



COMITÉ JURÍDICO
85º periodo de sesiones
Punto 11 del orden del día

LEG 85/11
5 noviembre 2002
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA
EN SU 85º PERIODO DE SESIONES**

Índice

	Párrafos	Página
A INTRODUCCIÓN	1 - 20	3 - 7
B INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	21	7
C PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	22 - 63	7 - 12
D 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)	64 - 104	12 - 18
E SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	105 - 117	19 - 21
F 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	118 - 127	21 - 22
G COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	128 - 135	22 - 23
H CUESTIONES SURGIDAS DEL 88º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	136	23

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	EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	137 - 143	23 - 24
J	OTROS ASUNTOS	144 - 175	24 - 29
a)	Debate de las medidas para proteger a la tripulación y a los pasajeros contra los actos delictivos que se puedan cometer en los buques	144 - 156	24 - 26
b)	Lugares de refugio	157 - 165	26 - 27
c)	Actuación con respecto a las personas rescatadas en el mar	166 - 170	27 - 28
d)	Conferencia sobre la calidad del transporte marítimo	171 - 175	28 - 29

ANEXO 1 - ORDEN DEL DÍA PARA EL 85° PERIODO DE SESIONES

ANEXO 2 - INFORME DEL PRESIDENTE (PAÍSES BAJOS) DEL GRUPO DE
TRABAJO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO,
PRESENTADO AL COMITÉ JURÍDICO EN SU 85° PERIODO
DE SESIONES

A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 85º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 22 al 24 de octubre de 2002, 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	ISRAEL
ARABIA SAUDITA	ITALIA
ARGELIA	JAMAICA
ARGENTINA	JAPÓN
AUSTRALIA	KENYA
BAHAMAS	KUWAIT
BANGLADESH	LETONIA
BÉLGICA	LÍBANO
BOLIVIA	LIBERIA
BRASIL	MALASIA
CANADÁ	MALTA
COLOMBIA	MARRUECOS
CROACIA	MÉXICO
CUBA	NAMIBIA
CHILE	NIGERIA
CHINA	NORUEGA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
DINAMARCA	PANAMÁ
ECUADOR	PERÚ
EGIPTO	POLONIA
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	PORTUGAL
ESPAÑA	REINO UNIDO
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESTONIA	REPÚBLICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA POPULAR
FILIPINAS	DEMOCRÁTICA DE COREA
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUECIA
GHANA	SUIZA
GRECIA	TRINIDAD Y TABAGO
GUATEMALA	TÚNEZ
HAITÍ	TURQUÍA
INDIA	UCRANIA
INDONESIA	VANUATU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	VENEZUELA
IRLANDA	

y una delegación del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

3 En el periodo de sesiones participó un representante del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR).

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)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN (PIANC)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
CARGA (ICHCA)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE SEGUROS Y
REASEGUROS (BIPAR)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
UNIÓN MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (UICN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
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 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. Señaló que era consciente de que muchos delegados se encontraban presentes esa semana no sólo para asistir al periodo de sesiones del Comité Jurídico sino también para participar en la Conferencia diplomática convocada para enmendar el Convenio de Atenas.

6 Recordó al Comité que como consecuencia de la decisión de convocar la Conferencia diplomática al mismo tiempo que este periodo de sesiones, el Comité sólo disponía de tres días

para abordar un orden del día bastante completo. Por consiguiente, era necesario aprovechar el tiempo disponible.

7 Continuó diciendo que cada vez se disponía de más pruebas de que el reciente siniestro del hiperpetrolero de pabellón francés **Limburg**, frente a las costas del Yemen, había sido consecuencia de un ataque terrorista. Estos sucesos, señaló, demostraban el buen juicio de los Estados Miembros de la OMI al adoptar en noviembre pasado la resolución de la Asamblea A.924(22), que trata del examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y la tripulación y la seguridad de los buques, y venían a poner de relieve nuevamente la urgente necesidad de que la Organización adoptara medidas para lograr que el transporte marítimo no se convirtiera en blanco fácil de actividades terroristas.

8 Recordó al Comité que el Comité de Seguridad Marítima había trabajado arduamente en la elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS y en la preparación de un Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, que se presentarían a una Conferencia diplomática en diciembre de este año, con miras a su adopción.

9 En la cumbre de Kananaskis, (Canadá), en junio pasado, los líderes del G8 se concentraron en la cuestión del terrorismo y en la necesidad de proteger de ataques terroristas el transporte marítimo. El hecho de que hubieran procedido de tal manera y las decisiones adoptadas ponían de relieve dos aspectos importantes y significativos que él deseaba recalcar, a saber:

- primero, el papel de liderazgo que se esperaba de la OMI en el fomento de la toma de conciencia, en todo el mundo, de la necesidad de evitar que el transporte marítimo se convierta en blanco del terrorismo internacional; y
- segundo, que al reconocer el papel de la OMI en este esfuerzo de ámbito mundial indicaron su satisfacción por la reacción rápida, firme y decisiva de la OMI con respecto a los trágicos acontecimientos del año pasado y su confianza en las medidas adoptadas, y que, al mismo tiempo, dejaron ver también sus grandes expectativas en relación con los resultados de la Conferencia de diciembre.

A juzgar por la forma en que la OMI había respondido hasta ese momento, el Secretario General se mostró confiado en que la Organización respondería a las expectativas en ella depositadas.

10 El Secretario General continuó diciendo que, tras el suceso del **Limburg**, las devastadoras noticias de las bombas detonadas en Bali llenaron de tristeza a todos en la Organización y que, como había mencionado el día anterior, había comunicado a las autoridades indonesias en nombre de la Organización el más sentido pésame con el ruego de que lo hiciera extensivo a familiares y amigos de las víctimas.

11 Entre las medidas que abarcaba la resolución A.924(22) figuraba la revisión de los tratados SUA, es decir, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y su Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Una vez concluida la revisión de estos instrumentos será más fácil garantizar que quienes participan en tales actos serán enjuiciados y que comparecerán ante un tribunal, independientemente del lugar del mundo en que traten de refugiarse.

12 El Secretario General añadió que el progreso ya realizado por el Comité sobre este particular era digno de encomio. El Grupo de trabajo por correspondencia constituido en su último periodo de sesiones había elaborado un conjunto de enmiendas mediante las que se ampliarían el ámbito y la eficacia del Convenio y del Protocolo SUA, las cuales requerían un examen cuidadoso por parte del Comité.

13 Continuó diciendo que confiaba en que se progresara de forma similar en la labor relativa a la remoción de restos de naufragio. Aunque el proyecto de convenio, de hecho uno de los puntos prioritarios del Comité, ya se había venido examinando durante cierto tiempo, todavía quedaban por resolver algunas cuestiones importantes. Debido al gran interés demostrado por la comunidad marítima internacional en la adopción por intermedio de la OMI de reglas internacionales sobre la remoción de restos de naufragio, el Comité debería tratar de llegar a un consenso acerca de la forma final que adoptará el futuro convenio.

14 Añadió que el seguimiento de la implantación del Convenio SNP constituía otro punto importante del orden del día del Comité. Agradeció al Director del FIDAC haberse mostrado dispuesto a desarrollar un sistema, disponible en un sitio en la Red o en un CD-ROM, para ayudar a los Estados y a los posibles contribuyentes a la determinación de las cargas sujetas a contribución y a informar sobre las mismas, de conformidad con las disposiciones del Convenio SNP. Señaló que la OMI colaboraba activamente con el Fondo en esta tarea. Una vez se haya llegado a un acuerdo al respecto, este sistema eliminaría un obstáculo importante para la implantación del Convenio. Junto con las demás medidas elaboradas por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el Convenio SNP, el sistema constituía un incentivo más para facilitar la entrada en vigor temprana de este importantísimo instrumento.

15 A continuación informó a los delegados de que recibirían el informe correspondiente a la cuarta reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, que se celebró en la OMI del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002.

16 El bienestar de la gente de mar, dijo, era motivo de gran preocupación para la OMI e instó a los Estados Miembros a que aplicaran con carácter prioritario las resoluciones A.930(22) y A.931(22) y las Directrices conexas. Sin desear adelantarse a las conclusiones del informe del Presidente del Grupo de trabajo, también instó a los Estados Miembros a que presentaran la información necesaria para verificar la implantación de ambas resoluciones.

17 Para concluir, el Secretario General señaló que sólo había mencionado algunos de los puntos que el Comité debatiría durante la semana. Había otros que también tendría que abordar entre ese momento y el jueves. Entre ellos señaló el examen de la cuestión de los lugares de refugio y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar, con respecto a los cuales la Asamblea le había encomendado la adopción de medidas en el marco de la resolución A.920(22).

18 Finalizó asegurando al Comité la cooperación plena de la Secretaría por lo que respecta a la provisión de todos los medios y servicios que pudiera necesitar durante el presente periodo de sesiones, deseándole mucho éxito bajo la competente dirección de su Presidente, Sr. Alfred Popp (Canadá), y manifestando su deseo de que los delegados tuvieran una estancia muy placentera en Londres.

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

20 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)

21 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 PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO

22 La delegación de los Países Bajos, como país coordinador de las labores interperiodos, presentó el documento LEG 85/3. En este primer documento se informa sobre los resultados de las consultas mantenidas en el lapso interperiodos. Éstas se basaron en el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio (en adelante "PCRRN"), que se presentó al Comité Jurídico en su 84º periodo de sesiones, y que fue enmendado por el Comité en ese mismo periodo de sesiones. En el anexo 1 del documento figura un texto refundido del PCRRN, revisado tanto a la luz de las discusiones del Comité Jurídico como a la de las observaciones presentadas por las delegaciones que participaron en las consultas. En el anexo 2 del mismo documento, se complementa el proyecto de texto con observaciones presentadas por delegaciones interesadas y con propuestas de nuevos textos.

23 De delegación de los Países Bajos también presentó el documento LEG 85/3/1 que trata de la relación entre el PCRRN y el Convenio de Intervención de 1969 y su Protocolo de 1973. Al hacerlo se señaló que mientras el Convenio de Intervención se aplica en los casos en los que hay un peligro grave e inminente de contaminación de la línea de costa de un Estado, el PCRRN se aplicaría en otros casos, incluidos los que están relacionados con la seguridad de la navegación. Dado que las preocupaciones por la seguridad de la navegación y las preocupaciones de una importancia menor en materia medioambiental están interrelacionadas, es necesario contar con un régimen reglamentario independiente compatible con las normas en vigor sobre transporte marítimo, tal como el que se presentó en el documento LEG 85/3.

24 La delegación de Alemania presentó el documento LEG 85/3/2, en el que se propone que se vuelva a incluir el término "Estado de abanderamiento", y su definición, en el artículo 1 11) del PCRRN y que se use ese término en todo el proyecto. Esta delegación opinó que mediante el uso del término "Estado de abanderamiento" se evitaría la incertidumbre que desde un punto de vista jurídico surgiría por la utilización de la expresión "Estado de matrícula del buque", en especial en los casos de inscripción de arrendamientos a casco desnudo (por lo que respecta a aquellos Estados que permiten tales inscripciones).

25 Antes de que el Comité se embarcase en sus deliberaciones, la delegación del Ecuador presentó una declaración bastante pormenorizada sobre diversos aspectos del proyecto de Convenio.

26 Debido a la escasez de tiempo como consecuencia del acortamiento de la duración del periodo de sesiones, el Comité convino en que primero procedería a examinar los artículos 11, 12 y 13, sobre responsabilidad financiera y seguros, con miras a alcanzar un consenso al respecto.

27 Seguidamente procedería a examinar medidas para facilitar la remoción de los restos de naufragio (artículo 10); y las definiciones (artículo 1, párrafos 3, 5, 8, 11, 1 y 9). Posteriormente, si el tiempo lo permitiese, se examinarían los artículos 2 a 9.

28 Se acordó que los resultados de estas deliberaciones se remitirían a un grupo de trabajo que desarrollaría sus labores de forma paralela a las del Comité, el cual posteriormente presentaría oralmente un informe al Comité el jueves, 24 de octubre de 2002.

Responsabilidad financiera por la localización, balizamiento y remoción de los restos de naufragio

29 Al presentar las disposiciones sobre responsabilidad financiera y seguro, la delegación de los Países Bajos recordó que éstas se habían introducido en el proyecto como resultado de la decisión adoptada por el Comité en su último periodo de sesiones. La delegación propuso que se suprimiera de entre las cláusulas de exclusión del artículo 11 1) a) la referencia a "actos de terrorismo", recordando las discusiones al respecto habidas en el marco de la Conferencia diplomática sobre la revisión del Convenio de Atenas.

30 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron que se suprimiera la referencia a "actos de terrorismo" que figura en el artículo 11 1) a). En opinión de alguna de estas delegaciones los actos de terrorismo ya se abordaban adecuadamente en el artículo 11 1) b). Sin embargo, algunas otras delegaciones favorecieron que se mantuviesen los actos de terrorismo como un supuesto específico de exclusión.

31 A este respecto el Comité tomó nota de la opinión del representante de la Cámara Naviera Internacional (ICS), que posteriormente fue refrendada por el representante del Grupo Internacional de Clubes de P e I, en el sentido de que una referencia expresa a los "actos de terrorismo" en el texto sería valiosa dado que lo haría más claro, especialmente dado que los daños por actos de este tipo no están cubiertos por los seguros. Prosiguió sugiriendo que como una alternativa, y en el caso de que la mayoría de los representantes opinasen que los actos de terrorismo ya estaban abarcados por el artículo 11 1) b), el problema relativo a los seguros podía resolverse suprimiendo en el artículo 11 1) b) la palabra "totalmente".

32 Tras proseguir las deliberaciones estuvo claro que si bien la mayoría de las delegaciones preferían excluir la expresión "actos de terrorismo", un número importante de delegaciones consideraban conveniente conservarla y no estaban muy convencidas de que estuviera abarcada por el enunciado del artículo 11 1) b). Por tanto la cuestión se remitió al Grupo de trabajo, encargándole que tomase en consideración los efectos con respecto a los seguros y que investigase si podría ser una alternativa satisfactoria excluir la palabra "totalmente" del artículo 11 1) b).

33 Algunas delegaciones propusieron que se enmendara el texto del artículo 11 insertando la condición de que solamente los costos que sean "razonables y proporcionados", con respecto al riesgo, sean considerados como costos resultantes de la localización y balizamiento de los restos de naufragio. No obstante, hubo otras delegaciones que no apoyaron esta propuesta.

34 Se pidió al Grupo de trabajo que examinase más detenidamente esta cuestión.

35 Se observó que la expresión "y de cualquier asesoramiento técnico conexo y demás servicios prestados" se había suprimido del artículo 11 1) y se propuso que se volviera a incluir dado que contribuiría a reforzar las responsabilidades del propietario del buque.

36 Varias delegaciones apoyaron que se suprimiera la disposición relativa a la contribución de los intereses de la carga que figura en el artículo 11 2). No obstante, la mayor parte de las delegaciones que intervinieron opinaron que los intereses de la carga no debían quedar exonerados de responsabilidad cuando constituyen la razón del peligro que suponen los restos de naufragio. Estas delegaciones, por tanto, se mostraron a favor de que se volviera a incluir la disposición relativa a la contribución de los intereses de la carga.

37 El Comité pidió al Grupo de trabajo que examinase más detenidamente la conveniencia o no de incluir en ese artículo una disposición sobre la contribución de los intereses de la carga, tomando en consideración las dificultades prácticas que pudieran surgir por imponer responsabilidades directamente a los intereses de la carga.

Artículo 12

38 En su presentación, la delegación de los Países Bajos señaló que el objetivo de este artículo era asegurar que el PCRRN no se solapaba ni entraba en contradicción con otros regímenes sobre responsabilidad.

39 Una delegación propuso sustituir el párrafo introductorio del artículo 12 1), por el siguiente texto "El Convenio no será de aplicación a los daños por contaminación tal como se definen en ...", tal como figura en otros convenios de la OMI.

40 Esta propuesta gozó de apoyo aunque se observó que la redacción propuesta podría hacer necesarias otras modificaciones en el proyecto dado que en diferentes párrafos se hace referencia a diferentes tipos de daños.

41 Una delegación señaló que su país tendría dificultades para hacer referencia a la Convención de Viena sobre responsabilidad civil nacida por daños nucleares, 1963, dado que no era parte en esa Convención.

42 A reserva de las modificaciones necesarias en la redacción, el Comité aprobó en principio el contenido del artículo 12.

Prueba de garantía financiera (artículo 13)

43 Al presentar este artículo la delegación de los Países Bajos señaló que el proyecto se había redactado siguiendo una disposición similar que figura en el Convenio sobre combustible de los buques.

44 Se cuestionó una referencia en el párrafo 1 al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976. En este respecto se señaló que era difícil para los Estados Partes en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, que de conformidad con el mismo tienen derecho a excluir la remoción de restos de naufragio del ámbito de aplicación del Convenio, aplicar la condición que se especifica en la última parte del artículo 13 1). No obstante, algunas delegaciones señalaron que preferían conservar en el texto la referencia a los límites que figuran en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976.

45 El representante del Grupo Internacional de los Clubes de P e I recordó al Comité que la remoción de restos de naufragio es uno de los riesgos que normalmente abarca la cobertura que facilitan los clubes y que se desincentiva a los propietarios de buques, en caso de que pasen a pertenecer a un club, de excluir esta cobertura, señalando los gastos que puede ser que el propietario del buque tenga que afrontar en caso de que tuviera que hacer frente a esta responsabilidad. Señaló que el Grupo Internacional no tenía conocimiento de ningún caso en que un club del Grupo no haya hecho frente a una solicitud de remoción de restos de naufragio.

46 Propuso que el artículo 13, que incluye una disposición relativa a la acción directa, se sustituyese por una disposición que tuviese como efectos que un certificado válido de admisión en un club miembro del Grupo Internacional constituyese prueba suficiente de garantía financiera e invitó al Comité a que volviese a incluir en el proyecto el texto que figura como alternativa 2 en la nota a pie de página de la página 16 del anexo 2 del documento LEG 85/3.

47 Algunas delegaciones manifestaron que entendían algunas de las ventajas que contenía la propuesta del Grupo Internacional, aunque no obstante solicitaron que se presentara por escrito.

48 El representante de la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN) señaló a este respecto que la propuesta del Grupo Internacional supondría excluir la acción directa. Esta observación fue confirmada por el representante del Grupo Internacional.

49 El Comité concluyó sus deliberaciones indicando que el Grupo de trabajo debía continuar sus debates sobre el proyecto de artículo, incluyendo en los mismos al representante del Grupo Internacional, a quien se le invitó a presentar una propuesta por escrito. También se invitó al Grupo a que volviese a examinar la cuestión de qué tipo de limitación habría de incluirse, tomando en consideración la situación en la que un Estado Parte en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 hubiese optado por excluir las reclamaciones por remoción de restos de naufragio del ámbito de aplicación de ese Convenio.

Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio (artículo 10)

50 El Comité examinó las enmiendas al artículo 10 presentadas en el anexo 2 del documento LEG 85/3. Las enmiendas incluían la propuesta de sustituir la expresión "Estado de matrícula del buque" por la de "Estado de abanderamiento", tanto en el párrafo 1 como en el resto; asimismo añadir en el párrafo 2 que se exija que el Estado de abanderamiento facilite al Estado ribereño afectado información sobre la identidad del propietario inscrito, y enmiendas para reforzar la capacidad del Estado ribereño de adoptar medidas para preservar la seguridad de la navegación y proteger el medio marino con respecto a restos de naufragio potencialmente peligrosos. Asimismo se propuso basar en la legislación del Estado de Abanderamiento la obligación del propietario del buque de proceder a la remoción de los restos de naufragio, de acatar las medidas que puedan adoptar los Estados Ribereños de rembolsar los costos conexos.

51 Se explicó que, desde un punto de vista conceptual, estas propuestas tenían como objetivo asegurar que el Estado de abanderamiento supervise con más interés las medidas correctivas que han de adoptar los propietarios inscritos con respecto a los restos de naufragio y, por lo tanto, evitar posibles problemas relativos a la conformidad con las disposiciones de la CONVEMAR, en el caso de que se transfiriesen del Estado de abanderamiento al ribereño las competencias, basándose en la intervención, en el ámbito de la ZEE. Con esta nueva redacción del artículo 10 el PCRRN adoptaría la misma línea que otros convenios adoptados por la OMI, tales como el SOLAS y el Reglamento de Abordajes.

52 Se observó que con las propuestas se alteraría el equilibrio entre las competencias respectivas del Estado de abanderamiento y las del Estado ribereño, lo cual era una cuestión de principio que debía ser examinada por el Comité y que podría tener implicaciones en el derecho internacional.

53 También se señaló que pudiera ser que el propietario inscrito se encontrase en un Estado diferente del Estado de abanderamiento y que esta situación debía tomarse en consideración cuando se dispusiesen obligaciones para el Estado de abanderamiento.

54 Con respecto a la adición propuesta al párrafo 2, se indicó que si bien pudiera ser conveniente facilitar información con respecto al propietario, podrían plantearse problemas debido a la necesidad de ajustarse a la legislación del Estado de matrícula del buque. En todo caso no se podía adoptar una decisión con respecto a esta propuesta hasta que se hubiera adoptado una con respecto al artículo 2.4 (examinada seguidamente en los párrafos 59 a 62).

55 Se examinaron los párrafos 6, 7, 8 y 9 del artículo 10, prestando especial atención a la enmienda propuesta relativa a las facultades de los Estados ribereños con respecto a la remoción de los restos de naufragio. Se manifestó la opinión de que los Estados ribereños deberían de estar facultados para proceder de esta manera en casos urgentes, con la finalidad de proteger el medio marino y para evitar riesgos para la navegación. A este respecto se hizo referencia a la CONVEMAR y a otros convenios marítimos que permitían la adopción de tales medidas. En los párrafos mencionados se faculta a los Estados ribereños a que en determinadas circunstancias adopten medidas, tras haber notificado al Estado de matrícula del buque y al propietario inscrito.

56 Una delegación presentó una propuesta con respecto a los párrafos 1 a 6 del artículo 10. Señaló que de conformidad con el párrafo 6, pudiera ser demasiado onerosa la obligación del Estado ribereño de consultar con los demás Estados afectados y que no se debería restringir indebidamente al Estado por lo que respecta a la facultad de adoptar decisiones en el caso de que considerase necesario proteger sus intereses. Por tanto propuso suprimir el párrafo 6 y enmendar el párrafo 1 con miras a disponer que el Estado de registro del buque facilite asesoría al Estado ribereño con respecto a esta cuestión.

57 Si bien la propuesta de volver a redactar el párrafo 1 gozó de cierto apoyo, varias delegaciones expresaron su rechazo a la supresión del párrafo 6.

58 Hubo bastante apoyo con respecto al artículo 10 en su conjunto. No obstante, el Comité decidió que el Grupo de trabajo debería examinar detenidamente las enmiendas propuestas a este artículo, tomando en consideración las deliberaciones habidas en el Comité. No obstante hizo hincapié en que toda decisión que implicase cambios en las normas generales o en el espíritu del artículo debería ser adoptada por el Comité.

Objetivos y principios generales (artículo 2.4)

59 El Comité examinó el artículo 2.4, que constituía una propuesta con el objetivo de que se considerase que un Estado Parte había dado su consentimiento por adelantado a que un Estado ribereño ejerza su autoridad para la remoción de restos de naufragio, cuando de conformidad con el derecho internacional esto no estuviese previsto.

60 Se plantearon reservas con respecto a esta propuesta basándose en razones de normas generales y de soberanía. Algunas delegaciones indicaron que el hecho de que automáticamente se confiriese o transfiriese jurisdicción por un Estado de abanderamiento a un Estado ribereño,

iría contra principios generales de interés público e incluso podría ser incongruente con el derecho internacional.

61 Asimismo otras delegaciones indicaron que esta propuesta podría ser incongruente con las disposiciones de la CONVEMAR. También se indicó que un consentimiento general de este tipo no sería aceptable, en comparación con un consentimiento especial para un caso particular, y que será difícil implantarlo a nivel de las legislaciones nacionales. A este respecto se opinó que dado los medios modernos de comunicación, el consentimiento podría darse rápidamente y que por tanto debía suprimirse el párrafo.

62 Si bien varias delegaciones reconocieron que era necesario actuar rápidamente y manifestaron su opinión de que en el artículo 10 deberían clarificarse las responsabilidades respectivas del Estado del propietario del buque y del Estado ribereño, se decidió suprimir el artículo 2.4 propuesto.

Informe oral del Presidente del Grupo de trabajo

63 El Presidente del Grupo de trabajo presentó oralmente un informe al Comité, cuyo texto se adjunta en el anexo 2.

D 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) (punto 4 del orden día)

64 La delegación de los Estados Unidos, en su calidad de país coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, presentó el documento LEG 85/4 que en su anexo 1 contiene un proyecto de protocolo relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima; y en su anexo 2 un texto refundido de los artículos 1 a 16 de dicho Convenio, en su versión modificada por el protocolo propuesto; en el anexo 3 figura un cuadro en el que se indican los solapes entre el Convenio SUA, el protocolo propuesto y el Convenio sobre los atentados terroristas cometidos con bombas; en el anexo 4 se recoge un proyecto de protocolo adicional al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Protocolo SUA); y en el anexo 5 un texto refundido de los artículos 1 a 4 del Protocolo SUA sobre las plataformas fijas, en su versión modificada por el protocolo adicional propuesto. Los proyectos de protocolos se describieron como trabajo en curso. Se agradecía la presentación de observaciones mientras continuase la labor del Grupo de trabajo por correspondencia.

65 La delegación del Japón presentó el documento LEG 85/4/1 y señaló que las propuestas que figuran en el documento LEG 85/4 excedían de una manera importante el alcance del actual Convenio y Protocolo SUA, e introducían actos delictivos ya tipificados en otros convenios. Dicha delegación afirmó que era necesario evitar el solape y la duplicación con las disposiciones pertinentes de otros convenios, sobre terrorismo ya existentes. Esta delegación también señaló que no estaba clara la necesidad e importancia de por qué ciertos actos sólo debían tipificarse como delitos cuando se cometían en la mar, o a bordo de buques, y no cuando se cometían en tierra, añadiendo también que pareciese haber cierta incertidumbre en algunos de los artículos propuestos, tal como es el caso del artículo 3 (i,m).

66 Si bien manifestaron su agradecimiento a la delegación de los Estados Unidos por la labor llevada a cabo en el Grupo de trabajo por correspondencia, y apoyando el esfuerzo que supone la revisión del Convenio SUA, numerosas delegaciones indicaron que no habían tenido tiempo suficiente para consultar con otras dependencias ministeriales en sus países, con competencias en el tema del protocolo propuesto. Entre ellos, los ministerios de justicia, asuntos exteriores y defensa.

67 Varias delegaciones subrayaron que aunque no eran miembros activos del Grupo de trabajo por correspondencia apoyaban el proceso y tenían intención de participar en el futuro.

68 El Subsecretario General y Director de la División de Seguridad Marítima llamó la atención del Comité hacia la resolución A.924(22) sobre el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, y en particular invitó al Comité a que tomara nota del párrafo dispositivo 1, en el que la Asamblea pide al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación que, bajo la dirección del Consejo, emprendan, con carácter de alta prioridad, un examen para decidir si es necesario actualizar instrumentos tales como el Convenio SUA y del párrafo dispositivo 6 en el que la Asamblea pide al Secretario General que le presente un informe en su vigésimo tercer periodo de sesiones sobre los avances realizados hasta ese momento. A este respecto, señaló que sería necesario que el Comité decidiese en su 86º periodo de sesiones qué informe deseaba presentar a la vigésima tercera Asamblea con el fin de que el Consejo examinase dicho informe en su 90º periodo de sesiones, en junio de 2003.

69 El Comité decidió utilizar el anexo 1 del documento LEG 85/4 como documento de base y asimismo someter a debate, de manera preliminar, las siguientes cuestiones:

- .1 Nuevos delitos (artículo 5 1));
- .2 Tentativas (artículo 5 2));
- .3 Responsabilidad de los cómplices (artículo 5 3));
- .4 Coacción o amenazas (artículo 5 4));
- .5 Eliminación de la excepción relativa al delito político (artículo 9);
- .6 Traslado de personas para ayudar en investigaciones / enjuiciamientos (artículo 10);
- .7 Nuevas disposiciones sobre el derecho de visita (artículo 7);
- .8 Exclusión de las fuerzas armadas (artículo 4);
- .9 Sustitución del concepto de Estado de abanderamiento por el de nacionalidad del buque (artículo 6 y artículo 8);
- .10 Exención de los buques auxiliares de la armada (artículo 3); y
- .11 Título.

Nuevos delitos (artículo 5 1) del proyecto de protocolo; artículo 3 del Convenio SUA)

70 Al presentar este artículo, la delegación de los Estados Unidos llamó la atención sobre el hecho de que el proyecto de artículo 5 1) suponía la inclusión de siete nuevos delitos en el artículo 3 del Convenio SUA. Cuatro de ellos se referían a actividades que tienen lugar a bordo del buque o dirigidas hacia el buque con fines terroristas. Uno de los actos que ahora pasaba a tipificarse como delictivo era la tenencia de instrumentos o sustancias que no se utilizan normalmente en los buques pero que resultan útiles como armas de destrucción masiva. Dos de los actos que ahora pasaban a tipificarse como delitos se referían a la utilización del buque para transportar sustancias que se utilizarían para una destrucción masiva.

71 En respuesta a la preocupación de que el modo en que se había redactado la tipificación de los delitos podría ser demasiado amplio, se indicó que el propósito era lograr una reducción clara y amplia y que sería bienvenida toda sugerencia para mejorarla.

72 Se expresó la opinión de que pudiera ser inevitable que se produjera algún solape a fin de llenar las lagunas que surgirían si algunos Estados no pasaban a ser Partes en otros convenios sobre terrorismo o no se constituían en Partes en el nuevo Protocolo. A este respecto, se señaló que, si bien la tipificación de un delito podría solaparse con las de otros instrumentos, en algunos casos dichos instrumentos no eran aplicables a los buques por lo que resultaba necesario ampliar el ámbito del Convenio SUA para poder abarcarlos. También se señaló que garantizar la coherencia con otros instrumentos convencionales era el objetivo principal que se había tenido en cuenta cuando se había detectado.

73 Varias delegaciones subrayaron la importancia de evitar los solapes y duplicaciones con otros instrumentos internacionales sobre terrorismo. Sin embargo, a juicio de otras delegaciones podría aceptarse cierto solape y duplicación a fin de evitar las lagunas en el ámbito de la legislación marítima sobre terrorismo.

74 Se sugirió que resultaría útil que el Grupo de trabajo por correspondencia estudiara con mayor detenimiento la cuestión del solape, comparando o cotejando los textos de los convenios existentes. También se sugirió que el Grupo podría estudiar la manera en que la Organización, en su labor relativa al Convenio SUA, toma en consideración la Resolución 1373 de la Naciones Unidas, en la que se exige a los Estados Miembros que ratifiquen y hagan que se cumplan los convenios existentes y que tomen medidas para prevenir y reprimir los actos terroristas.

75 Se expresó la preocupación con respecto a que si bien el enfoque original del Convenio SUA era preservar la seguridad de la navegación, el proyecto de protocolo cambiaba dicho enfoque para incluir la utilización del buque con propósitos delictivos. No obstante, también se reconoció que incluso tras ampliar el enfoque, el Convenio SUA continuaría siendo esencialmente un convenio marítimo y que no cabía la menor duda en cuanto a la competencia de la Organización para abordar ese asunto.

76 A este respecto, se recordaron las palabras del Secretario General, en su discurso de apertura, en el sentido de que la Organización necesitaba adoptar medidas para garantizar que el sector naviero no se convertía en un blanco fácil de las actividades terroristas. Se tomó nota de la importancia concedida por los dirigentes del Grupo de los 8 a este tema, en la cumbre celebrada en Kananaskis (Canadá) en junio pasado, a la que también hizo referencia el Secretario General. Se opinó que el criterio principal era determinar los medios más eficaces para combatir el terrorismo, incluso si ello conllevaba ciertos solapes para evitar lagunas.

77 La delegación observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) comunicó que su grupo de estudio sobre la piratería había llegado a la conclusión de que los delincuentes se aprovechan de esas lagunas para evitar o escapar a la jurisdicción competente y que sería preferible que hubiera solapes en lugar de que hubiera lagunas.

78 Se planteó la cuestión de decidir si la lista de delitos debía contener referencias a los instrumentos elaborados por la OMI para abordar la protección marítima. También se señaló que el resultado de la Conferencia sobre protección marítima, de diciembre de 2002, podría tener influencia en el examen del Convenio SUA por parte del Comité.

79 Se expresó cierta preocupación en cuanto a la utilización, en el marco de algunos sistemas jurídicos, de la frase "conociendo, o teniendo razones para creer", que figura en el artículo 3 1) k), como umbral para establecer la culpabilidad. Se sugirió que una frase más apropiada podría ser "conociendo o mostrándose indiferente ante la posibilidad de que ...".

Tentativas (artículo 5 2) del proyecto de protocolo; artículo 3, párrafo 2 b) del Convenio SUA)

80 En lo que se refiere al proyecto de artículo 5 2), se observó que la consecuencia de incluir las tentativas de comisión de delitos podría resultar en que se tipificara como conducta delictiva el "intentando intentar". Se señaló que el párrafo 2a) del artículo 3 del Convenio SUA ya incluía las tentativas. Si bien se ofreció una explicación en el sentido de que con la adición de las tentativas, propuesta en el párrafo 2b) del artículo 3, se trataba de abordar las tentativas por parte de instigadores y cómplices, se acordó que el Grupo de trabajo por correspondencia examinará cuidadosamente este asunto y cada uno de los actos cuya tipificación como delito se proponía, para determinar si resultaba apropiado incluir las tentativas de comisión de esos actos como delitos separados.

Responsabilidad de los cómplices (artículo 5 3) del proyecto de protocolo; artículo 3, párrafos 2 b)bis y 2 b)ter del Convenio SUA)

81 Con respecto al proyecto de artículo 5 3), se observó que la instigación a la comisión de delitos ya quedaba recogida en el párrafo 2 b) del artículo 3 del Convenio SUA.

Coacción o amenazas (artículo 5 4) del proyecto de protocolo; nuevo párrafo 2 b) del artículo 3 del Convenio SUA)

82 Por lo que se refiere al proyecto de artículo 5 4), se observó que las amenazas podían proferirse a través de cualquier medio de comunicación, incluidos los medios de comunicación de masas, y que esto podría afectar al modo en que esos actos se tipificaban como delictivos en las legislaciones nacionales.

83 Como observación general sobre las nuevas propuestas, se señaló que la combinación de actos delictivos, tanto de nueva inclusión como los ya comprendidos, con nuevos elementos sobre las tentativas, las amenazas y la responsabilidad de los cómplices daba pie a la posibilidad de que actos delictivos ordinarios pasasen a ser considerados como actos delictivos de carácter terrorista. La línea entre lo que está permitido y lo que está prohibido deberá trazarse cuidadosamente y en el lugar correcto. Por ejemplo, se observó que si se toman en conjunto las actuales propuestas podría crear la figura delictiva de ser cómplice de un cómplice.

Eliminación de la excepción relativa al delito político (artículo 9 del proyecto de protocolo; nuevo artículo 11bis del Convenio SUA)

84 La propuesta de eliminar la excepción relativa a los delitos políticos recibió algún apoyo, en principio. Sin embargo, una delegación advirtió en contra de su supresión, teniendo en cuenta la inclusión de nuevos tipos delictivos y la ampliación del alcance de otras disposiciones del tratado. Se pensó que esto podría llevar a la inclusión de actuaciones no relacionados con el terrorismo en el ámbito del Convenio.

85 A este respecto, se observó que la disposición propuesta, que se basa en el artículo 14 del Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo, no incluía las salvaguardias que contiene dicho Convenio, mediante las que se permite a un Estado rehusar una petición de extradición si está hecha con el propósito de enjuiciar o castigar a una persona por su raza, nacionalidad, origen étnico u opiniones políticas, o en que el acceder a la solicitud podrá perjudicar la situación de esa persona por cualquiera de esos motivos.

86 En respuesta a este planteamiento, se señaló que dicho texto se había considerado necesario en vista de que el artículo 9, que engloba el nuevo artículo 11bis, no elimina otras de las bases que muchos Estados tienen para denegar una solicitud de extradición o de asistencia jurídica mutua.

87 Se propuso que el Grupo de trabajo por correspondencia considerará la inclusión de una disposición de salvaguardia similar a la que contiene el artículo 15 del Convenio internacional para la supresión de la financiación del terrorismo: "Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que imponga una obligación de extraditar o de prestar asistencia judicial recíproca si el Estado Parte al que se presenta la solicitud tiene motivos fundados para creer que la solicitud de extradición por los delitos enunciados en el artículo 2 o de asistencia judicial recíproca en relación con esos delitos se ha formulado con el fin de enjuiciar o castigar a una persona por motivos de raza, religión, nacionalidad, origen étnico u opinión política, o que el cumplimiento de lo solicitado podría perjudicar la situación de esa persona por cualquiera de esos motivos".

Traslado de personas para ayudar en investigaciones/enjuiciamientos (artículo 10 del proyecto de protocolo; nuevo artículo 12bis del Convenio SUA)

88 El Comité tomó nota de que el propósito de este artículo, tomado del artículo 16 del Convenio para la represión de la financiación del terrorismo, es fortalecer la colaboración y la asistencia entre las Partes. Se planteó la cuestión de si las disposiciones que figuran en este artículo 10 deberían ampliarse para abarcar los países a través de los que se efectúa el traslado de la persona detenida.

Nuevas disposiciones sobre el derecho de visita (artículo 7 del proyecto de protocolo; nuevo artículo 8bis del Convenio SUA)

89 La mayoría de las delegaciones se mostraron preocupadas por este artículo, dado que abarca cuestiones no sólo jurídicas, sino también de carácter político. Se hizo referencia a la posible falta de compatibilidad entre los procedimientos de visita propuestos y los principios de libertad de navegación y la jurisdicción del Estado de abanderamiento. También se expresaron dudas en cuanto a la necesidad imperiosa de dicho artículo, y al potencial de abuso que presenta su aplicación práctica.

90 Asimismo se manifestó preocupación en cuanto a la seguridad de las tripulaciones que podrían verse expuestas a un secuestro por parte de individuos disfrazados de miembros de las fuerzas armadas de un Estado. Deberían incluirse salvaguardias adicionales para garantizar que el procedimiento de visita no se utiliza indebidamente. Se propuso que se pidiera al Comité de Seguridad Marítima que examinase las repercusiones para la seguridad de los buques de las disposiciones propuestas.

91 Se sugirió que la expresión utilizada en el párrafo 1 c) "*existan sospechas fundadas de que el mismo participa en alguno de los actos descritos en el artículo 3, o se piensa razonablemente que puede ser el objetivo de alguno de éstos,*" carecía de objetividad por invocar el derecho penal. Sería preferible utilizar la expresión "*tenga fundamento razonable para creer que ...*"

92 Expresaron dudas acerca de la posibilidad de adaptar las disposiciones sobre el derecho de visita que figuran en otros tratados, para su utilización en el contexto del Convenio SUA. Se observó que, si existía alguna justificación para desviarse de los principios básicos del derecho marítimo en lo que se refiere a la jurisdicción del Estado de abanderamiento, el único precedente válido era el artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, 1988 y el artículo 8 del Convenio del Consejo de Europa sobre la misma cuestión. El Acuerdo relativo a la cooperación para suprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía marítima y aérea en la zona del Caribe no puede utilizarse como precedente dadas las características geográficas únicas del Caribe, la alta frecuencia de los actos delictivos, la necesidad de actuar con rapidez y la falta de infraestructura de numerosos Estados para hacerlo.

93 La delegación observadora de la CIOSL, apoyada por algunas delegaciones, subrayó la necesidad de proteger a la tripulación del buque e indicó que las salvaguardias que se disponen en el párrafo 5 no resultaban adecuadas. Para dicha delegación era imperativo que la OMI elaborara nuevas disposiciones en otros instrumentos para proteger los derechos humanos y los intereses de la gente de mar, reconocidos como grupo vulnerable necesitado de protección especial. La urgencia de hacerlo era particularmente imperiosa en vista del hecho de que la propuesta sometida a la consideración del Comité trataba de las visitas a bordo y del uso de la fuerza, de conformidad con las leyes del Estado que efectuara la visita.

Exclusión de las fuerzas armadas (artículo 4 del proyecto de protocolo; nuevo artículo 2bis del Convenio SUA)

94 Se expresaron dudas en cuanto a la viabilidad de incluir este supuesto de exclusión en el marco del Convenio SUA. Aunque estaba basada en el Convenio de 1997 sobre los atentados terroristas cometidos con bombas, no resultaba apropiada puesto que dicho Convenio se refiere a situaciones diferentes. También se observó que tal exclusión no se ha incluido en el caso del Convenio sobre la financiación del terrorismo. Además, la Asamblea General de las Naciones Unidas delibera actualmente sobre la conveniencia de regular esta excepción en un proyecto de convenio sobre terrorismo nuclear.

Sustitución del concepto de Estado de abanderamiento por el de nacionalidad del buque (artículo 6 del proyecto de protocolo; nuevo artículo 8 del Convenio SUA)

95 En esta fase preliminar, el Comité no estuvo de acuerdo con la nueva redacción referente a la nacionalidad en el proyecto propuesto y prefirió la redacción tradicional de "*que enarbole el pabellón*" incluida en otros convenios de la OMI, así como en la CONVEMAR. A este respecto

se tomó nota de que la noción de *enarbolar el pabellón* era una frase hecha que todo el mundo comprendía.

96 Varias delegaciones mostraron su desacuerdo con otros métodos para establecer la nacionalidad tales como la matrícula, el marcado del casco de los buques o las declaraciones verbales. En el caso de la matrícula, los arrendatarios a casco desnudo distinguen claramente entre nacionalidad y matrícula. El marcado en el casco que, según se prevé, se hará obligatorio en la Conferencia sobre protección de los buques, que se celebrará en diciembre, consistirá en un número que únicamente tendrá fines de identificación, totalmente dissociado de la cuestión de la nacionalidad. La noción de establecer la nacionalidad a través de una declaración verbal, hace que se planteen serias reservas cuando se asocia a los procedimientos del derecho de visita que se proponen en el artículo 7.

97 Algunas delegaciones propusieron que la cuestión de la nacionalidad del buque continuara sometida a examen. A este respecto se mencionaron las deficiencias del concepto de Estado de abanderamiento como criterio único para establecer la nacionalidad, particularmente, en casos en los que la nacionalidad se esconde con la intención de perpetrar un acto delictivo.

Exención de los buques auxiliares de la armada (artículo 3 del proyecto de protocolo; nuevo artículo 2 del Convenio SUA)

98 En los debates sobre este artículo el Comité indicó su clara preferencia por mantener el lenguaje tradicional que en relación con esta excepción se utiliza en otros instrumentos internacionales, incluida la CONVEMAR. Se tomó nota de que el artículo 236 de dicha Convención, que trata de la protección y preservación del medio marino, es la única disposición de la Convención que utiliza el término "naves auxiliares".

Título

99 Debido a la falta de tiempo el Comité no pudo someter a debate la cuestión del título.

Labor futura

100 Se reconoció que la fase actual se trataba únicamente de un intercambio de puntos de vista preliminar y que la mayoría de las delegaciones no habían tenido tiempo para consultar con los expertos en el tema de sus respectivos países.

101 Por consiguiente se consideró prematuro hablar en términos de un grupo de trabajo interperiodos y se decidió continuar la labor mediante un Grupo de trabajo por correspondencia, poniendo de relieve que sus métodos de trabajo deberían ser transparentes y que debería difundir todas las observaciones recibidas.

102 También se propuso que los aspectos relativos a la seguridad se presentaran a la consideración del Comité de Seguridad Marítima.

103 Se subrayó que el objetivo debe ser la elaboración de un proyecto de instrumento capaz de conseguir una amplia ratificación.

104 La delegación de los Estados Unidos en su calidad de coordinadora acordó que difundiría las observaciones recibidas e invitó a su vez a los participantes a que difundieran sus comentarios. Su dirección de correo electrónico es la siguiente: wilcoxer@ms.state.gov.

E SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP (punto 5 del orden del día)

105 La delegación del Reino Unido, en su calidad de coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia establecido por el Comité, en su 80º periodo de sesiones, para ayudarlo en la supervisión de la implantación del Convenio SNP, presentó el documento LEG 85/5 en el que se resumen las cuestiones abordadas por el Grupo durante el lapso interperiodos, a saber: el sitio en la red, el trabajo relativo a la legislación, la necesidad de que la Secretaría supervise las contribuciones de la carga y la labor futura del Grupo. También se hizo referencia al documento LEG 85/INF.2.

106 Dicha delegación señaló que ya se había abierto un sitio en la red del Grupo de trabajo de la OMI sobre SNP, propuesto en el 84º periodo de sesiones del Comité Jurídico, con la ayuda del Sr. Eric Rosaeg, del Instituto Escandinavo de Derecho Marítimo, a quien el Grupo daba las gracias. La dirección del sitio es: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html>. El sitio contiene muchos documentos útiles que podrían ayudar a dar respuesta a las dificultades planteadas en cuanto a la implantación del régimen. También contiene una dirección de correo electrónico única para todos los miembros del Grupo, lo que permite que los documentos circulen con facilidad, además de un útil enlace con el sitio en la red de la OMI: "www.imo.org > Legal > HNS Convention Overview." El sitio en la Red del Grupo, continuará actualizándose, y se instó a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales del sector a que difundieran esa dirección entre las organizaciones pertinentes en sus respectivos países.

107 La delegación informó de que la legislación para la implantación del Convenio SNP de la Federación de Rusia, Irlanda y el Reino Unido podía encontrarse en el sitio mencionado, lo que puede ayudar a otros Estados a planificar sus propias implantaciones. En ese sitio también se ha publicado un documento del Reino Unido en el que se comparan partes de la legislación irlandesa con la del Reino Unido. De manera particular, dicho documento hace referencia a las disposiciones reglamentarias relativas a los requisitos sobre notificación de las cargas sujetas a contribución. La labor del Grupo en este ámbito podría considerarse generalmente como una "asistencia técnica" en la implantación del Convenio SNP.

108 En respuesta a las solicitudes de información sobre los motivos por los que los Gobiernos deberían adherirse al régimen SNP, formuladas en el 84º periodo de sesiones del Comité Jurídico, el Grupo presentó el documento LEG 85/INF.2 que contiene una lista, no exhaustiva, de unos 65 sucesos ocurridos desde 1995 durante el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Si bien esos sucesos fueron relativamente poco importantes, demuestran la posibilidad de que ocurra un siniestro catastrófico. Puesto que la lista se actualizará se pidió a los Estados Miembros que suministraran toda la información pertinente sobre el particular. Dicha lista podría ayudar a los Gobiernos a persuadir al sector para que apoye la implantación práctica del régimen SNP.

109 La delegación del Reino Unido mencionó el interés manifestado en el 84º periodo de sesiones del Comité Jurídico acerca de los problemas que encontraban los Estados para ratificar el Convenio SNP. A este respecto, la delegación aplaudió la labor realizada por los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) en la elaboración de una base de datos electrónica para notificar las cargas sujetas a contribución en virtud del Convenio, que ayudaría enormemente a los Estados en la implantación de las prescripciones sobre notificación, así como el trabajo del Grupo, en relación con su sitio en la red. Al ratificar el Convenio, en virtud de su artículo 43, se exige a los Estados que notifiquen

anualmente las cargas sujetas a contribución recibidas (o en el caso del gas natural licuado (GNL) que notifiquen las descargas efectuadas) durante el año civil anterior, independientemente de que el Convenio estuviera en vigor. Los Estados deben cumplir esta obligación, que facilitará la supervisión de la cantidad de cargas sujetas a contribución, y que permitiría a la OMI determinar la fecha probable de entrada en vigor del Convenio.

110 La delegación del Reino Unido hizo referencia a la propuesta que figura en el párrafo 11 del documento LEG 85/5 en el sentido de que el Comité debería sancionar que se pida a la Secretaría de la OMI que supervise las contribuciones pagadas por las cargas y que informe a ese respecto en cada periodo de sesiones del Comité Jurídico, lo que permitiría a dicho Comité supervisar los esfuerzos de los Estados e identificar el momento en que se hayan recibido 40 millones de toneladas de cargas sujetas a contribución, posibilitando así la entrada en vigor del Convenio. Este compromiso se ajustaría a la resolución de la Asamblea A.932(22) sobre la implantación del Convenio SNP. Resulta imperativo contar con un mecanismo de notificación y contribución cuando el Convenio entre en vigor.

111 El Director de los FIDAC informó al Comité de que en 1992 el Fondo había elaborado un sistema informático para supervisar, identificar y notificar las cargas sujetas a contribución. Se había sometido a prueba un prototipo que permitía el procesamiento de datos de muestra a partir de una base de datos de prueba con 100 sustancias. También señaló que se estaba elaborando una base de datos con todas las sustancias calificadas como nocivas y potencialmente peligrosas que estaría disponible en un futuro cercano. La OMI pondrá a disposición de los FIDAC datos en formato electrónico sobre las sustancias que figuran en sus convenios y códigos. El Fondo de 1992, dará comienzo a los preparativos administrativos para el establecimiento de un Fondo SNP y el Director formulará propuestas a este respecto en el periodo de sesiones de la Asamblea de los FIDAC en octubre de 2003.

112 La información facilitada por la Secretaría de la OMI indicaba que hasta ese momento habían habido dos ratificaciones del Convenio, aunque aún no se había recibido ninguna notificación respecto a cargas sujetas a contribución.

113 Numerosas delegaciones manifestaron gratitud a la delegación del Reino Unido por su labor en el Grupo de trabajo por correspondencia. Varias delegaciones señalaron la importancia de una implantación temprana del Convenio SNP e informaron sobre los preparativos de sus Gobiernos para llevarla a cabo. También se señaló que la cuestión de la entrada en vigor del Convenio ya no se trata de "si" sino de "cuando".

114 Las delegaciones apoyaron también la propuesta que figura en el párrafo 11 del documento LEG 85/5, anteriormente mencionada, referente al papel de la Secretaría en cuanto a la supervisión de las contribuciones de la carga. Además, una delegación mencionó la necesidad de que la Secretaría de la OMI preste asistencia técnica a los Gobiernos Miembros en la implantación del Convenio, particularmente en la región de la ASEAN.

115 Se señaló que la labor futura del Grupo incluiría cuestiones referentes a los seguros y a un posible sistema de control de las contribuciones al Fondo SNP. Para el funcionamiento del régimen de notificación y contribución resultará esencial contar con una comprensión general de la definición de "receptor" de las mercancías y, por consiguiente, responsable de las contribuciones al Fondo SNP.

116 También se indicó que, una vez finalizada esa tarea, la labor básica del Grupo de trabajo por correspondencia finalizaría en el 87º periodo de sesiones del Comité Jurídico, y que el Grupo

habría cumplido el mandato que le había sido encomendado en el 80º periodo de sesiones del Comité. Posteriormente el Grupo continuaría actualizando la lista de sucesos relacionados con SNP en el sitio en la Red y respondería a las cuestiones que puedan plantear los Estados Miembros. Se pidió a las delegaciones que participaran en la ingente labor que emprenderá el Grupo de trabajo en el próximo lapso interperiodos.

117 Se propuso que el Grupo se reuniera para acordar los resultados de su trabajo durante 2003, lo que permitiría elaborar un informe general para el sector en el otoño de dicho año. Se pidió la asistencia de todas las delegaciones interesadas. A este respecto, la delegación del Canadá confirmó que estaba dispuesta a acoger esa reunión, probablemente del 3 a 5 de junio de 2003 en Ottawa, y que la notificación sobre el particular se enviaría a todas las delegaciones, a las organizaciones intergubernamentales y a las entidades del sector que hubieran participado en las labores del Grupo de trabajo por correspondencia o que hubieran señalado su voluntad de asistir a la reunión. No se trataría de una reunión formal del Grupo de trabajo por correspondencia, sino más bien de una reunión entre Estados de "ideas afines". Las dirección de correo electrónico de la delegación del Canadá es benamah@tc.gc.ca. Se hizo hincapié en que se esperaba que las ONG participasen y que presentasen documentos sobre cuestiones que considerasen problemáticas.

F 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 (punto 6 del orden del día)

118 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 (Grupo mixto de trabajo) celebró su cuarta reunión del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002, bajo la presidencia del Sr. J.M. Schindler (Francia - Miembro de la OMI).

119 El Comité tomó nota de un informe verbal sobre las deliberaciones del Grupo mixto presentado por su Presidente. El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo tenía previsto presentar su informe por escrito al Comité en su próximo periodo de sesiones de abril de 2003 y al Consejo de Administración de la OIT en marzo de 2003.

120 El Presidente del Grupo mixto de trabajo informó al Comité de que, en su 83º periodo de sesiones (octubre de 2001), había aprobado dos proyectos de resoluciones y las directrices conexas sobre provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesiones corporales o muerte de la gente de mar. Dichas resoluciones fueron adoptadas posteriormente en el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI (noviembre de 2001) como resoluciones A.930(22) y A.931(22), respectivamente, ambas del 29 de noviembre del 2001. El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) había adoptado asimismo las resoluciones y las directrices en su 282º periodo de sesiones (6 de noviembre de 2001) (GB.282/10 y GB.282/STM/5). Tanto las resoluciones como las directrices entraron en vigor el 1 de enero de 2002.

121 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo había dado inicio a la segunda parte de su mandato, que consiste en supervisar la implantación de las resoluciones y de las directrices conexas y evaluar la situación general.

122 En el marco de dicho proceso, el Grupo había preparado dos cuestionarios para remitirlos a las Administraciones nacionales competentes y a las organizaciones relevantes, según proceda. La información incluirá: medidas adoptadas por los Gobiernos acerca de la implantación de las directrices; dificultades experimentadas por los Gobiernos en la implantación de las directrices; y medidas adoptadas para resolver los casos de abandono, lesiones corporales y muerte de la gente de mar, en especial si guardan relación con la implantación de las resoluciones.

123 Partiendo de la información recopilada y habida cuenta de la marcha de la labor relativa a la revisión y refundición de los convenios marítimos de la OIT en un único instrumento, convendría que el Grupo examinara asimismo la necesidad de proseguir con esta labor, a fin de poder presentar una recomendación sobre el particular a los órganos rectores de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT. Por consiguiente, el Grupo pidió la autorización del Comité para distribuir los dos cuestionarios a fin de reunir la información a tiempo para su próxima reunión, cuya celebración está prevista en octubre / noviembre de 2003.

124 El Comité manifestó su agradecimiento por la labor desarrollada por el Grupo de trabajo mixto, bajo la competente presidencia del Sr. Schindler, habida cuenta de la naturaleza compleja y diversa de las cuestiones sometidas a examen.

125 El Comité reconoció que era de suma importancia que el Grupo mixto de trabajo prosiguiese su labor y que se avance, en el ámbito nacional, en la implantación de las resoluciones A.930(22) y A.931(22) y las directrices conexas.

126 El Comité pidió a la Secretaría que distribuya los dos cuestionarios y alentó a los Gobiernos y a las organizaciones pertinentes a que presenten la información requerida, tomando en consideración el informe correspondiente a la cuarta reunión del Grupo mixto especial de expertos. El Comité respaldó la celebración de la 5ª reunión del Grupo. En ese sentido, se observó que convendría decidir la fecha de dicha reunión con bastante antelación a la misma y, de ser posible, programarla para una semana en la que no se celebren otras reuniones.

127 La delegación de Singapur anunció la reciente constitución de un fondo mixto para la gente de mar abandonada al que han contribuido la Autoridad portuaria de dicho país y los sindicatos de la gente de mar.

G COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA (punto 7 del orden del día)

128 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada en el documento LEG 85/7, en especial del informe sobre la marcha de la implantación del subprograma de enero a junio de 2002.

129 El Director de la División de Cooperación Técnica recalcó la importancia que reviste la implantación del subprograma, habida cuenta de las solicitudes de asistencia que se reciben constantemente de numerosos países que desean actualizar su legislación marítima. Tomó nota de los esfuerzos realizados por su División, en colaboración con la Oficina Jurídica, para superar varias restricciones externas, incluida la necesidad de encontrar consultores debidamente preparados para facilitar asesoramiento en el campo de la legislación marítima. En ese sentido, alentó a los Gobiernos para que faciliten la contratación de profesionales adecuados en el ámbito jurídico a fin de integrarlos en la lista de consultores de la OMI.

130 Otra limitación era la falta de disponibilidad de consultores a medio y largo plazo para realizar un examen detallado de la legislación marítima, en el ámbito nacional. Por lo general, las misiones son de corta duración. No obstante, se está haciendo todo lo posible para garantizar el desarrollo de misiones de mayor duración.

131 Alentó a los Estados para que faciliten la labor de la OMI suministrando información de referencia completa. Recalcó asimismo la necesidad de garantizar un seguimiento adecuado de esta asistencia mediante la implantación de las recomendaciones que figuran en los informes preparados por los consultores de la OMI.

132 El Director resaltó asimismo el apoyo continuo facilitado al Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI en el marco del subprograma, en particular la financiación de becas. Elogió los esfuerzos conjuntos de la División de Cooperación Técnica y de la Oficina Jurídica en la implantación del subprograma.

133 Al responder a preguntas planteadas por las delegaciones, el Director de la División de Cooperación Técnica informó acerca del proceso de descentralización de las actividades de cooperación técnica destinado a garantizar la eficacia de la implantación del subprograma en el ámbito regional. Asimismo, le aseguró al Comité que su División seguirá cooperando en el fomento de la aceptación del Convenio SNP así como de otros instrumentos en relación con los cuales se hayan experimentado dificultades.

134 Se hizo referencia a la importancia del sitio en la Red sobre SNP ([www.imo.org>Legal>HNS](http://www.imo.org/Legal/HNS) Convention Overview) para fomentar la aceptación de este instrumento y el intercambio de información sobre la implantación de la legislación.

135 La delegación de Ecuador manifestó su agradecimiento por el apoyo que estaba recibiendo en relación con la elaboración de nueva legislación marítima.

H CUESTIONES SURGIDAS DEL 88º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 8 del orden de día)

136 El Comité Jurídico tomó nota de la información que figura en el documento LEG 85/8.

I EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO (punto 9 del orden de día)

137 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 85/9 sobre el estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico.

138 El Comité tomó nota de la información facilitada por las delegaciones miembros, tal como se indica a continuación:

Australia, Canadá, Dinamarca, Finlandia, Alemania, Noruega, Suecia y Reino Unido

139 Estos países han firmado, a reserva de su ratificación, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001.

España

140 Este país ha firmado el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, sin reserva en cuanto a su ratificación, aceptación o aprobación ulteriores.

Australia

141 Este país se ha convertido en Parte en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976.

Singapur

142 Este país está ultimando los trámites para su adhesión al Convenio SUA.

Reino Unido

143 Se han iniciado consultas preliminares en relación con los requisitos de notificación que impone el Convenio SNP.

J OTROS ASUNTOS (punto 10 del orden del día)**a) Debate de las medidas para proteger a la tripulación y a los pasajeros contra los actos delictivos que se puedan cometer en los buques**

144 La delegación del Japón presentó el documento LEG 85/10, en el cual se da cuenta de un suceso reciente en el cual dos marinos filipinos asesinaron a un primer oficial de máquinas japonés que se encontraba franco de servicio en un buque de pabellón panameño en alta mar. El capitán tuvo que mantener a los sospechosos detenidos a bordo durante un mes mientras permaneció en puerto antes de poder entregarlos a un centro de detención en tierra.

145 De acuerdo con la delegación japonesa, este caso suscitó varias cuestiones, entre ellas el hecho de que, de conformidad con la CONVEMAR, el Estado de abanderamiento tiene jurisdicción exclusiva en alta mar, pero cuando acontece un suceso a bordo de un buque geográficamente lejos del territorio de su Estado de abanderamiento, puede ser difícil para éste tomar las medidas necesarias para ejercer su jurisdicción.

146 Por consiguiente, su delegación sugirió que quizás sea necesario establecer un sistema en virtud del cual el buque pueda entregar sospechosos al Estado ribereño más próximo lo antes posible.

147 La delegación invitó al Comité a que, sirviéndose de este caso a título de ejemplo, decidiera si el Convenio SUA es de un ámbito lo suficientemente amplio para aplicarlo a este caso y, de lo contrario, si se debería establecer un nuevo sistema, similar al que se utiliza en el sector de la aviación (Convenio de Tokio).

148 La delegación de las Filipinas manifestó su pésame a la familia del oficial que pereció en el suceso y señaló que los dos sospechosos se encuentran ahora bajo arresto en Panamá, a la espera de un juicio. La delegación informó que había propuesto a las autoridades de su país revisar el código penal para asegurarse de que contempla los delitos cometidos por su gente de mar mientras presta servicio en buques de pabellón extranjero. Señaló además que este suceso

tuvo lugar en un marco de creciente globalización del sector marítimo y de utilización de tripulaciones multinacionales. Se mostró partidaria de seguir debatiendo las cuestiones que atañen al derecho internacional, el ámbito jurisdiccional de las legislaciones penales nacionales y los derechos y obligaciones de los Estados de abanderamiento y de los Estados rectores de puertos, tal como se han planteado a raíz del suceso.

149 El Comité mantuvo un intercambio de opiniones preliminar sobre las cuestiones planteadas en el documento LEG 85/10. Las delegaciones que intervinieron se mostraron divididas en cuanto a si el Convenio SUA era aplicable a este suceso. Algunas delegaciones manifestaron que el Convenio sería de aplicación si se demuestra que el acto de violencia puso en peligro la seguridad de la navegación del buque. Otras delegaciones opinaron que el Convenio no era necesariamente de aplicación al suceso ya que el propósito fundamental del Convenio son los actos de terrorismo que ponen en peligro la seguridad de la navegación. Pareciera que el suceso motivo de debate era un acto de carácter personal, resultante en un asesinato u homicidio involuntario tipificado en la legislación penal general del Estado de abanderamiento. Se señaló que las circunstancias atenuantes, como la de defensa propia, podrían dejar un delito, supuestamente intencional, fuera del ámbito de aplicación del Convenio SUA. El Comité acordó que la aplicación del Convenio dependería de los hechos y las circunstancias de cada caso en particular, incluida la categoría y las responsabilidades de la víctima y si se disponía de medidas alternativas para asegurarse de que tales responsabilidades siguieran cumpliéndose durante una emergencia.

150 Se informó al Comité de otros casos de actos delictivos cometidos en alta mar respecto de los cuales no estaba claro qué leyes procedía aplicar. Varias delegaciones señalaron que convendría examinar con detenimiento el asunto a fin de ocuparse no sólo de los delitos cometidos contra los oficiales de los buques sino también contra tripulantes y pasajeros en los casos en que la seguridad de la navegación quizás no se vea directamente amenazada. Estos casos ponen de relieve el problema de decidir qué procedimiento seguir con sospechosos que no son nacionales del Estado del puerto en el cual hace escala el buque.

151 Varias delegaciones se mostraron preocupadas por la sugerencia de que debería obligarse o forzar a un Estado ribereño a aceptar la entrega de una persona extranjera objeto de sospecha en el caso de que el delito se cometa en un buque de pabellón extranjero en alta mar. Esto, dijeron, equivaldría a apartarse de los principios establecidos en la CONVEMAR y debería constituir una decisión de carácter discrecional.

152 A juicio de algunas delegaciones quizás no fuese necesario elaborar un nuevo convenio internacional para ocuparse de este asunto. Podrían elaborarse directrices para capitanes y Estados ribereños que faciliten orientaciones prácticas para hacer frente a tales situaciones y para recordar a los Estados de abanderamiento de la responsabilidad que les incumbe de hacer cumplir sus leyes penales en buques de su pabellón. De otra manera, o adicionalmente, podría ponerse énfasis en la legislación nacional o en acuerdos bilaterales de extradición y colaboración.

153 En respuesta a la sugerencia de que el Comité Marítimo Internacional podría ayudar a recoger información pertinente sobre los procedimientos actualmente en práctica, la delegación observadora del CMI señaló que por lo general la Organización se ocupaba de cuestiones legislativas internacionales de carácter privado, aunque estaba dispuesta a elaborar un cuestionario, en consulta con la Secretaría de la OMI, para reunir información acerca de legislaciones nacionales existentes que podrían ser de interés para las cuestiones que se debaten.

154 La delegación observadora de la CIOSL manifestó que el Convenio SUA, por lo general, no sería de aplicación a casos de homicidios de oficiales a bordo si el certificado de dotación de seguridad preveía contingencias ordinarias, tales como que un oficial se encontrase indispuerto. Esta delegación era partidaria de un enfoque amplio en el cual se tuviese en cuenta la preocupación por la tripulación y los pasajeros y se mostró de acuerdo con la necesidad de elaborar directrices.

155 La delegación observadora de la UICN señaló que en el preámbulo del Convenio se establece expresamente que "los actos de la tripulación, que están sujetos a la disciplina normal de a bordo, quedan fuera del ámbito del presente Convenio". El delegado planteó una serie de puntos de procedimiento acerca de la aplicación del Convenio al caso de que se trataba y se mostró partidario de la elaboración de las directrices para ayudar a los Estados a preparar una legislación nacional.

156 El Comité convino en que no sería apropiado incluir este asunto en la revisión del Convenio. Acordó también que sería prematuro decidir si procedía incluir este asunto en su programa de trabajo como un punto separado hasta que se dispusiera de más información sobre las prácticas habituales en los Estados y sobre sus legislaciones nacionales. Debería aplazarse asimismo la decisión sobre si convenía contar con un nuevo instrumento y la forma que habría de adoptar. Por lo tanto, el Comité aceptó la oferta del CMI de elaborar un cuestionario, en consulta con los funcionarios de la Oficina Jurídica de la OMI, que la OMI enviará a los Gobiernos Miembros solicitándoles información que pueda ser de interés cuando el Comité vuelva a examinar este asunto.

b) Lugares de refugio

157 La Secretaría presentó el documento LEG 85/10/1 en el cual se informa acerca de los resultados del 48º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) sobre asuntos relacionados con la cuestión de los lugares de refugio.

158 El Subsecretario General y Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité de que el Comité de Seguridad Marítima (CSM), el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) y el Subcomité NAV habían examinado los aspectos operacionales de esta cuestión. Señaló que se estaban elaborando tres proyectos de resolución de la Asamblea sobre este particular. Uno de ellos, elaborado por el Subcomité NAV, contiene directrices sobre los lugares de refugio para los buques necesitados de ayuda. Se informó al Comité Jurídico de que, por invitación del CSM en su 76º periodo de sesiones, en diciembre de 2002, pudiera ser que se le pidiese que examinase desde un punto de vista jurídico la labor que se realiza (es decir, responsabilidad e indemnización por daños ocasionados por la entrada en un lugar de refugio de un buque necesitado de ayuda).

159 El representante del Comité Marítimo Internacional (CMI) presentó el documento LEG 85/10/3, en el que figuran los resultados de un estudio que realizó a instancias del Comité, destinado a determinar hasta qué grado las legislaciones nacionales se ocupan del problema de los buques en peligro en busca de refugio. El cuestionario que se hizo circular entre los miembros del CMI se refería en particular a los artículos pertinentes del Convenio de Cooperación, el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo y la CONVEMAR. Las respuestas de los miembros del CMI no indicaron que los Estados hubieran impuesto responsabilidades jurídicas a los propietarios de tales buques. Él tomó nota de que el CMI estaba analizando las cuestiones relativas a la responsabilidad. Sobre este particular indicó que se plantean dos posibles preguntas: ¿cuáles son las responsabilidades que asume un Estado que

permite a un buque entrar en un lugar de refugio bajo su jurisdicción?, y, ¿cuáles son las responsabilidades que le incumben a un Estado que rehúsa tal entrada?

160 Una delegación sugirió que, juntamente con la responsabilidad por contaminación, también habría que ocuparse de la responsabilidad por pérdida de vidas.

161 El representante de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) indicó la posible necesidad de contar con otros instrumentos para cubrir las lagunas que existen en el régimen de indemnización vigente.

162 Una delegación comentó que la ausencia de legislación nacional en relación con estos aspectos del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, del Convenio de Cooperación y de la CONVEMAR, tal como se señalaba en el documento del CMI, no indicaba necesariamente un bajo grado de aplicación de estas obligaciones, puesto que algunos Estados se ocupaban de esta materia mediante decisiones ejecutivas.

163 También se sugirió que los estudios sobre responsabilidad deberán centrarse en la responsabilidad de la persona o del Estado que presta ayuda, la responsabilidad por los gastos incurridos en la prestación de la ayuda y la responsabilidad del propietario del buque que recibe ayuda.

164 El Comité Jurídico expresó su agradecimiento unánime al CMI por la valiosa ponencia contenida en el documento LEG 85/10/3, así como por la versión más completa del estudio que se ha archivado en la biblioteca de la OMI. El Comité decidió examinar los aspectos jurídicos de los proyectos de resolución de la Asamblea sobre la cuestión de la responsabilidad en relación con los lugares de refugio en el caso de que así se lo pidiese el Comité de Seguridad Marítima.

165 Se pidió a la Secretaría que circulara a la mayor brevedad los proyectos de resolución, con bastante antelación al próximo periodo de sesiones del Comité. También se le pidió que examinara, en colaboración con el CMI, las disposiciones de los instrumentos internacionales vigentes y de las legislaciones nacionales que tratan de la responsabilidad y la indemnización y su aplicación en la cuestión de los lugares de refugio, lo cual ayudaría al Comité a determinar las lagunas existentes en el sistema actual. Se manifestó que convendría animar a los Miembros a presentar información sobre sus legislaciones nacionales y prácticas habituales.

c) Actuación con respecto a las personas rescatadas en el mar

166 El Comité recordó la resolución A.920(22) "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar", en la cual la Asamblea pidió al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación que, bajo la dirección del Consejo, examinasen con carácter prioritario los convenios internacionales pertinentes y todo otro instrumento de la OMI que fuese de su incumbencia a efectos de identificar cualesquiera lagunas, contradicciones, ambigüedades, imprecisiones e insuficiencias y que, a la luz de tal examen, adoptasen las medidas necesarias.

167 El Subsecretario General y Director de la División de Seguridad Marítima señaló a la atención del Comité el párrafo dispositivo 5 de la resolución A.920(22), en el cual la Asamblea pidió al Secretario General que presentase a la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, un informe sobre los avances realizados en ese lapso. Tomando nota de que la resolución establece que la labor en este ámbito habría de realizarse bajo la dirección del Consejo, señaló que será necesario que el Comité Jurídico decidiese en su 86º periodo de

sesiones que informe elaborará para el vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea con el fin de que el Consejo lo examine en su 90º periodo de sesiones, en junio de 2003.

168 El Comité tomó nota de las recientes novedades habidas en relación con la actuación con respecto a las personas rescatadas en el mar, a las que se hace referencia en el documento LEG 85/10/2. En relación con la reunión interorganismos celebrada en Ginebra en julio de 2002, a la que se hace referencia en el párrafo 5 del documento LEG 85/10/2, el Subsecretario y Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité de que el Comité de Seguridad Marítima iba a examinar el informe sobre las conclusiones de la reunión de Ginebra en su 76º periodo de sesiones, en diciembre. El Comité manifestó su satisfacción por la iniciativa del Secretario General de fomentar la cooperación interorganismos.

169 Tras tomar nota de que el CSM había determinado que el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo era uno de los instrumentos que quizás fuese necesario revisar, y de que en el documento LEG 85/10/2 se señala a la atención en particular el artículo 10 de ese Convenio, que trata de la obligación del capitán de prestar asistencia a las personas en peligro de perderse en el mar, la delegación observadora del CMI recordó que este Convenio constituía ante todo un convenio de derecho privado y que las disposiciones del artículo 10 se concibieron con el fin de garantizar que el ejercicio de tal obligación no invalidaba las reclamaciones de salvamento. El delegado observador opinó que el Convenio Internacional sobre Salvamento quizás no fuese el medio más apropiado para tratar los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar desde la perspectiva del derecho público.

170 El Comité decidió que en este periodo de sesiones no había necesidad de adoptar ninguna medida específica, pero tomó nota de que otros órganos de la OMI podrían solicitar el examen de determinadas cuestiones y de que tendría que decidir en su próximo periodo de sesiones cuál informe provisional habría de presentar al Consejo para que lo transmitiese a la vigésima tercera Asamblea.

d) Conferencia sobre la calidad del transporte marítimo

171 Al examinar el documento LEG 85/10/4, que trata de una conferencia sobre la calidad del transporte marítimo organizada por Dinamarca en julio de 2002, el Comité decidió considerar el documento como un punto informativo.

172 El Subsecretario General y Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité de que la resolución que figura en el documento LEG 85/10/4 se presentó al Consejo para que la examine en su próximo periodo de sesiones en relación con el punto del orden del día sobre el plan de auditorías modelo de la OMI que se ha propuesto. Se presentó además al Comité de Seguridad Marítima para su examen, en relación con el punto del orden del día relativo al factor humano.

173 Varias delegaciones se mostraron preocupadas por las declaraciones incluidas en la resolución adjunta al documento LEG 85/10/4, que parecen poner en tela de juicio el rendimiento de los Estados de abanderamiento. Una delegación observó que la resolución no define la frase "calidad del transporte marítimo".

174 Si bien se mostró de acuerdo con que el documento debería considerarse como un documento informativo, una delegación señaló que conviene que la Organización tenga en cuenta las ideas desarrolladas en reuniones gubernamentales tales como la Conferencia sobre la calidad del transporte marítimo.

175 El Comité manifestó su agradecimiento a Dinamarca por señalar a su atención la conferencia y decidió que de momento no era preciso tomar ninguna otra medida.

Nota de agradecimiento

176 El Comité rindió tributo a tres personas que habían sido miembros del mismo durante largo tiempo - Sr. O. Bozrikov (Federación de Rusia), Sr. H. Muttillainen (Finlandia) y Sr. H. Tanikawa (Japón), que se retiraban al finalizar el presente periodo de sesiones.

177 El Comité les agradeció su dedicación a las labores del Comité durante varios años y su valiosa contribución a la elaboración de los Convenios de la OMI

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 85º 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 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
 - 4 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)
 - 5 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
 - 6 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
 - 7 Cooperación técnica: Subprograma de legislación marítima
 - 8 Cuestiones surgidas del 88º periodo de sesiones del Consejo
 - 9 Examen del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
 - 10 Otros asuntos
 - 11 Informe del Comité

ANEXO 2**INFORME DEL PRESIDENTE (PAÍSES BAJOS) DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO, PRESENTADO AL COMITÉ JURÍDICO EN SU 85º PERIODO DE SESIONES**

El Grupo de trabajo se reunió toda la jornada del miércoles 23 de octubre de 2002. Las deliberaciones fueron positivas y constructivas.

Participaron en la reunión del Grupo delegaciones de Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, Chile, Chipre, Croacia, Dinamarca, España, Estados Unidos, Estonia, Francia, Grecia, India, Indonesia, Italia, Japón, Kuwait, Malasia, Malta, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República de Corea, la Cámara Naviera Internacional y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización.

Artículo 10

Basándose en las deliberaciones mantenidas en el Pleno, el Grupo de trabajo examinó la cuestión planteada en relación con el artículo 10, es decir, las medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio.

El Grupo de trabajo llegó a la conclusión de que las propuestas sobre temas de fondo deberían ser presentadas por las delegaciones, como en el caso de la propuesta de Alemania.

La propuesta de Canadá relativa al párrafo 1 se seguirá examinando en el lapso interperiodos en relación con el párrafo 6.

El Grupo de trabajo pidió a la Secretaría que elaborara un documento sobre el mandato de la OMI para regular los poderes de intervención del Estado ribereño en la ZEE, dentro del marco del derecho internacional, incluida la CONVEMAR.

Artículo 11

Basándose en las deliberaciones mantenidas en el Pleno, el Grupo de trabajo examinó las siguientes tres cuestiones planteadas:

- .1 Adición de las palabras "razonable y proporcional al riesgo" para calificar todos los costes.**
- .2 Inclusión o no de las palabras "acto de terrorismo" en el párrafo 1 del artículo 11.
- .3 Inclusión o no de la disposición sobre contribución de la carga en el artículo 11.

Por lo que respecta a la adición de las palabras "razonable y proporcional al riesgo", para calificar los costes, el Grupo de trabajo llegó a la conclusión de que:

- la expresión "razonable y proporcional" debería estar referida a las medidas adoptadas en virtud del proyecto de convenio en vez de a los costes; y

- los regímenes de limitación de la responsabilidad aplicables ofrecen suficiente garantía de que los costes que corren a cargo del propietario de buque son razonables y proporcionales.

La delegación de los Países Bajos se ocupará de esta cuestión en el lapso interperiodos.

Por lo que respecta a la inclusión, o no, de la expresión "acto de terrorismo" en el párrafo 1 del artículo 11, que fue el segundo punto que se examinó en el Pleno, el Grupo de trabajo no pudo llegar a una conclusión. Reconoció las preocupaciones del sector naviero a este respecto, y las delegaciones de Chipre y del Reino Unido se mostraron dispuestas a examinar y, si es necesario, elaborar, una propuesta para vincular el medio de defensa del propietario del buque a las medidas de protección del buque.

Por lo que respecta a la cuestión de incluir o no una disposición sobre la contribución de la carga en el artículo 11, el Grupo de trabajo no pudo llegar a ninguna conclusión. La delegación de la ICS acordó presentar una propuesta respecto a esta disposición en el lapso interperiodos.

El último punto relativo al párrafo 1 del artículo 11 se refiere a la observación hecha en el Pleno por la delegación de España respecto a la supresión de las palabras "y de cualquier asesoramiento técnico conexo y demás servicios prestados". Estas palabras aparecían en el proyecto de texto que los Países Bajos presentaron en el 84º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

El Grupo de trabajo coincidió con la opinión de que estas palabras se suprimieran ya que todos los costes de localización, balizamiento y remoción de restos de naufragio serán resarcibles.

Artículo 12

Basándose en las deliberaciones mantenidas en el Pleno, el Grupo de trabajo examinó la cuestión planteada en relación con el artículo 12, es decir, la nueva redacción del texto introductorio de este artículo.

Se formularon propuestas para esa nueva redacción, las cuales se incorporarán en el lapso interperiodos. A este respecto, se tendrán debidamente en cuenta los siguientes puntos:

- impedir las divergencias en cuanto a la responsabilidad con respecto a otros convenios existentes en la medida en que sean aplicables;
- centrarse en los aspectos de responsabilidad y no comprometer las acciones que pueden emprenderse en el marco del proyecto de convenio.

Artículo 13

Basándose en las deliberaciones mantenidas en el Pleno, el Grupo de trabajo debatió la cuestión planteada en relación con el artículo 13, es decir la disyuntiva entre la acción directa o el certificado de inscripción, así como la cuestión de la aclaración de los límites del seguro.

La mayoría de los participantes fueron partidarios de mantener el texto actual del párrafo 1 del artículo 13.

Además, algunas delegaciones expresaron su preferencia por el certificado de inscripción, y estaban dispuestas a presentar ponencias en ese sentido durante el lapso interperiodos y/o en el 86° periodo de sesiones del Comité Jurídico.

Artículo 1, párrafo 1

Por último, el Grupo de trabajo debatió una propuesta de la delegación de Italia para suprimir las palabras "de conformidad con el derecho internacional" en la definición de la zona de aplicación del Convenio que figura en el párrafo 1 del artículo 1, ya que, a juicio de esa delegación, tales palabras eran superfluas. La propuesta no recibió ningún apoyo.

La delegación de los Países Bajos se ocupará en el lapso interperiodos de la cuestión planteada por la delegación de Chipre con respecto a la certificación.

El Grupo de trabajo pidió que se tuviera a bien incluir el presente informe en el informe final del Comité Jurídico.
