió a la situación particular del sector de los seguros y del transporte marítimo, especialmente a la capacidad a este respecto del sector de los seguros y de los reaseguros. En muchos casos las circunstancias que rodean los sucesos no relacionados con la navegación podrían hacer que fuera extremadamente difícil para el transportista rebatir la presunción de culpa.
- La combinación de seguro obligatorio y de la inversión de la carga de la prueba haría que de hecho el sector se convirtiese en asegurador y se fomentase la presentación de reclamaciones, incluidas las fraudulentas.
- La imposición de la responsabilidad objetiva respecto a los sucesos no relacionados con la navegación impondría una mayor responsabilidad sobre los transportistas en comparación con el nivel de responsabilidad que se impone sobre los sectores en tierra.

- Si bien la inversión de la carga de la prueba es justificable con respecto a los sucesos relacionados con la navegación, no puede decirse lo mismo con respecto a los sucesos no relacionados con la navegación. Con respecto a estos últimos no existe una diferencia entre accidentes que han ocurrido a bordo de buques de pasajeros y los que ocurren en tierra.
- La combinación de la inversión de la carga de la prueba con respecto a los sucesos no relacionados con la navegación y la ampliación del plazo de prescripción traería como resultado una situación inaceptable para el transportista que le imposibilitaría defenderse.

23 El resultado final del debate fue que se acordó sustituir el actual texto del proyecto de artículo 4 2) del Protocolo por el texto que figura en la nota a pie de la página 2 de ese artículo. Reza tal como sigue:

"El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero causadas por un suceso no relacionado con la navegación si el suceso que originó la pérdida es imputable a la culpa o negligencia del transportista. Incumbe al demandante la carga de la prueba de tal culpa o negligencia."

Deficiencia del buque (artículo 3 5) a) del proyecto de protocolo)

24 El Comité examinó si debería mantenerse el concepto de *deficiencia del buque* en la definición de *suceso relacionado con la navegación* que figura en el artículo 3 5) a) del proyecto de protocolo y si este primer concepto debería definirse. En este contexto el Comité examinó la propuesta que figura en el párrafo 8 del documento LEG 83/4/8, presentado por los Estados Unidos.

25 La mayoría de las delegaciones se mostraron a favor de mantener este concepto y de introducir la antedicha definición. En su opinión el hecho de que la expresión *deficiencia del buque* se haya incluido pero no definido en el Convenio original no excluye que sea necesario incluirla en el protocolo que se tiene previsto presentar. Se señaló que la necesidad nace del hecho de que se haya incluido en el protocolo el concepto de responsabilidad objetiva con respecto a los *sucesos relacionados con la navegación*. Si no se incluye la definición no estaría clara la distinción entre sucesos relacionados con la navegación y los no relacionados con la navegación y esto no sería aceptable en el nuevo esquema del protocolo. Asimismo omitir la definición podría dar pie a interpretaciones diferentes del concepto, dependiendo de la jurisdicción. Esto podría afectar adversamente la disponibilidad de una cobertura adecuada de seguro y reaseguro.

26 Se formularon algunas observaciones en relación con la definición recogida en el documento LEG 83/4/8. Algunas delegaciones observaron que la definición constituía un buen punto de partida pero advirtieron de los problemas que conllevaría incluir en un convenio sobre responsabilidad e indemnización un concepto basado en el Convenio SOLAS, que se había elaborado con fines diferentes. Dichas delegaciones propugnaron la adopción de una definición más flexible.

27 El Comité decidió encargar a un grupo de trabajo reducido que redactara una definición. Como resultado de sus deliberaciones el Comité examinó la siguiente definición (recogida en el documento LEG 83/WP.2):

Por "deficiencia del buque" se entiende cualquier funcionamiento defectuoso o fallo en una parte del buque o de su equipo que se usa para la evacuación, el embarque y desembarque de los pasajeros, o que se utiliza para la propulsión, el gobierno, la seguridad de la navegación, el amarre, el fondeo, el abandono de un puesto de atraque o fondeadero, o para contrarrestar la inundación, para la estabilidad o el funcionamiento de las maquinillas de las embarcaciones de socorro.

28 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, con la definición anterior pero observó que sería necesario seguir trabajando en el proyecto de texto a fin de garantizar que en la definición se distinguiera claramente entre los elementos propios de hostelería destinados a los pasajeros y los elementos de navegación del buque. Además, puede que sea necesario ampliar la definición a fin de incluir elementos tales como los rociadores y el equipo de lucha contra incendios.

Negligencia concurrente (artículo 4 1) del proyecto de protocolo; artículo 3 del Convenio)

29 El Comité examinó la propuesta presentada por la delegación observadora de la ICS de modificar el proyecto de artículo 4 1) del protocolo a fin de añadir dos subpárrafos. La modificación propuesta tenía el objetivo de estipular, sin ningún tipo de duda, que el concepto de negligencia concurrente era aplicable a todos los sucesos que tuvieran como resultado la muerte o la lesión corporal de un pasajero causada por un suceso relacionado con la navegación, incluso en el caso de que se aplique la responsabilidad objetiva.

30 Posteriormente, un reducido Grupo de trabajo oficioso se reunió para examinar la cuestión e informó al Comité de que no era necesario enmendar el texto. El Comité refrendó esta conclusión y observó que el artículo 6 tenía prioridad en todas las circunstancias y se aplicaría en el contexto del artículo 3, incluso en caso de responsabilidad objetiva.

Simple angustia emocional y daños punitivos (artículo 4 del proyecto de protocolo)

31 A continuación el Comité examinó otra propuesta de la delegación observadora de la ICS, recogida en los párrafos 24 y 25 del documento LEG 83/4/6, para excluir del concepto de lesiones corporales el concepto de simple angustia emocional y para excluir del ámbito de aplicación del protocolo los daños punitivos o ejemplares. Su argumento era que con ello el proyecto de protocolo quedaría más estrechamente armonizado con el Convenio de Montreal.

32 Si bien hubo un cierto apoyo a la exclusión de la simple angustia emocional por las razones que había presentado la ICS, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra estimaron que en el protocolo deberían incluirse disposiciones para este tipo de daños.

33 En este sentido, se señaló que dicho tipo de daños no estaba excluido del Convenio de 1974, que constituía un epígrafe de daños bien establecido en muchas jurisdicciones y que el riesgo de que se presentasen reclamaciones fútiles en virtud de dicho epígrafe era reducido.

34 El Comité acordó mantener el concepto de la simple angustia emocional en el proyecto de texto.

35 La delegación de España observó que la traducción oficial en español de la expresión *personal injury* (lesiones corporales) del Convenio de Atenas, 1974 no parece ajustarse al significado según el cual los daños psicológicos podrían incluirse en las condiciones de indemnización reguladas en el tratado. La delegación observó que según el consenso existente en el seno del Comité los daños psicológicos deberían estar incluidos en la expresión *personal injury* y solicitó que el texto auténtico en español del protocolo reflejara dicho consenso de un modo claro e inequívoco.

36 En lo referente al concepto de daños punitivos o ejemplares, se tomó nota de que cualquier límite podría introducirse con facilidad mediante la legislación nacional y de que no era necesario incorporar una disposición a tal efecto en el proyecto de Protocolo. No obstante, la mayoría de las delegaciones que intervinieron acordaron adoptar, como solución de transacción, la propuesta de la ICS de excluir del concepto de pérdida la noción de daños punitivos o ejemplares.

Equipajes (artículo 4 del proyecto de protocolo; artículos 3 y 8 del Convenio)

37 El Comité observó que las disposiciones sobre el equipaje recogidas en el proyecto de protocolo fruto de la labor desarrollada en el lapso interperiodos, las cuales figuran en el documento LEG 83/4/3, siguen en general las del texto del Convenio y que no se han presentado propuestas de revisión en este periodo de sesiones. El Comité acordó mantener el texto del proyecto de protocolo.

Limitación por transporte o por suceso (artículos 4, 5 y 6 del proyecto de protocolo; artículos 3, 4bis y 7 del Convenio)

38 El Comité tomó nota de que en el proyecto de protocolo fruto de la labor desarrollada en el lapso interperiodos se establece la limitación de la responsabilidad del transportista por suceso, si bien el Convenio de 1974 limita su responsabilidad por transporte (artículo 7 del Convenio), a fin de armonizarlo con el Convenio de Limitación de la Responsabilidad (artículo 7). El Comité acordó aplicar una limitación por suceso a los límites estipulados en los artículos 3, 4bis y 7, pero no a los límites establecidos con respecto a los equipajes en el artículo 8 (se mantiene la limitación por transporte).

39 El Comité acordó además seguir empleando la expresión que aparece en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad ("en cada caso concreto") para armonizar también en eso los dos convenios.

Limitación del seguro por pasajero o por buque (artículo 5 del proyecto de protocolo; artículo 4bis del Convenio)

40 El Comité tomó nota de que el proyecto de protocolo fruto de la labor desarrollada en el lapso interperiodos incorpora una limitación de la cobertura del seguro *per cápita* (es decir, por pasajero).

41 Se acordó en líneas generales que la limitación *per cápita* se basaba en un principio adecuado, que garantizaba que todos los pasajeros recibirían igual trato con arreglo al régimen de seguro, con independencia del tamaño del buque en concreto en el que viajaran.

42 Algunas delegaciones, así como las delegaciones observadoras que representaban al sector de seguros, destacaron que se trataba de una cuestión que estaba estrechamente relacionada con la capacidad del mercado de seguros, que en estos momentos se encontraba particularmente perturbado por los trágicos sucesos acaecidos recientemente en Estados Unidos. Estas delegaciones indicaron que quizás sea necesario recapacitar sobre la decisión de establecer una limitación por pasajero conforme se vaya disponiendo con el tiempo de datos sobre la capacidad de los aseguradores.

43 Por otra parte, algunas delegaciones opinaron que era probable que el mercado de seguros pudiera ampliar su capacidad para ajustarse a las exigencias del sector de los buques de pasaje.

44 La delegación observadora del Grupo internacional de clubes P e I señaló que, aunque los Comités de los clubes habían indicado que no estarían dispuestos a facilitar certificados de seguro con derecho de acción directa por cuantías comprendidas entre 350 000 y 500 000 DEG, los clubes esperaban no obstante encontrar medidas para mantener la cobertura de que disponen en la actualidad sus miembros para hacer frente a su responsabilidad frente a los pasajeros. La cobertura existente se limita en la actualidad a 4 000 millones de dólares de los Estados Unidos.

45 Aunque este planteamiento había sido rechazado en una reunión anterior del Comité, una posible solución sería establecer un núcleo central de cobertura garantizada con derecho de acción directa de unos 90 millones DEG por buque y suceso, en el marco de la cobertura existente por responsabilidad, de manera que en caso de producirse una catástrofe, el demandante podría recibir parte de su reclamación con cargo al fondo garantizado y el resto con cargo a la responsabilidad del propietario del buque hasta el límite *per cápita* acordado

46 Varias delegaciones indicaron que era necesario aclarar si cuando se habla de "por pasajero" se entiende el número real de pasajeros a bordo o en el número de pasajeros que el buque tuviera capacidad para transportar. Una delegación propuso en este sentido utilizar el texto del artículo 7 del Convenio de Limitación de la Responsabilidad ("el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo"); aunque otra delegación opinó que sería necesario distinguir entre la limitación de la responsabilidad y las prescripciones relativas al seguro obligatorio al tomar una decisión sobre esta cuestión.

47 Una delegación observadora indicó que, puesto que los pasajeros de los buques dedicados a cruceros viajan por propia voluntad, se podía esperar que adquirieran seguros personales de accidente para cubrir algunos de los riesgos. En la respuesta a esto, se destacó que la naturaleza voluntaria de los viajes de crucero no era razón para reducir la indemnización. También se señaló que la mayoría de los servicios de pasajeros se realizan en transbordadores, que puedan considerarse más una forma habitual de transporte local que una cuestión de elección personal. En este contexto, se señaló que hay buques con un gran número de pasajeros que navegan en países en desarrollo, y que exigir un alto nivel de seguro en estos países puede influir negativamente sobre su capacidad para constituirse en partes en el nuevo instrumento.

48 Tras sopesar estos argumentos, el Comité decidió utilizar la limitación *per cápita* (por pasajero), sin hacer referencia al número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar.

Excepción por conducta dolosa (artículo 5 del proyecto de protocolo, artículo 4bis, párrafo 10, del Convenio)

49 El Comité tomó nota de que en el proyecto de protocolo fruto de la labor desarrollada en el lapso interperiodos se ofrecían dos opciones para abordar la cuestión de la conducta dolosa. La opción B permitiría al asegurador invocar como defensa la conducta dolosa del asegurado mientras que la opción A le negaría el derecho a invocarla. Durante las deliberaciones al respecto, también se hizo referencia a la información y al análisis que figuran en el documento LEG 83/4/7.

50 La delegación observadora del Grupo internacional del clubes P e I señaló que los comités de los clubes no estarían dispuestos a expedir certificados con derecho de acción directa que cubran la conducta dolosa del propietario del buque, y esto por los siguientes motivos:

- muchos clubes están basados en jurisdicciones donde expresamente se excluye la cobertura de este riesgo;
- en todo caso estas normas están incorporadas en las reglas de los clubes, que conforman la base del contrato con el miembro; y
- los comités de los clubes se niegan, por principio, a cubrir este riesgo ya que podría considerarse que amparan a empresas deficientes.

51 Aunque varias delegaciones indicaron su preferencia por la opción A, señalando que de lo contrario los pasajeros podrían ser víctimas inocentes de la conducta dolosa de un transportista en caso de que éste quebrase o desapareciese, la mayoría de las delegaciones que intervinieron al respecto indicaron que estaban dispuestas a aceptar la opción B. Su preferencia estaba basada en algunas consideraciones, entre las que se incluyen las siguientes:

- las declaraciones de los representantes del sector de los seguros indicando que ese sector no ofrecería cobertura para la conducta dolosa;
- el hecho de que la opción A pueda ir en contra de la política y la legislación de algunas jurisdicciones que prohíben a los seguros cubrir la conducta dolosa;
- la improbabilidad de que se llegue a dar una situación de este tipo en el sector de los buques de pasaje, por lo que la inclusión en el protocolo de esta defensa no iría en detrimento de los objetivos generales del nuevo instrumento; y
- la exclusión de la conducta dolosa será un incentivo para que los transportistas mantengan un alto grado de seguridad en sus operaciones a fin de evitar el riesgo de perder la cobertura de seguro.

52 Una delegación opinó que la opción B permitiría al asegurador defenderse contra el asegurado (es decir, el transportista), pero no invocar esta defensa frente a terceros (es decir, frente a los pasajeros). No obstante, otras delegaciones no apoyaron este punto de vista y opinaron que la opción B le abriría al asegurador la vía de la defensa basada en la conducta dolosa para intentar no satisfacer las reclamaciones.

53 El Comité decidió incluir la opción B (que excluye la conducta dolosa) en el proyecto de protocolo.

Suspensión del plazo de prescripción si el demandante no tuviera conocimiento de los daños (artículo 9 del proyecto de protocolo; artículo 16 3) del Convenio)

54 El Comité examinó una propuesta fruto de la labor desarrollada en el lapso interperiodos, tendente a revisar el artículo 16 3) del Convenio, que trata de la suspensión e interrupción de los plazos de prescripción. De conformidad con la revisión propuesta, en primer lugar se sustituiría el plazo de tres años estipulado actualmente en el párrafo 3 del artículo 16 del Convenio por un plazo de 10 años y, en segundo lugar, también se permitiría la suspensión e interrupción de la prescripción respecto de un plazo de tres años contados a partir del momento en que el demandante tuviese, o es razonable suponer que tuviera, conocimiento de la lesión, pérdida o daños causados por el suceso. Se observó que esta revisión estaba basada en el artículo 37 del Convenio SNP.

55 Varias delegaciones se mostraron interesadas en saber si se habían planteado problemas con respecto al texto existente, dado que no estaban convencidas de la necesidad del cambio. Otras delegaciones señalaron que dicha disposición era necesaria, dado que el Convenio de Atenas no preveía ningún fondo de reserva tal como previsto en el Convenio SNP, y por la posibilidad de que los pasajeros no tuviesen conocimiento de las lesiones, pérdidas o daños que le hubiesen causado la exposición a sustancias nocivas y potencialmente peligrosas o a gases tóxicos hasta después de que se hubiese producido un suceso. La suspensión del plazo de prescripción, con el objetivo de permitir a los pasajeros entablar demandas de indemnización, constituía una cuestión de equidad.

56 Por otra parte, se señaló que probablemente estos casos serían raros y que, si se ampliaba el plazo de prescripción para todas las demandas, sería muy difícil llegar a soluciones que tengan carácter definitivo. También sería difícil y costoso que los transportistas contestasen a las demandas. Además, se señaló que, a efectos de cobertura de seguros, era necesario contar con un cierto grado de certeza.

57 Algunas delegaciones se manifestaron en principio a favor de la propuesta, pero señalaron que 10 años podría ser un plazo demasiado largo. Un plazo más corto, de 5 ó 6 años, sería más apropiado.

58 Algunas delegaciones no estaban totalmente convencidas de la conveniencia de ampliar el plazo de prescripción basándose en un argumento esencialmente subjetivo (es decir, cuando el demandante tuviese conocimiento de la lesión, pérdida o daños); no obstante otras delegaciones señalaron que el texto de la propuesta ("o es razonable suponer que tuviera conocimiento ...") introducía el grado correcto de objetividad.

59 La delegación de los Estados Unidos, refiriéndose al documento que había presentado (LEG 83/4/8), expresó su preferencia por conservar el texto del actual Convenio basándose en que si bien el alcance de los daños no se podría determinar en el momento del suceso, sí que se conocerían los hechos en que se fundamentaría la demanda, y en que es importante que los transportistas y sus aseguradores conozcan, dentro de un plazo razonable, el alcance de su responsabilidad con respecto al pago de indemnizaciones resultante de cualesquiera demandas.

60 Una delegación opinó que también podría ser necesario volver a redactar el texto del párrafo 1 del artículo 16 del actual Convenio, relativo al plazo general de dos años, a fin de incorporar la propuesta que con relación a una posible suspensión figura en el párrafo 3 revisado. No obstante, esta propuesta no gozó de ningún apoyo.

61 Las opiniones acerca de esta cuestión estaban divididas en el seno del Comité, pero se pudo llegar a un acuerdo mutuo en virtud del cual se aprobó el nuevo párrafo 3 propuesto, si bien por lo que respecta al apartado i) se redujo el periodo máximo de suspensión del plazo de prescripción de diez a cinco años.

Una quinta jurisdicción (artículo 10 del proyecto de protocolo; artículo 17, párrafo e), del Convenio)

62 El Comité examinó una disposición del proyecto de texto mediante la que se abriría la posibilidad de una quinta jurisdicción, cuyo efecto sería permitir entablar acciones ante un tribunal del Estado de que se trate siempre que el transportista ofrezca sus servicios desde o hacia ese Estado. El Comité observó que el proyecto de disposición contenía, entre corchetes, una posible limitación, con el fin de especificar que los servicios a los que se hace referencia son los del transporte de pasajeros por mar.

63 En el documento LEG 83/WP.1, presentado por la Comisión Europea, se proponía suprimir esta disposición. A pesar de protestas de varias delegaciones por la tardía presentación de esta propuesta, en la forma de un documento de trabajo, el Comité decidió examinarla con carácter excepcional, dado que se trataba del último debate del Comité sobre una cuestión de fondo del proyecto de protocolo.

64 El representante de la CE explicó que la nueva disposición que se proponía, relativa a una quinta jurisdicción, crearía problemas para los miembros de la Unión Europea debido a las normas de la Unión Europea sobre reconocimiento y ejecución de sentencias. El representante también señaló que el hecho de que los perjudicados por un mismo suceso pudiesen optar entre múltiples jurisdicciones crearía problemas prácticos, debido a la vaguedad de los criterios, y que no se veía la necesidad de abrir la posibilidad de otra jurisdicción, a la vista de las ya estipuladas en el artículo 17 del actual Convenio.

65 Algunas delegaciones se manifestaron a favor de la nueva disposición, mientras que otra expresó su preferencia por suprimir el texto entre corchetes (es decir, entender por servicios solamente los relacionados con el transporte de pasajeros por mar). Sin embargo otra delegación se manifestó a favor de mantener esta limitación.

66 No obstante la mayoría de las delegaciones que intervinieron no estaban a favor de mantener la nueva disposición. En opinión de estas delegaciones no habían surgido problemas en relación con las jurisdicciones enumeradas en el artículo 17 del Convenio actual y, dado que la nueva disposición podría ocasionar problemas de índole práctica para algunos Estados, no debería conservarse en el proyecto de protocolo.

67 Se señaló que probablemente la nueva disposición era probablemente superflua, a la vista de las otras jurisdicciones recogidas en el artículo 17 y, por consiguiente, no se debía añadir la nueva jurisdicción propuesta.

68 El Comité decidió suprimir la nueva disposición propuesta, dado que no había gozado del suficiente apoyo para incluirla y porque podía constituir un obstáculo para la ratificación por parte de algunos Estados. No obstante, una delegación se refirió a la utilidad de esta disposición desde el punto de vista de la protección de las víctimas en los casos en que un buque dedicado a cruceros frecuentemente hace escala en el Estado del pasajero asegurado pero no tiene domicilio social en el mismo.

69 Tras ultimar el examen de las cuestiones a las que se hace referencia en el documento LEG 83/4/3, el Comité examinó las siguientes cuestiones adicionales planteadas por las delegaciones:

Jurisdicción competente (artículo 10 del proyecto de protocolo: artículo 17 1) del Convenio)

70 El Comité aprobó la propuesta que figura en el documento LEG 83/4/6, párrafo 23, con respecto a los Estados que tengan múltiples posibles jurisdicciones, aunque decidió sustituir "dichas naciones" por "dichos países" y "leyes internas" por "leyes nacionales".

71 El Comité decidió asimismo sustituir los términos "lugar" y "punto" por "Estado" en el párrafo 1, subpárrafos a) y b).

Reconocimiento y ejecución (artículo 11 del proyecto de protocolo; artículo 17bis del Convenio)

72 El Comité examinó la propuesta de la Comisión Europea, que figura en el documento LEG 83/WP.1, de incluir un nuevo párrafo 3 en la propuesta de artículo 17bis del Convenio. Añadir este párrafo permitiría una aplicación continuada de las reglas de la Unión Europea (UE) sobre reconocimiento y ejecución de sentencias, con el propósito de simplificar los procedimientos dentro de la Unión Europea.

73 El Comité decidió no incluir este texto tras expresarse dudas acerca de incluir, en un tratado de ámbito mundial, un texto aplicable específicamente a la relación entre los Estados miembros de la Unión Europea.

74 Se manifestó malestar por el hecho de que esta propuesta solamente se hubiera presentado una vez comenzada la reunión y sin estar acompañado de ninguna documentación de fondo. A pesar de la explicación de que el texto propuesto no afectaría a Estados fuera de la Unión Europea, varias delegaciones señalaron que tendrían que consultar con sus respectivas capitales antes de aceptar esta disposición.

75 Previendo que esta propuesta pueda absorber un tiempo precioso en la Conferencia diplomática, el Comité instó a la Unión Europea a que mantuviese consultas con suficiente antelación antes de la Conferencia, en caso de que decidiese mantener su propuesta.

Organizaciones de integración regional (artículo 19 del proyecto de protocolo)

76 El Comité examinó la propuesta de incluir un artículo que permitiría que una organización de integración económica se constituyese en Parte en el protocolo (véanse los documentos LEG 83/4/3 y LEG 83/WP.1).

77 Se señaló que en ese momento el Comité no podía llegar a una conclusión sobre el asunto, habida cuenta de que la propuesta se había presentado a última hora (en el documento LEG 83/WP.1) y sin material de fondo que explicase su finalidad y todas sus consecuencias. El artículo 19 se mantuvo entre corchetes.

Fecha en que se harán efectivas las disposiciones del Protocolo y del Convenio (artículo 16 1) del proyecto de protocolo)

78 El Comité decidió que el texto propuesto no era necesario y lo suprimió en el proyecto de protocolo.

Límites de responsabilidad respecto de lesiones corporales (artículo 6 del proyecto de protocolo; artículo 7 2) del Convenio)

79 La delegación observadora del CILC se refirió al párrafo 10 del documento que había presentado (LEG 83/4/5) en el que se oponía a la inclusión de una cláusula de "autoexclusión" que permita a países adoptar individualmente límites de responsabilidad más elevados o incluso responsabilidad ilimitada. En opinión del CILC, esta disposición va en contra de la idea de establecer un esquema y un sistema uniforme de responsabilidad que permita la recuperación de una suma cierta, y no se ha utilizado anteriormente dentro de un sistema de acción directa y de garantía de seguro. El CILC manifestó su inquietud por el hecho de que esta disposición pueda poner en peligro la disponibilidad de una cobertura suficiente, habida cuenta de la capacidad limitada del mercado de seguros.

80 El CILC, junto con la delegación observadora de la ICS, también expresó su preocupación por el hecho de que la cláusula de autoexclusión pudiera dar lugar a que los buques buscaran la jurisdicción más barata. La ICS opinó que esta cláusula también sentaría un precedente desafortunado para futuros convenios y dificultaría la contratación del seguro para buques que viajen entre diferentes jurisdicciones. Dicha delegación observó asimismo que en muchas jurisdicciones la limitación de la responsabilidad es condición para introducir un sistema de responsabilidad objetiva. El CILC estaba dispuesto a aceptar, como solución de compromiso, el que se incluyese esta cláusula de autoexclusión siempre que estuviese limitada a los buques matriculados en los Estados que desearan aplicarla.

81 Algunas delegaciones opinaron también que esta cláusula de autoexclusión no debía incluirse en el proyecto de protocolo. No obstante, la mayoría se mostró a favor de conservar el texto relativo a la autoexclusión.

82 El Comité acordó utilizar el texto alternativo simplificado, sin los corchetes, que figura en el artículo 7, párrafo 2, del Convenio (artículo 6 del proyecto de protocolo). Se destacó que esta disposición formaba parte de un concepto más amplio, que incluía varios elementos.

Propuesta de limitar el derecho de acción directa (artículo 5 del Protocolo; artículo 4 bis) del Convenio)

83 En el documento LEG 83/4/9, los Estados Unidos propusieron limitar el derecho de acción directa. No se apoyó esta propuesta.

Preámbulo del proyecto de protocolo

84 El Comité acordó suprimir los corchetes de la expresión "introducir un régimen de responsabilidad objetiva" en el primer párrafo del preámbulo. El Comité acordó asimismo suprimir el texto incluido en los segundos corchetes, que prevé la ampliación de los plazos para la presentación de reclamaciones en los casos en que el demandante no tenga conocimiento de los daños.

Definiciones (artículo 1 del proyecto de protocolo; artículo 1 del Convenio)

85 El Comité acordó añadir una definición de "Secretario General" en el artículo 1 del Convenio.

Certificados de seguro en formato electrónico (artículo 5 del proyecto de protocolo; artículo 4bis, párrafo 14 del Convenio)

86 En consonancia con el precedente que se ha sentado en el Convenio sobre hidrocarburos para combustible, el Comité acordó suprimir los corchetes del texto del artículo 4bis, párrafo 14, que trata de los certificados de seguro en formato electrónico.

87 El Comité decidió suprimir la expresión "del buque" que aparece después de "responsabilidad", en el párrafo 15 del artículo 4bis del Convenio.

Cláusula de denuncia (artículo 17 del proyecto de protocolo)

88 El Comité decidió suprimir la expresión "a más tardar", incluida entre corchetes en el párrafo 5.

Revisión y enmienda (artículo 22 del proyecto de protocolo)

89 El Comité decidió incluir, en el artículo 22 del proyecto de protocolo, un tercer párrafo que establece que todo Estado que llegue a ser parte en el Protocolo después de que éste haya entrado en vigor, quedará obligado por el Protocolo en su forma enmendada. Este texto está en consonancia con el artículo 26, párrafo 3, del Convenio de Atenas 1974.

Recomendación al Consejo

90 Al concluir los debates sobre este punto, el Comité refrendó su recomendación previa para el Consejo de que se convocara una conferencia diplomática en el próximo bienio, que comenzara inmediatamente después de haber finalizado un periodo de sesiones del Comité jurídico. Al hacerlo señaló que el proyecto de texto estaba lo suficientemente elaborado como para ser presentado a una conferencia diplomática y que había buenas posibilidades de que fuese adoptado y de que posteriormente los Estados lo implantasen.

- b) **Examen de los informes 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, correspondientes a su segunda y tercera reuniones**

91 El Presidente 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 presentó los informes correspondientes a la segunda y tercera reunión del Grupo, los cuales figuran respectivamente en los documentos LEG 83/4 (en primera instancia publicado por error con la signatura LEG 83/3) y LEG 83/4/1. Hizo hincapié en que el Grupo había elegido adoptar un enfoque en dos etapas. La primera estaba representada por los dos proyectos de resoluciones y las directrices conexas, cuyos textos se pueden encontrar en los anexos del informe correspondiente a la tercera reunión que figura en el documento IMO/ILO/WGLCCS 3/9, adjunto al documento LEG 83/4/1.

92 Los proyectos de resoluciones y las directrices conexas han sido objeto de largas discusiones y con respecto a las mismas ha llegado a un acuerdo el Grupo tripartito tras haber examinado los instrumentos internacionales existentes y a la luz de la información facilitada por los Estados Miembros y las organizaciones pertinentes sobre el funcionamiento de los sistemas nacionales existentes mediante los que se abordan los problemas que se han encontrado.

93 El objeto de las directrices es constituir una ayuda para los Estados al momento de establecer sus normas nacionales por lo que respecta a determinar las cuestiones más importantes en el ámbito de la muerte, lesiones corporales y el abandono de la gente de mar. En las directrices también se recomiendan medidas para ser implantadas por los armadores para garantizar que se provee un sistema de garantía financiera eficaz y adecuado para los casos de muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. Con las directrices no se pretende sustituir las disposiciones existentes si bien los estados han de decidir si es conveniente ajustarlas o adaptarlas a las directrices, según sea necesario. Era urgente adoptar las directrices a fin de dar una solución a aquellos casos en los que existen problemas graves de estas características que tengan una dimensión humana. Esas directrices se mantendrán sometidas a revisión y se enmendarán según sea necesario.

94 A este respecto el Presidente del Grupo hizo hincapié en que dado que las directrices debían ser adoptadas simultáneamente por los órganos rectores de la OMI y de la OIT, los cuales se reunían respectivamente en noviembre y en diciembre de 2001, no había tiempo para enmendar el texto. No obstante el Grupo en sus reuniones futuras examinaría toda observación que presentase el Comité Jurídico. Se pidió al Comité que aprobase los proyectos de resoluciones y las directrices conexas así como que aprobase que el Grupo prosiguiese sus labores, ciñéndose a la propuesta de mandato que figura en el anexo 4 del documento LEG 83/4/1.

95 Concluyó ensalzando el espíritu de colaboración existente entre la gente de mar, armadores, Gobiernos y observadores que ha caracterizado la labor del Grupo en su afán por encontrar una solución a las cuestiones que se estaban examinando.

96 Al referirse al documento que habían presentado, esto es, el LEG 83/4/10, la delegación observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de P e I señaló que en el proyecto de resolución y directrices sobre responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar se exige que el asegurador atestigüe en el certificado de seguro que el seguro u otro tipo de garantía financiera se ajusta a los criterios recomendados en las directrices. Entre otros está el requisito de que se les notifique con antelación a la gente de mar si la póliza de seguro se va a cancelar y que se notifique inmediatamente si no se va a renovar. En la práctica esto sería imposible dado que el asegurador no está en contacto con la gente de mar y no tiene forma de hacerlo. Por tanto los

clubes no atestiguarán que sus pólizas se ajustan a los criterios recomendados. En una intervención posterior la delegación observadora del Grupo internacional de Asociaciones de P e I señaló que era posible notificar a los propietarios de buques que se cancelaba la cobertura de seguro, pero no a la gente de mar individualmente.

97 La delegación observadora de la CIOSL señaló que las medidas elaboradas por el Grupo se han de ver en el contexto de la Declaración del Milenio, de las Naciones Unidas y que el éxito obtenido por el Grupo demuestra lo que puede alcanzarse cuando la sinergias y la experiencia de dos organizaciones se aunaban para afrontar problemas difíciles.

98 La delegada recomendó la adopción de los proyectos de resoluciones porque en ellas se plasmaban varias soluciones de compromiso, difíciles de alcanzar, entre los Gobiernos, los propietarios de buques y la gente de mar. Observó que los resultados positivos alcanzados por el Grupo, que había sabido encontrar soluciones concretas a lo que hasta el momento habían sido problemas insolubles, eran muy buenas razones para que continuara su labor, como se proponía en el orden del día provisional adjunto al informe.

99 La mayoría de las delegaciones que intervinieron manifestaron su satisfacción por la exhaustividad de los informes y su apoyo a los proyectos de resoluciones de la Asamblea y a las directrices correspondientes preparadas por el Grupo mixto de trabajo, si bien se observó que sería difícil implantar algunas de las disposiciones en el futuro inmediato. La propuesta de que el Grupo de trabajo prosiguiera su labor a fin de dar seguimiento a la implantación de las resoluciones y hacer recomendaciones para la labor futura recibió un amplio apoyo. Algunas delegaciones declararon que sus países disponían de sistemas nacionales en vigor relativos a la responsabilidad e indemnización por lesiones corporales y muerte y abandono de la gente de mar que ofrecían una protección equivalente para la gente de mar. Por tanto, dichas delegaciones estimaban que no había una necesidad imperiosa de enmendar su legislación, si bien harían un seguimiento de la forma en que otros Estados implantaban las directrices. Se manifestó la opinión de que las directrices eran especialmente importantes para los Estados que no contaban en su legislación nacional con una protección adecuada para la gente de mar.

100 Algunas delegaciones opinaron que hubieran preferido que las cuestiones más controversiales se hubieran abordado mediante un instrumento vinculante y no en unas directrices.

101 Una delegación propuso que el Grupo de trabajo dejara un plazo de tiempo suficiente para la implantación de las resoluciones y las directrices a nivel nacional, antes de proceder al examen de posibles soluciones a largo plazo. Dicha delegación también declaró que era crucial que se protegieran los sueldos en casos de abandono.

102 Una delegación se reservó su postura en relación con las directrices basándose en el hecho de que éstas tendrían que examinarse de nuevo antes de que su Gobierno las aceptara. No obstante, dicha delegación podía apoyar que el Grupo de trabajo prosiguiera su labor.

103 Una delegación manifestó su disconformidad con el término "propietario" empleado en los proyectos de resoluciones y propuso sustituirlo por "propietario del buque". Otra delegación mostró su rechazo a esta propuesta. El Comité decidió conservar el texto tal como estaba.

104 El Comité jurídico manifestó su agradecimiento al Grupo mixto de trabajo por la excelente labor que había realizado con la capaz presidencia del Sr. J-M. Schindler (Francia). El Comité aprobó el proyecto de resolución y las directrices conexas sobre provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente mar, que figuran en el anexo 2 del documento IMO/ILO/WGLCCS 3/9, adjunto al documento LEG 83/4/1. Asimismo, el Comité aprobó el proyecto de resolución y las directrices conexas sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, que figuran en el anexo 3 del documento IMO/ILO/WGLCCS 3/9, adjunto al documento LEG 83/4/1.

105 El Comité decidió también recomendar al Consejo que los proyectos de resoluciones de la Asamblea que contienen las directrices aprobadas por el Comité en el presente periodo de sesiones se presenten a la Asamblea para su examen y adopción.

106 El Comité aprobó que el Grupo de trabajo prosiguiese sus labores con el mandato recogido en el anexo 4 del documento IMO/ILO/WGLCCS 3/9, adjunto al documento LEG 83/4/1, junto con el mandato adicional de mantener las directrices sometidas a examen y enmendarlas según sea necesario. En este sentido el Comité observó que el Grupo de trabajo no cambiaría su mandato sin la aprobación previa de los órganos rectores de la OMI y la OIT.

107 El Comité decidió invitar a las organizaciones no gubernamentales a que participasen en reuniones futuras del Grupo de trabajo.

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

108 La delegación de los Países Bajos presentó, en nombre de las delegaciones ponentes, el documento LEG 83/5/1 y un documento informativo conexo (LEG 83/INF.2), al que se adjuntan documentos de fondo presentados en el 82º periodo de sesiones del Comité. Esta delegación observó que el Comité Jurídico llevaba examinando este punto desde hacía mucho tiempo. El objetivo, aprobado por el Consejo, era elaborar un proyecto de convenio a tiempo para una conferencia diplomática que debía celebrarse durante el bienio 2004-2005. Esta delegación opinó que el mejor modo de avanzar a este respecto en esta fase era que el Comité mantuviese un debate sobre las cuestiones de fondo en su 84º periodo de sesiones.

109 La delegación de Malasia presentó el documento LEG 83/5/2 y declaró que su experiencia en el naufragio del **An Tai** ponía de relieve los problemas que tienen los Estados que están obligados a sufragar los gastos por la remoción de unos restos de naufragio cuando éstos representan un riesgo para la seguridad de la navegación o del medio marino. En opinión de esta delegación, es necesario que exista la uniformidad y seguridad que un convenio sobre remoción de restos de naufragio proporcionaría. Este convenio debería incluir disposiciones sobre responsabilidad e indemnización. Varias delegaciones declararon que se había tenido que hacer frente a situaciones similares.

110 El representante del Grupo Internacional de Asociaciones de P e I, tras presentar el documento LEG 83/5, señaló que si un buque pasa a formar parte de un club del Grupo internacional, éste tiene una cobertura adecuada con respecto a la remoción de restos de naufragio. La experiencia adquirida en este campo apunta a que si bien hay diferencias en los procedimientos y en los regímenes existentes en cada jurisdicción, esto no había constituido ningún problema especial, por lo que no se tenían demasiado claros los beneficios resultantes de

elaborar reglas nuevas y uniformes. Se propuso que se hiciera más hincapié en cumplir lo dispuesto en las Directrices de la OMI, recientemente adoptadas, sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo (A.898(21)).

111 El Comité acordó continuar trabajando en el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, con carácter prioritario y con miras a que pueda ser examinado por una conferencia diplomática en el bienio 2004-2005. La delegación observadora de la UICN también se manifestó a favor de esta labor.

112 Algunas delegaciones se refirieron a temas de particular interés que deberían ser abordados por el Comité, incluidos los siguientes:

- coherencia con el CONVEMAR;
- definición de "restos de naufragio";
- la naturaleza de los riesgos que representan los naufragios;
- la garantía financiera; y
- la responsabilidad financiera.

113 Algunas delegaciones se manifestaron a favor de basarse en la versión simplificada del proyecto de convenio (es decir, sin disposiciones sobre responsabilidad financiera e indemnización, ni las relativas a los requisitos de notificación), tal como se debatió en el 82º periodo de sesiones del Comité.

114 La delegación de los Países Bajos se ofreció a coordinar, en estrecha colaboración con otras delegaciones interesadas, la preparación de un documento de fondo que se presentaría en el 84º periodo de sesiones del Comité. Esta delegación declaró que el debate que había tenido lugar en el actual periodo de sesiones sería tenido en cuenta a la hora de preparar este documento.

115 El Comité convino en que se debía dedicar tiempo a esta labor en su 84º periodo de sesiones, tomando en consideración asimismo los demás temas prioritarios que también tuviesen que ser examinados en el marco de su programa de trabajo, así como cualquier otro cometido que le pudiera encomendar la Asamblea.

116 El Comité aceptó el ofrecimiento de los Países Bajos de coordinar la preparación de un documento de fondo para su 84º periodo de sesiones e instó a todos los Miembros a que participasen activamente en esta labor durante el lapso interperiodos. A este respecto, invitó a los Miembros y a las delegaciones observadoras a que proporcionasen a los Países Bajos sus direcciones de correo electrónico y números de facsímil para facilitar la distribución de documentos.

F SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP (punto 6 del orden del día)

117 El Comité recordó que en su 80º periodo de sesiones había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia para que le ayudase a supervisar la implantación del Convenio SNP. El 16 de marzo de 2001 el Reino Unido, en su calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, convocó una reunión oficiosa con el objetivo de agilizar la labor del Grupo, determinar los progresos realizados respecto de la implantación del Convenio y examinar las dificultades que hubiesen sido identificadas. En el documento LEG 83/6 se informa acerca de los resultados de esta reunión.

118 La delegación del Reino Unido, al presentar este documento, señaló que la participación en la reunión oficiosa había sido excelente y que se estaban realizando los esfuerzos necesarios para examinar las dificultades e implicaciones conexas con el Convenio SNP. Un ejemplo era el esfuerzo que se estaba realizando por identificar las "cargas sujetas a contribución", lo cual tendría implicaciones financieras para los Estados que estaban considerando adherirse al Convenio. Otro ejemplo de los progresos alcanzados lo constituía el documento LEG 83/INF.3, que debería considerarse como una etapa intermedia en la preparación de un proyecto de guía sobre el Convenio SNP.

119 El Director del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 llamó la atención sobre el párrafo 11 del documento LEG 83/6, que hacía referencia a la elaboración de un programa informático para identificar todas las sustancias que abarca el Convenio SNP. A este respecto, observó que, de acuerdo con la petición de la Conferencia que adoptó el Convenio SNP, la Asamblea del Fondo de 1992 le había pedido que prestase toda la asistencia necesaria para constituir el Fondo SNP, con la premisa de que todos los gastos en que se incurriese serían reembolsados por el Fondo SNP. También mencionó que, a la vista de las sugerencias formuladas en la reunión oficiosa celebrada en marzo de 2001, presentaría a la Asamblea del Fondo de 1992, en su reunión de octubre de 2001, una propuesta de elaboración de dicho programa informático con el objetivo de obtener la pertinente autorización para iniciar esta labor.

120 La delegación del Reino Unido, al presentar el documento LEG 83/6/1 en nombre de las delegaciones ponentes, declaró que en la reunión oficiosa celebrada en marzo se propuso elaborar un proyecto de resolución de la Asamblea con el objetivo de hacer hincapié en la importancia del Convenio SNP y en la necesidad de que los Estados adopten un enfoque coordinado de modo que su implantación sea eficaz. Se invitó al Comité a que considerase aprobar el proyecto de resolución que figura en el anexo del documento LEG 83/6/1.

121 Una delegación propuso varias enmiendas de carácter técnico al proyecto de texto y señaló que era necesario revisar el último párrafo. Tras mantener debates informales, se propuso el siguiente texto para que sustituyese a este párrafo:

"SOLICITA al Comité Jurídico que en los informes que presente a la Asamblea aborde específicamente los avances alcanzados y las dificultades de índole práctica relacionadas con la aceptación e implantación del Convenio SNP."

122 Varias delegaciones intervinieron para manifestar su satisfacción por la labor realizada por el Grupo de trabajo por correspondencia y su aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea, enmendado.

123 Una delegación expresó sus dudas de que los Estados que estaban a la expectativa y que todavía no se habían decidido a firmar el Convenio refrendaran una resolución en la que se les instase a implementar el Convenio con carácter prioritario, y se reservó su opinión acerca del proyecto de resolución.

124 Otra delegación propuso que en el proyecto de resolución se invitara a la Secretaría a realizar un estudio destinado "a facilitar un esquema de la hipotética participación porcentual en los costos conexos con el Convenio SNP, basado en las estadísticas de los últimos tres años". No obstante, tras la pertinente deliberación, se acordó remitir este aspecto al Grupo de trabajo por correspondencia para su examen.

125 El Comité convino en invitar a la Secretaría a que realizase las correcciones técnicas necesarias en el proyecto de resolución y, a reserva de dichas correcciones, aprobó el proyecto de resolución enmendado con miras a presentarlo a la vigésima segunda Asamblea.

126 A petición de la delegación del Reino Unido, en su calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité consideró si las labores futuras debían centrarse en la preparación de un documento general acerca del Convenio SNP, o en un documento más detallado (similar al documento LEG 83/INF.3).

127 Tras la pertinente deliberación, el Comité decidió no disolver el Grupo de trabajo por correspondencia. A la vista de la complejidad del Convenio, en especial del sistema de contribuciones, el Comité decidió que el objetivo fundamental era la preparación de una guía práctica y que el Grupo de trabajo por correspondencia no debía limitarse necesariamente a ese objetivo. El Comité instó a todos los Miembros a que participasen activamente en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia para garantizar que todas las cuestiones de interés fuesen tenidas en cuenta en los documentos que se estaban preparando.

128 Se anunció que un segundo Estado, Angola, había depositado un instrumento de adhesión al Convenio el 4 de octubre de 2001.

G PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DE LAS REUNIONES DE 2002 (Punto 7 del orden del día)

129 Al examinar su programa de trabajo y las fechas de las reuniones de 2002, el Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 83/7, así como de las solicitudes de inclusión de otros puntos resultantes de las deliberaciones del presente periodo de sesiones.

130 El Comité tomó nota de la posibilidad de que se convocase una conferencia diplomática para adoptar el proyecto de protocolo que enmienda el Convenio de Atenas, la semana siguiente al 85º periodo de sesiones del Comité.

Fechas de las reuniones

El Comité dio su conformidad a las siguientes fechas propuestas:

- 84º periodo de sesiones del Comité Jurídico: 22 a 26 de abril de 2002; y
- 85º periodo de sesiones del Comité Jurídico: 21 a 25 de octubre de 2002.

Programa de trabajo

131 El Comité sostuvo un extenso intercambio de opiniones acerca del programa de trabajo y el plan de trabajo a largo plazo, incluidos los objetivos del programa y el plan establecidos por la Organización. Al término de este debate, el Comité aprobó el siguiente programa de trabajo para el año 2002:

- i) examen de un proyecto de convenio sobre la remoción de restos de naufragio;
- ii) examen de un proyecto de protocolo que enmienda el Convenio del Fondo, 1992;
- iii) supervisión de la implantación del Convenio SNP;
- iv) provisión de garantía financiera: 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;
- v) examen del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y de su Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Convenio y Protocolo SUA);
- vi) lugares de refugio; y
- vii) cuestiones surgidas de la labor del Consejo y la Asamblea.

Fechas

132 El Comité tomó nota de que por el momento no era posible fijar fechas de ultimación para los puntos y i) iii) iv) v) y vi). Por consiguiente, es probable que el Comité tenga que profundizar en el examen de esos puntos del marco de su plan de trabajo a largo plazo. No obstante, se destacó que la labor relativa al proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio debía ultimarse con la antelación suficiente para poder celebrar una conferencia diplomática en el bienio 2004-2005.

Plan de trabajo a largo plazo

133 Con respecto al plan de trabajo a largo plazo, el Comité tomó nota de la información y de las propuestas recogidas en los documentos LEG 83/10 y LEG 83/10/1, elaborados por la Secretaría.

134 El Comité recordó su decisión anterior de suprimir en el plan de trabajo a largo plazo (véase el punto 12 del orden del día) el proyecto de convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro. El Comité decidió asimismo suprimir en el programa de trabajo a largo plazo el examen de la condición jurídica de las naves de carácter innovador, como las embarcaciones de sustentación neumática, que operan en el medio marino y un posible convenio relativo al régimen de los buques en puertos extranjeros.

135 El Comité acordó también que el plan de trabajo a largo plazo incluiría los siguientes puntos:

Puntos concretos

- a) ultimación de los preparativos del convenio sobre remoción de restos de naufragio;
- b) supervisión 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;
- c) revisión del Convenio y del Protocolo SUA;
- d) seguimiento de la cuestión de los lugares de refugio;
- e) posible revisión detallada del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo sobre responsabilidad e indemnización por daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos;
- f) supervisión de la implantación del Convenio SNP.

Cuestiones generales

- a) posible revisión de los convenios de derecho marítimo a la luz de una necesidad demostrada y a reserva de las pautas establecidas en las resoluciones A.500(XII) y A.900(21);
- b) supervisión de la implantación de los convenios adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico;
- c) examen de las cuestiones relacionadas con las funciones de la Organización en el ámbito de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;
- d) fomento del subprograma de cooperación técnica de la OMI en la esfera de la legislación marítima;
- e) asuntos jurídicos planteados en otros órganos de la OMI, que se han remitido al Comité;
- f) coordinación y cooperación con las Naciones Unidas y los organismos especializados en asuntos jurídicos de interés común; y
- g) examen de las iniciativas en materia de derecho marítimo tomadas por Estados Miembros y entidades no gubernamentales.

H EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO (punto 8 del orden del día)

136 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 83/8 relativa al estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico.

137 El Comité tomó nota de la información facilitada por las delegaciones de los siguientes Estados Miembros:

Australia

El Parlamento había aprobado recientemente la pertinente legislación para implantar el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, pero dicha legislación todavía no había entrado en vigor. En agosto de 2001, una comisión parlamentaria recomendó que Australia se constituyese en Parte en el Protocolo, y se espera que esto tenga lugar antes del próximo periodo de sesiones del Comité Jurídico.

Alemania

Alemania ratificó recientemente el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad (el 3 de septiembre de 1996) y el Convenio sobre Salvamento Marítimo, 1989 (el 8 de octubre de 2001).

España

En España se están realizando los esfuerzos necesarios para que este país se constituya en Parte en varios instrumentos, entre ellos el Convenio SNP 1996, el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, el Protocolo de Cooperación-SNPP de 2000 y el Convenio sobre hidrocarburos para combustible de 2001. El Consejo de Ministros del Gobierno español también ha solicitado la aprobación del Parlamento para adherirse al Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993 y al Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999.

Reino Unido

El Reino Unido, en estrecha colaboración con varios Estados de la Unión Europea, está realizando los esfuerzos necesarios para la pronta ratificación/adhesión a varios instrumentos internacionales de ámbito tanto regional como extra regional. Estos instrumentos incluyen el Convenio SNP 1996, el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, el Convenio de Cooperación de 1990, el Protocolo de Cooperación-SNPP de 2000 y el Convenio sobre hidrocarburos para combustible de 2001.

I COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA (punto 9 del orden del día)

138 El Comité tomó nota de un informe sobre la marcha de las actividades de cooperación técnica en el campo de la legislación marítima que habían tenido lugar desde julio de 2000 a junio de 2001, el cual figura en el documento LEG 83/9.

139 El Comité también tomó nota del informe que figura en el documento LEG 83/9/1 sobre los resultados del tercer seminario-taller sobre legislación marítima para asesores legales de las administraciones marítimas de América Latina, que se celebró en Lima (Perú) en julio de 2001.

J CUESTIONES SURGIDAS DEL 85° Y EL 86° PERIODOS DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 10 del orden del día)

140 El Consejo tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 83/10/1 sobre cuestiones de interés para el Comité surgidas en el 85° y el 86° periodos de sesiones del Consejo.

141 El Comité examinó esta cuestión en el marco del examen del programa de trabajo para 2002. Véanse los párrafos 133 a 135 del punto 7 del orden del día.

Relaciones con las organizaciones no gubernamentales

142 De acuerdo con su práctica habitual, el Comité pidió a un pequeño grupo de delegaciones que examinara la información adicional presentada por la Asociación Mundial de los GPL (WPLGA) en apoyo de su solicitud de obtención del carácter consultivo, que figura en el documento LEG 83/10/4.

143 Se pidió al mismo Grupo que examinara también la información presentada por la Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA) en el documento LEG 83/10/3 en apoyo de su solicitud de obtención del carácter consultivo pleno. El Grupo, integrado por las delegaciones de Australia, China, Ghana y Malta se reunió el 9 de octubre de 2001 bajo la presidencia del Sr. Kofi Mbiah (Ghana). El Grupo examinó ambas cuestiones, teniendo en cuenta el Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales y las Directrices para la atribución del carácter consultivo, así como las enmiendas a estos documentos adoptadas por el Consejo en su 86° periodo de sesiones.

Solicitudes para la obtención del carácter consultivo previamente examinadas por el Consejo: Asociación Mundial de los GPL (WPLGA)

144 El Comité Jurídico recordó que en su 82° periodo de sesiones había examinado, con resultado positivo, la solicitud de la WPLGA. No obstante, el Consejo, en su 86° periodo de sesiones, había pedido al Comité que volviera a examinar la solicitud a la luz de la información adicional facilitada por la WPLGA sobre el acceso que tiene esta Asociación a la OMI a través de otras organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo, tales como la Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales Gaseros (SIGTTO).

145 El Grupo tomó nota de que la labor de la SIGTTO se centra en garantizar la seguridad de los gaseros y de los operadores de terminales, mientras que la WPLGA se ocupa principalmente de notificar las cantidades de gas de petróleo licuado que se transportan. Por consiguiente, podría desempeñar un papel importante para informar a la futura administración SNP, en el

marco del Convenio SNP, de las cantidades de GPL que se transportan. El Grupo reiteró su opinión al Comité de que la Asociación podría contribuir de manera sustancial a su labor, y de que su esfera de competencia no estaba plenamente representada por la SIGTTO.

146 Algunas delegaciones destacaron que la WLPGA no había aclarado expresamente si podía acceder a la Organización a través de otras organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo. No obstante, otras delegaciones señalaron que la WLPGA había participado activamente en los preparativos que culminaron con la adopción del Convenio SNP y que podría desempeñar una función importante por lo que respecta a notificar al Fondo SNP las contribuciones del sector de los GPL. También se tomó nota con satisfacción de la participación de la WLPGA en la reunión consultiva especial que se celebró para examinar el Convenio SNP.

147 Basándose en el informe del Grupo y en las observaciones formuladas por las delegaciones que intervinieron en el transcurso de este debate, el Comité decidió recomendar al Consejo que atribuyese ese carácter consultivo a la WLPGA.

Examen de las organizaciones con carácter consultivo: Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA)

148 El Comité Jurídico recordó que se había concedido provisionalmente carácter consultivo a la Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA) en 1989. En su 86 periodo de sesiones el Consejo solicitó al Comité que examinase la contribución que en el futuro podía hacer la ISSA y que le informase al respecto. El Grupo reconoció la contribución de la ISSA en el pasado a la labor del Comité relativa a los privilegios marítimos, la hipoteca naval y la detención de buques, pero señaló que esta labor se había ultimado. El Grupo opinó asimismo que no era previsible que la ISSA pudiera hacer una contribución importante a la labor actual del Comité.

149 Al debatirse a continuación esta cuestión en el seno del Comité, varias delegaciones indicaron que la ISSA podía hacer una contribución positiva a la labor sobre reclamaciones por abandono de la gente de mar que está llevando a cabo en la actualidad 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.

150 La delegación observadora de la ISSA confirmó que compartía esta opinión e indicó también que podría contribuir de manera activa a las labores que desarrollan el CSM, el CPMM y el Comité de Facilitación con respecto a diversas cuestiones.

151 A la luz de estas deliberaciones, el Comité convino en que la ISSA podría contribuir positivamente a la labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar y propuso mantener el carácter consultivo provisional de la ISSA y volver a examinar su participación dentro de dos años. Entretanto, se invitó a la Asociación a que participara en la labor del Grupo.

Examen de las Directrices para la atribución del carácter consultivo

152 El Comité tomó nota de las enmiendas al párrafo 5 de la introducción de las Directrices para la atribución del carácter consultivo, y a los artículos 1 a 5 del Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales, acordadas por el Consejo en su 86º periodo de sesiones (LEG 83/10/1).

Fondo suplementario de indemnización de daños

153 El Comité tomó nota de que en su 86º periodo de sesiones el Consejo había pedido al Comité Jurídico que le informara en su 21º periodo de sesiones extraordinario acerca de las novedades relacionadas con el establecimiento de un tercer estrato de responsabilidad en el marco del Convenio del Fondo, 1992 (LEG 83/10/2).

154 El Director del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 informó de que un Grupo de trabajo interperiodos había presentado un proyecto de protocolo correspondiente al Convenio para que lo examinara la Asamblea del Fondo. Si la Asamblea lo aprobara, el FIDAC pediría a la OMI que convocara una conferencia diplomática para examinar el proyecto.

155 Una delegación preguntó si el Comité estimaba conveniente revisar y aprobar el proyecto de texto antes de su presentación a la Asamblea de la OMI, dado que constituía el documento básico que se presentaría a la conferencia diplomática. No obstante, el Comité convino en que aprobar dichos proyectos de instrumentos era responsabilidad suya y que ello no debía pasarse por alto.

156 El Comité tomó nota de la información facilitada y declaró que estaba dispuesto a incluir como punto prioritario un examen del proyecto de protocolo en su programa de trabajo correspondiente al próximo bienio, con miras a poder convocar una conferencia diplomática en 2003, pero sin dejar de lado las otras prioridades del Comité.

K MEDIDAS RESULTANTES DE LA ADOPCIÓN DEL CONVENIO SOBRE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES (punto 11 del orden del día)

157 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 83/11 y también de los debates llevados a cabo en el seno del Consejo a los que se hace referencia en el párrafo 4 del documento LEG 83/10/1 (punto 10 del orden del día) relativos a los resultados de la Conferencia internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, y de las medidas resultantes de la adopción del Convenio sobre los combustibles líquidos de los buques.

158 El Comité acogió con beneplácito la adopción de este nuevo Convenio e instó a los Estados Miembros a que lo examinaran pronto con miras a firmarlo y ratificarlo.

L PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LAS UNIDADES MÓVILES PARA OPERACIONES MAR ADENTRO (punto 12 del orden del día)

159 Al presentar el documento LEG 83/12, la delegación observadora del CMI revisó la labor que había realizado sobre esta cuestión. El delegado observó que en estos momentos el examen del proyecto de convenio no parecía ser un punto prioritario de los Estados Miembros, en el marco de su labor de elaboración de instrumentos convencionales.

160 Si bien algunas delegaciones propusieron que el asunto podía todavía incluirse en el plan de trabajo a largo plazo de la Organización, la mayoría de las delegaciones apoyaron su exclusión. En su opinión, en estos momentos no había necesidad imperiosa alguna de adoptar un tratado sobre las unidades móviles para operaciones mar adentro. Si dicha necesidad surgiera en el futuro, el Comité siempre podría volver a incluir el punto dentro del marco de su programa de trabajo. Una iniciativa de tal naturaleza debería preferiblemente responder a una propuesta concreta de los Estados Miembros.

161 En consecuencia, el Comité decidió suprimir este punto de su programa de trabajo. El Comité dio las gracias al CMI por la labor realizada en relación con este punto del orden del día.

M OTROS ASUNTOS (punto 13 del orden del día)

Proyecto de resolución sobre la armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI

162 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el anexo del documento LEG 83/13 sobre armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI.

Implantación e interpretación de los convenios internacionales

163 El observador de la delegación del CMI, tras presentar el documento LEG 83/13/1, informó al Comité de que el CMI, en su Conferencia de Singapur celebrada en febrero de 2001, había adoptado varias decisiones sobre su labor futura. En particular, en el párrafo 4 del documento se establecen cinco medidas que el CMI podría adoptar para ayudar a los Gobiernos a elaborar leyes para implantar de una manera regular y uniforme los convenios internacionales auspiciados por la OMI. El CMI invitó al Comité a que formulase las observaciones que estimase oportunas al respecto.

164 Una delegación expresó su satisfacción por los esfuerzos del CMI y declaró que las medidas propuestas eran ambiciosas pero podrían contribuir de un modo significativo a normalizar las interpretaciones de los convenios internacionales.

165 Con respecto al párrafo 4 v) de este documento, en el que se propone que las cuestiones de interpretación podrían remitirse a un tribunal internacional, tal como la Corte Internacional de Justicia o el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, una delegación opinó que no era probable que habitualmente se pudiese obtener el asesoramiento de estos tribunales, dadas sus reglas que rigen su funcionamiento. Otra delegación señaló que esto podría constituir un intento de establecer algún tipo de mecanismo, que no existe actualmente, para supervisar la implantación de los convenios después de su entrada en vigor.

166 Una delegación planteó varias cuestiones sobre la relación de las actividades del CMI con el Programa de cooperación técnica de la OMI, la financiación de los servicios de asistencia del CMI y la provisión de profesores al Instituto de Derecho Marítimo Internacional de Malta. En respuesta a estas cuestiones, el observador de la delegación del CMI declaró que el CMI estaba comprometido a cooperar constructivamente con la OMI y proveía gratuita y periódicamente profesores al Instituto de Derecho Marítimo Internacional. El concepto de un servicio de consultoría del CMI sobre la implantación de convenios internacionales todavía se encontraba en una fase temprana de desarrollo, pero se preveía que ese servicio fuera gratuito.

167 El Comité también tomó nota de la petición formulada en el pasado por el Director de la División de Cooperación Técnica a los Gobiernos a fin de que éstos pongan a disposición de la Organización expertos que le ayuden en sus actividades de cooperación técnica.

168 El Comité expresó su agradecimiento por la labor del CMI y observó la excelente cooperación que existe entre la Organización y el Comité.

Implantación e interpretación del Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976

169 El Comité tomó nota de la información facilitada por el CMI en el documento LEG 83/13/2 sobre cómo los Estados Partes han implantado el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 y el método utilizado para interpretar y aplicar sus disposiciones. El observador de la delegación del CMI informó al Comité que este documento constituía un resumen del estudio que el CMI había realizado. Una copia del estudio completo había sido depositada en la biblioteca de la OMI.

Lugares de refugio

170 El Comité examinó el documento LEG 83/13/3 que trata de aspectos jurídicos relacionados con el problema de brindar lugares de refugio a los buques desamparados y en peligro.

171 El Subsecretario General y Director de la División de Seguridad Marítima explicó al Comité los antecedentes de las medidas adoptadas por la Organización, tanto antes como a consecuencia del suceso del **Castor**. Recordó al Comité que la necesidad de examinar esta cuestión como una prioridad refleja la importancia capital, tal como ha expresado el Secretario General, que le asigna la Organización a la cuestión de brindar lugares de refugio a fin de garantizar la seguridad de los buques y la protección del medio marino.

172 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el Subsecretario General. En especial observó que las medidas previstas por la OMI no tenían carácter obligatorio.

173 El Comité decidió incluir la cuestión de los lugares de refugio en su programa de trabajo para el próximo bienio.

174 A fin de prepararse para esta labor el Comité también decidió encargar a la Secretaría que realizase un estudio de las cuestiones jurídicas pertinentes. El Comité señaló que el estudio no solamente debería abordar cuestiones de derecho público sino también otras en el ámbito del derecho privado tales como el salvamento, la responsabilidad y los seguros. A este respecto el Comité aceptó con agradecimiento el ofrecimiento del CMI de colaborar con la Secretaría en este proyecto.

Revisión del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental

175 El Comité examinó la petición del Secretario General, realizada en sus palabras de apertura, de que se le debía otorgar prioridad en el programa de trabajo correspondiente al próximo bienio a la revisión del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad

de la navegación marítima, 1988 y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (Convenio y Protocolo SUA).

176 El Comité tomó nota de la importancia de esta petición a raíz de los recientes trágicos sucesos en los Estados Unidos de América. También tomó nota de la intención del Secretario General de solicitar la aquiescencia del Consejo y la Asamblea a este respecto y de que se preveía que la Asamblea adoptara una resolución al respecto en su vigésimo segundo periodo de sesiones, en noviembre.

177 El Comité otorgó su apoyo unánime a la solicitud del Secretario General y decidió incluir como prioridad en su programa de trabajo para el próximo bienio la revisión de los antedichos instrumentos internacionales.

HOMENAJE AL PROFESOR WALTER MÜLLER

178 A iniciativa de la delegación de Malta el Comité rindió homenaje a la memoria del Sr. Walter Müller. El Comité tomó nota de la extraordinaria contribución del Sr. Müller al desarrollo del derecho marítimo y en especial del importante papel que desarrolló en la adopción de los convenios internacionales elaborados por el Comité. El Comité también recordó la contribución del Sr. Müller a la labor del Instituto de Derecho Marítimo Internacional.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 83º 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:
 - a) Enmiendas al Convenio de Atenas
 - b) Examen de los informes 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 correspondientes a su segunda y tercera reuniones
 - 5 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
 - 6 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
 - 7 Programa de trabajo y fechas de las reuniones de 2002
 - 8 Examen del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
 - 9 Cooperación técnica: Subprograma de legislación marítima
 - 10 Cuestiones surgidas del 85º y el 86º periodos de sesiones del Consejo
 - 11 Medidas resultantes de la adopción del Convenio sobre los combustibles líquidos de los buques
 - 12 Proyecto de convenio sobre las unidades móviles para operaciones mar adentro
 - 13 Otros asuntos
 - 14 Informe del Comité

ANEXO 2**PROYECTO DE RESOLUCIÓN****DIRECTRICES SOBRE LA PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA
PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR**

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO;

TOMANDO NOTA de la importancia asignada al factor humano en el plan de acción de la Organización Marítima Internacional (OMI), que es de una importancia capital para impulsar un transporte marítimo de calidad y del objetivo básico de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que es la promoción del trabajo decente,

RECORDANDO la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, así como las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo,

RECORDANDO TAMBIÉN los principios de derechos humanos de ámbito internacional, generalmente aceptados, aplicables a todos los trabajadores,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, en el que se exige a todo Estado de abanderamiento que de manera efectiva ejerza su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón,

CONSIDERANDO las disposiciones del artículo 5 de la Convención de Viena sobre relaciones consulares, 1963, en especial la extensión por parte de un Estado de la protección y ayuda consular a sus nacionales y a sus buques y tripulaciones,

CONSIDERANDO ASIMISMO el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, y el Convenio internacional sobre embargo preventivo de buques, 1999,

TOMANDO NOTA de las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo, en especial, del Convenio de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº 166),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la resolución sobre la protección de los salarios de los marinos abandonados, adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 252ª reunión (marzo 1992),

RECONOCIENDO que el abandono de la gente de mar es un problema serio, que tiene una dimensión humana y otra social,

CONSIDERANDO TAMBIÉN que dada la naturaleza global del sector del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

PREOCUPADOS POR el hecho de que, si los propietarios de buques carecen de una garantía financiera eficaz, en los casos de abandono es posible que la gente de mar no reciba la remuneración adeudada o no se la repatrie con prontitud,

TOMANDO NOTA de que las Directrices representan una contribución importante a los objetivos de impedir la utilización de buques deficientes y de mejorar la protección social de la gente de mar,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que en la presente resolución no se pide la adopción de mecanismos adicionales cuando las legislaciones nacionales ya otorguen el mismo nivel de protección que las directrices, o bien lo excedan,

AFIRMANDO que el derecho a la repatriación, manutención mientras perdure la situación de abandono, y el pago de la remuneración han de formar parte de los derechos reglamentarios y contractuales de la gente de mar y que los mismos no han de verse afectados por la incapacidad o falta de voluntad de los propietarios de buques al momento de dar cumplimiento a sus obligaciones,

RECONOCIENDO ASIMISMO que en los casos en los que los propietarios no cumplen las obligaciones que le corresponden, es posible que hayan de intervenir los Estados de abanderamiento y, en algunos casos, los Estados de los que la gente de mar es nacional, o bien el Estado rector del puerto,

EN EL CONVENCIMIENTO de que la adopción de las Directrices es una medida provisional apropiada que tiene como fin asegurar la provisión de una garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar,

1. ADOPTAN las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar;
2. PIDEN a los Gobiernos Miembros que señalen esta resolución y las Directrices a la atención de los propietarios de buques y de la gente de mar y a sus respectivas organizaciones;
3. INSTAN a los Gobiernos Miembros a que, cuando den cumplimiento a sus obligaciones como Estados de abanderamiento:
 - .1 se aseguren de que los propietarios de buques acatan las Directrices;
 - .2 se aseguren de que la gente de mar empleada o contratada en buques que ondeen su pabellón goza de protección para los casos de abandono mediante un sistema de garantía financiera;
 - .3 adopten, para eventualidades, disposiciones para la manutención y la repatriación de la gente de mar empleada o contratada en los buques que ondeen su pabellón, en los casos de abandono;

4. INSTAN TAMBIÉN a los Gobiernos Miembros en los que en el territorio bajo su jurisdicción se haya abandonado a gente de mar, a que informen del caso al Estado de abanderamiento del buque y a los Estados de los que son nacionales la gente de mar y a que colaboren entre ellos y presten asistencia a fin de conseguir una pronta solución al problema;
5. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que reconozcan que de conformidad con las normas laborales internacionales pertinentes en los casos en los que el propietario de un buque no da cumplimiento a sus obligaciones de ámbito internacional y falla el sistema de garantía financiera para repatriar a la gente de mar abandonada, o el Estado de abanderamiento no se hace cargo de la situación, es posible que le corresponda al Estado rector del puerto o a los Estados de los que son nacionales la gente de mar, hacerse cargo de la repatriación, sin perjuicio de las acciones que puedan emprender para resarcirse de los gastos;
6. RECOMIENDAN que los Gobiernos Miembros:
 - .1 señalen a la atención de sus autoridades de inmigración las ventajas que conlleva el que la gente de mar esté cubierta por un sistema de garantía financiera para casos de abandono;
 - .2 tengan presente que la carencia de un sistema de garantía financiera no debería perjudicar la consideración que se le dé a la gente de mar abandonada con respecto a las leyes de inmigración;
7. SOLICITAN a los Gobiernos Miembros que, sin perjuicio de los requisitos de notificación dispuestos en los instrumentos internacionales aplicables, comuniquen al Secretario General de la OMI o al Director General de la OIT, a los efectos de distribuir ampliamente la información, los puntos de contacto designados para tratar los casos de abandono y las demás cuestiones a las que se hace referencia en las Directrices;
8. INVITAN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo o de observadoras en el contexto de la OMI o de la OIT, según proceda, a que tomen nota de los casos de abandono de la gente de mar y los transmitan, cuando así se les solicite, a la OMI o a la OIT;
9. PIDEN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometido a examen el problema del abandono y que periódicamente examinen la magnitud del problema;
10. INVITAN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a que examinen otras medidas adecuadas que constituyan soluciones sostenibles a largo plazo mediante las que se aborden los problemas a los que se hace referencia en las presentes Directrices;
11. PIDEN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometidas a revisión las Directrices y que las enmienden según sea necesario; y
12. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de que las presentes Directrices entrarán en vigor el 1 de enero de 2002.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El objetivo de las presentes Directrices es servir de orientación a los Estados para que cuando aprueben sus normas nacionales puedan determinar cuáles son los aspectos más importantes que se han de tener en cuenta en relación con la garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar.

1.2 En las Directrices se recomiendan medidas que han de ser implantadas por los propietarios de buques a fin de asegurar que la gente de mar que es abandonada esté cubierta por un sistema adecuado de garantía financiera. En las Directrices se determinan las características principales y el ámbito de aplicación del sistema de garantía financiera y contienen además recomendaciones con respecto a la certificación del sistema de garantía financiero.

1.3 Estas Directrices también son aplicables a los buques pesqueros dedicados a viajes internacionales.

2 DEFINICIONES

2.1 A los efectos de las presentes Directrices, y salvo disposición expresa en otro sentido, se entenderá:

- .1 por *propietario de buques*, el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor o el agente naval o el fletador a casco desnudo, que asume del propietario la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades correspondientes;*
- .2 por *gente de mar* toda persona que está empleada o contratada para cualquier puesto a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima; y
- .3 por *abandono*, la situación que se caracteriza por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque y la gente de mar. El abandono se da cuando el propietario de un buque deja de cumplir ciertas obligaciones fundamentales con respecto a la gente de mar relativas a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada; cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, el alojamiento y la atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque.

* Artículo 1 c) del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (Nº 179) y regla IX/1.2 del SOLAS 1974, enmendado.

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 Se insta a los propietarios de buques a que den cumplimiento a estas Directrices con respecto a todos los buques de navegación marítima.

3.2 Las presentes Directrices no son de aplicación a los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que están destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que dicho Estado decida lo contrario.

4 OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

4.1 Los propietarios de buques, deberán disponer de un sistema de garantía financiera que se ajuste a las presentes Directrices.

4.2 Los propietarios de buques emplazarán a bordo carteles en los que se den a conocer las señas para ponerse en contacto con las personas o entidades encargadas de tramitar las reclamaciones cubiertas por estas Directrices.

5 ALCANCE DE LOS SISTEMAS DE GARANTÍA FINANCIERA

5.1 El sistema de garantía financiera cubrirá:

- .1 los gastos por la repatriación de la gente de mar, que habrán de cubrirse sin que haya costo alguno para la gente de mar;
- .2 el sustento de la gente de mar, desde el momento del abandono hasta el de su llegada al lugar donde se les repatríe;
- .3 el pago de toda la remuneración adeudada a la gente de mar, así como de todas las prestaciones a las que tenga derecho por el contrato; y
- .4 el pago a la gente de mar de otros gastos en los que se haya incurrido durante el periodo de abandono y que tiene su origen en la situación de abandono.

5.2 En caso de que el propietario del buque no cumpla sus obligaciones, el sistema de garantía financiera cubrirá la repatriación de la gente de mar por medios adecuados y rápidos, normalmente por transporte aéreo, incluyendo la provisión de sustento y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada al lugar de repatriación, el cuidado médico, el pasaje y el transporte de los efectos personales así como cualquier otro gasto razonable.

5.3 El sustento de la gente de mar, mientras perdure la situación de abandono, incluirá: alimentos adecuados, vestuario, acomodación, cuidado médico y otras necesidades básicas.

5.4 En el pago de la gente de mar de toda la remuneración adeudada se incluirán los salarios devengados y las demás prestaciones previstas en el contrato de empleo y en la legislación nacional.

5.5 Cuando la gente de mar incurra en otros gastos razonables durante el periodo del abandono, estarán facultados a que se les reembolsen tales gastos con cargo al sistema de garantía financiera.

6 MODALIDADES DEL SISTEMA DE GARANTÍA FINANCIERA

6.1 El sistema de garantía financiera podrá adoptar la modalidad, entre otras, de un plan de seguridad social, un seguro, un fondo nacional u otras formas de garantía financiera.

6.2 El sistema de garantía financiera, además de lo dispuesto en el párrafo 5.1:

- a) contemplará la posibilidad de acceso directo al mismo por parte de la gente de mar;
- b) tendrá una cobertura suficiente con respecto a los elementos del abandono a los que se hace referencia en las presentes Directrices; y
- c) será aplicable a toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad.

7 CERTIFICADOS

7.1 Los propietarios de buques se asegurarán de que en sus buques de navegación marítima dedicados a viajes internacionales se cuenta a bordo con un certificado mediante en el que se atestigüe la existencia de un sistema de garantía financiera para los casos de abandono de gente de mar. Este certificado se exhibirá de un lugar destacado de los espacios de alojamiento de la gente de mar.

7.2 Si en función de la gente de mar a bordo de un buque se necesitan más de un certificado, se exhibirán todos los certificados que sean necesarios.

7.3 Como mínimo el certificado incluirá:

- .1 nombre del buque;
- .2 distintivo de llamada del buque;
- .3 puerto de matrícula del buque;
- .4 N° IMO del buque
- .5 nombre del proveedor de garantía financiera;
- .6 domicilio social del proveedor de garantía financiera;
- .7 nombre del propietario del buque;
- .8 periodo de validez de la garantía financiera; y
- .9 atestación de que la garantía financiera se ajusta a las normas recomendadas que figuran en las presentes Directrices.

7.4 Cuando así lo exijan las autoridades de inmigración, se les facilitará una copia del certificado, a fines de informarles de que la gente de mar está cubierta por un sistema de garantía financiera que abarca su sustento, repatriación y pago de la remuneración adeudada.

ANEXO 3**PROYECTO DE RESOLUCIÓN****DIRECTRICES SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES CON RESPECTO A LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES POR LESIÓN CORPORAL O MUERTE DE LA GENTE DE MAR**

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO,

TOMANDO NOTA de la importancia asignada al factor humano en el plan de acción de la Organización Marítima internacional (OMI), que es de una importancia capital para impulsar un transporte marítimo de calidad, y del objetivo básico de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que es la promoción del trabajo decente,

RECORDANDO la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, así como las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo,

RECORDANDO TAMBIÉN los principios de derechos humanos de ámbito internacional, generalmente aceptados aplicables, a todos los trabajadores,

TOMANDO NOTA del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado; del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993; y del Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999;

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que en un número considerable de casos ha habido problemas serios y reales por lo que respecta al curso que se le ha dado a las reclamaciones por lesiones corporales o muerte de la gente de mar, que tienen una dimensión humana y otra social,

RECONOCIENDO que es necesario recomendar normas internacionales mínimas acerca de las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones corporales y muerte de la gente de mar,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN que los propietarios de buques, al momento de dar cumplimiento a su obligación de ofrecer unas condiciones laborales seguras y decentes, deben haber adoptado las medidas necesarias para hacer frente a los pagos que pudieran surgir con respecto a indemnizaciones por casos de muertes o lesiones corporales,

CONSIDERANDO TAMBIÉN que dada la naturaleza global del sector del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

CONSIDERANDO ADEMÁS que las indemnizaciones deben pagarse en su totalidad y sin dilaciones, sin perjuicio de cualquier otro derecho que pueda asistir a la gente de mar o a sus parientes más próximos,

PREOCUPADOS por el hecho de que si la cobertura de seguro del propietario de buque no es suficiente o no se cuenta con otras modalidades de garantía financiera eficaces, es poco probable que la gente de mar pueda recibir una indemnización completa y rápida,

TOMANDO NOTA de que estas Directrices representan una valiosa contribución a los objetivos de impedir la utilización de buques deficientes y de mejorar la protección social de la gente de mar,

RECONOCIENDO también que en la presente resolución no se pide la adopción de mecanismos adicionales cuando las legislaciones nacionales ya otorguen el mismo nivel de protección de las Directrices, o bien lo excedan,

CONSIDERANDO que la resolución A.898(21) de la Asamblea de la OMI, relativa a las Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo, no se ocupa directamente de las reclamaciones contractuales por lesión corporal y muerte de la gente de mar, sino que trata de garantizar que los propietarios de buques dispongan de una cobertura de seguro efectiva u otra forma efectiva de garantía financiera para las reclamaciones de derecho marítimo,

EN EL CONVENCIMIENTO de que mediante la adopción de las Directrices se alcanza una solución provisional adecuada para garantizar el pago de las indemnizaciones por lesiones corporales y muerte de la gente de mar,

1. ADOPTAN las Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. PIDEN a los Gobiernos Miembros que señalen la presente resolución y las Directrices a la atención de los propietarios de buques y de la gente de mar y de sus respectivas organizaciones;
3. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que se aseguren de que los propietarios de buques dan cumplimiento a las Directrices;
4. INVITAN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT a que examinen otras medidas apropiadas que constituyan soluciones sostenibles a largo plazo para hacer frente a los problemas a los que se hace referencia en las presentes Directrices;
5. SOLICITAN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometidas a revisión las presentes Directrices y que las enmienden según sea necesario;
6. INVITAN a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de que las presentes Directrices entrarán en vigor el 1 de enero de 2002.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES CON RESPECTO A LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES POR LESIÓN CORPORAL O MUERTE DE LA GENTE DE MAR

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El objetivo de las presentes Directrices es servir de orientación a los Estados para que cuando aprueben sus normas nacionales puedan determinar cuáles son los aspectos más importantes que se han de tener en cuenta en relación con los pagos que se haya de hacer a la gente de mar por reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte.

1.2 En las Directrices se recomiendan medidas que han de ser implantadas por los propietarios de buques a fin de asegurar que existe una cobertura de seguro eficaz, u otro tipo de garantía financiera, mediante la que facilite el pago rápido y en su totalidad de tales reclamaciones. Las Directrices también incluyen recomendaciones con respecto a la certificación y un modelo de finiquito para tales recomendaciones.

1.3 Las presentes Directrices también podrían aplicarse a los buques pesqueros.

2 DEFINICIONES

2.1 A los efectos de las presentes Directrices, y salvo disposición expresa en otro sentido, se entenderá:

- .1 por *propietario de buque*, el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor o el agente naval o el fletador a casco desnudo, que asume del propietario del buque la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades correspondientes;[?]
- .2 por *gente de mar*, toda persona que esté empleada o contratada para cualquier puesto a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima;
- .3 por *lesión corporal*, toda enfermedad, o deficiencia en las condiciones físicas o mentales, resultante del trabajo que desarrolla a bordo la gente de mar, o relacionada con el mismo;
- .4 por *reclamaciones*, las reclamaciones contractuales válidas de indemnizaciones por lesiones corporales o muerte a los niveles que se dispongan en los términos y condiciones fijados para el empleo de la gente de mar;

[?] Artículo 1 c) del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (Nº 179) y regla IX/1.2 del SOLAS 1974, enmendado.

- .5 por *seguro*, un seguro efectivo u otras formas de garantía financiera para responder por las reclamaciones interpuestas contra los propietarios de buques, que se ajusta a los criterios orgánicos dispuestos en las presentes Directrices; y
- .6 por *asegurador*, toda persona o entidad que facilite una cobertura de seguro a un propietario de buque.

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 Se insta a los propietarios de buques al dar cumplimiento a estas Directrices con respecto a todos los buques de navegación marítima.

3.2 Las presentes Directrices no son de aplicación a los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que están destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que dicho Estado decida lo contrario.

4 OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

4.1 Los propietarios de buques al dar cumplimiento a su obligación de proveer unas condiciones laborales seguras y decentes, deben adoptar las medidas necesarias para hacer frente a los pagos de las indemnizaciones que puedan surgir por casos de muerte o lesiones corporales. Los propietarios de buques deben disponer que sus buques tengan una cobertura de seguro eficaz acorde con las presentes Directrices.

4.2 Los propietarios de buques tomarán las medidas adecuadas para la liquidación pronta de las reclamaciones que puedan surgir. Los propietarios de buques también se asegurarán de que todas las reclamaciones válidas de origen contractual sean satisfechas en su totalidad. Sus representantes, o los representantes de los aseguradores, no ejercerán presión para que los pagos sean inferiores a los que deben de ser de conformidad con los contratos o para que se efectúen pagos que de alguna manera vayan en contra con lo dispuesto en las presentes Directrices.

4.3 Cuando por la naturaleza de una lesión corporal sea difícil para el propietario del buque liquidar la reclamación en su totalidad, se harán pagos adelantados de carácter provisional a fin de evitar que la gente de mar tenga que pasar privaciones indebidas.

4.4 Los propietarios de buques emplazarán a bordo carteles en los que se den a conocer las señas para ponerse en contacto con las personas o entidades que tramitarán las reclamaciones cubiertas por estas Directrices.

5 PAGO DE LAS RECLAMACIONES

5.1 Independientemente de lo que disponga la legislación nacional, se recomienda a las partes involucradas en el pago de una reclamación contractual que utilicen el modelo de finiquito que figura en el apéndice del presente anexo.

6 COBERTURA DE SEGURO

6.1 Los criterios funcionales relativos a la cobertura de seguro del pago de las reclamaciones incluirán, entre otras cosas:

- .1 la indemnización contractual, tal como se estipule en el contrato de empleo y sin perjuicio de lo que se indica seguidamente (2), la cual ha de pagarse en su totalidad y sin demoras;
- .2 la gente de mar recibirá el pago sin perjuicio de lo que le pueda corresponder de conformidad con los demás derechos que marca la ley, si bien este pago podrá compensarse con cualquier indemnización acordada en virtud de una demanda civil planteada con respecto al mismo incidente;
- .3 el propietario del buque se asegurará de que se facilita un certificado en el que se indique el periodo de validez de la cobertura de seguro;
- .4 a la gente de mar se la notificará con antelación si se va a cancelar el seguro, y de manera inmediata si no se va a renovar; y
- .5 la póliza de seguro ha de prever el pago de todas las reclamaciones que puedan surgir durante el periodo durante el que el certificado es válido.

7 CERTIFICADOS

7.1 Los propietarios de buques se asegurarán de que sus buques llevan a bordo un certificado expedido por el asegurador. Dicho certificado se colocará en un lugar bien visible de los alojamientos de la tripulación.

7.1.1 En el caso de que más de un asegurador cubra las reclamaciones, se necesitará un certificado de cada asegurador.

7.2 Como mínimo, el certificado debe incluir:

- .1 el nombre del buque;
- .2 el puerto de matrícula del buque;
- .3 el distintivo de llamada del buque;
- .4 el N° IMO del buque;
- .5 el nombre del proveedor de la garantía financiera;
- .6 el domicilio social del proveedor de la garantía financiera;
- .7 nombre del propietario del buque;
- .8 periodo de validez de la garantía financiera; y
- .9 una atestación de que la garantía financiera cumple las normas recomendadas en las presentes Directrices.

APÉNDICE

MODELO DE FINIQUITO

PARA LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES

Buque:

Suceso:

Marino/Herederero legítimo/persona a cargo del marino:

Propietario del buque:

El abajo firmante, [marino] [herederero legítimo y/o persona a cargo del marino]*, reconoce por la presente haber recibido la suma de [moneda y cuantía] en concepto de satisfacción de la obligación del propietario del buque de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de los términos y condiciones del contrato de trabajo del marino, y libera por la presente al propietario del buque de sus obligaciones en virtud de dichos términos y condiciones del contrato de trabajo.

El pago se efectúa sin admisión de responsabilidad ante cualquier reclamación y se acepta sin perjuicio del derecho del [marino/herederero legítimo y/o persona a cargo del marino] a presentar una reclamación ante los tribunales por negligencia o culpa extracontractual o a pretender cualquier otra reparación legal disponible como resultado del suceso arriba mencionado.

Fecha:

Marino/Herederero legítimo/persona a cargo del marino:

Firmado:

Aceptación:

Propietario del buque/Representante del Propietario: Firmado

Asegurador/Representante del Asegurador: Firmado

* Táchese según proceda.

ANEXO 4

**[PROYECTO DE] RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE
LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO la adopción del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (en adelante "Convenio SNP"),

RECONOCIENDO los peligros que conlleva el transporte marítimo a nivel mundial de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

SIENDO CONSCIENTE de la necesidad de garantizar que las personas que sufran daños causados por incidentes relacionados con el transporte marítimo de dichas sustancias dispongan de una indemnización adecuada, pronta y efectiva,

HABIENDO ACORDADO adoptar reglas y procedimientos internacionales uniformes para dar solución a las cuestiones de responsabilidad e indemnización respecto de dichos daños,

TOMANDO NOTA de que son ocho los Estados signatarios del Convenio SNP y de que al ... de noviembre de 2001 sólo [dos] Estados se habían constituido en Partes en el Convenio,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité Jurídico constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia en octubre de 1999 para supervisar los esfuerzos y logros de las partes interesadas en constituirse en Partes en el Convenio SNP y en implantarlo, y al hacerlo, alentar a otros Estados a seguir el mismo camino,

RECORDANDO la importancia de que los Gobiernos sean conscientes del periodo de tiempo requerido para implantar eficazmente el Convenio SNP y, por consiguiente, de la necesidad de fijar unos plazos planeados cuidadosamente para llevar a cabo el proceso de implantación,

SIENDO DE LA OPINIÓN de que sería conveniente que los Estados Miembros trabajaran con un enfoque coordinado para la implantación del Convenio SNP,

CONSCIENTE de que en última instancia el que un instrumento sea eficaz depende, entre otras cosas, de que los Estados:

- a) se constituyan en Partes en el instrumento;
- b) lo implanten plena y eficazmente; y
- c) verifiquen estrictamente su cumplimiento.

INSTA a todos los Estados Miembros a que otorguen una alta prioridad a la labor de implantación del Convenio SNP, y a la resolución de toda dificultad de índole práctica que surja en el establecimiento del nuevo régimen, a fin de lograr la ratificación del Convenio SNP o la aceptación, aprobación o adhesión al mismo,

ALIENTA a todos los Estados Miembros a participar en la labor en curso del Grupo de trabajo por correspondencia sobre cuestiones pertinentes a los SNP y a trabajar conjuntamente con el sector para prestar ayuda en el proceso de implantación, mediante el intercambio de los pormenores disponibles sobre la identificación de los receptores, carga sujeta a contribución y demás información pertinente,

SOLICITA al Comité Jurídico que, cuando se dirija a la Asamblea, se refiera específicamente a los progresos alcanzados y a las dificultades de índole práctica encontradas por lo que se refiere a la aceptación e implantación del Convenio SNP.
