



COMITÉ JURÍDICO
86º periodo de sesiones
Punto 15 del orden del día

LEG 86/15
2 mayo 2003
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA
EN SU 86º PERIODO DE SESIONES**

	Párrafos N^{os}	Página N^o
A	INTRODUCCIÓN	1 - 16 4 - 7
B	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	7 17
C	ELECCIÓN DE LA MESA	18 - 19 7
D	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	7 - 11 20 - 39
E	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)	11 - 19 40 - 93
F	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA:	
	a) informe de los resultados de la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974; y	19 - 21 94 - 104
	b) labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar	21 - 22 105 - 113

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 N^{os}	Página N^o
G	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	22 - 23 114 - 117
H	LUGARES DE REFUGIO	118 - 133 23 - 25
I	ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR	25 - 26 134 - 136
J	CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS EN EL MAR	26 137 - 139
K	PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DE LAS REUNIONES PARA 2004	26 - 27 140 - 144
L	CUESTIONES SURGIDAS DEL 89º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	27 145
M	COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	27 146
N	OTROS ASUNTOS	
	a) Resolución judicial sobre el significado del término "avería" en el MARPOL 73/78	28 147 - 148
	b) Participación de los organizadores regionales de integración económica en los convenios de la OMI	28 149
	c) Ofrecimiento de cooperación presentado por el Comité Marítimo Internacional (CMS)	28 150 - 151
	d) Debate sobre las medidas para proteger a la tripulación y a los pasajeros contra los delitos cometidos en los buques	28 - 29 152 - 157
ANEXO 1	- ORDEN DEL DÍA DEL 86º PERIODO DE SESIONES	
ANEXO 2	- INFORME DEL PRESIDENTE (PAÍSES BAJOS) DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE REMOCIÓN DE RIESGOS DE NAUFRAGIO PRESENTADO AL COMITÉ JURÍDICO EN SU 86º PERIODO DE SESIONES	
ANEXO 3	- PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ JURÍDICO HASTA 2010	

- ANEXO 4 - MANDATO REVISADO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE EL CONVENIO Y EL PROTOCOLO SUA DE 1988

- ANEXO 5 - PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ARTÍCULO 3 2) DEL CONVENIO SUA Y DE UN NUEVO ARTÍCULO *3bis* Y UN NUEVO ARTÍCULO *3ter* DEL CONVENIO SUA, PRESENTADAS POR UN GRUPO DE TRABAJO OFICIOSO

A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 86º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 28 de abril al 2 de mayo de 2003, bajo la presidencia del Sr. A.H.E. Popp (Canadá).

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

ALEMANIA	ISLANDIA
ARGELIA	ISLAS MARSHALL
ARGENTINA	ITALIA
AUSTRALIA	JAMAICA
BAHAMAS	JAPÓN
BÉLGICA	KENYA
BRASIL	KUWAIT
BULGARIA	LETONIA
CANADÁ	LÍBANO
CHILE	LIBERIA
CHINA	MALTA
CHIPRE	MARRUECOS
COLOMBIA	MÉXICO
CUBA	NIGERIA
DINAMARCA	NORUEGA
ECUADOR	PAÍSES BAJOS
EGIPTO	PANAMÁ
ESPAÑA	PERÚ
ESTADOS UNIDOS	POLONIA
ESTONIA	PORTUGAL
FEDERACIÓN DE RUSIA	REINO UNIDO
FILIPINAS	REPÚBLICA DE COREA
FINLANDIA	SEYCHELLES
FRANCIA	SINGAPUR
GHANA	SUECIA
GRECIA	TAILANDIA
GUATEMALA	TRINIDAD Y TABAGO
HONDURAS	TÚNEZ
INDIA	TURQUÍA
INDONESIA	UCRANIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	URUGUAY
IRLANDA	VENEZUELA

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

3 En el periodo de sesiones participó un representante de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y un representante del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados.

4 Participaron en el periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
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)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE
BUQUES TANQUE (ITOPF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)

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

6 Señaló que el orden del día del presente periodo de sesiones del Comité era muy denso, con varios puntos de alta prioridad para la labor de la Organización, siendo el primero, la revisión por parte del Comité de los dos instrumentos conocidos con el nombre de instrumentos SUA (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).

7 En relación con esto, el Secretario General señaló a la atención del Comité la adopción, en diciembre de 2002, de enmiendas importantes al Convenio SOLAS en la forma de un nuevo capítulo que incorpora el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), el cual, junto con otras medidas, tiene por objeto fortalecer la protección marítima y prevenir actos de terrorismo contra el transporte marítimo.

8 Añadió que los instrumentos SUA son parte importante del mecanismo de protección instituido por la OMI para proteger al sector del transporte marítimo internacional de actos de terrorismo, y que actualmente, el Convenio tenía un total de 87 Estados Contratantes, 31 de los cuales se habían constituido en Partes Contratantes tras el fatídico ataque terrorista del 11 de

septiembre de 2001. El Secretario General señaló que las enmiendas a los instrumentos SUA que actualmente estaba examinando el Comité Jurídico ayudarían a garantizar que se enjuicia a todos los sospechosos de comisión de actos terroristas, sin importar en qué parte del planeta traten de ocultarse. Por ello, instó al Comité a que concluyera su revisión tan pronto como le fuera posible, teniendo en cuenta que se ha de notificar al Consejo la fecha en que será posible convocar una conferencia diplomática en la que se adopten las enmiendas, y que más adelante en el año informará a la Asamblea de las medidas que han adoptado el Comité Jurídico, el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Facilitación, en cumplimiento de la resolución A.924(22) de la Asamblea 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.

9 A continuación el Secretario General se refirió a la cuestión del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, punto que figuraba desde hacía tiempo en el orden del día del Comité, y señaló que había varias cuestiones básicas pendientes de resolver antes de que este instrumento pueda considerarse listo para que lo adopte una conferencia diplomática. Dijo que la nota preparada por la Secretaría en consulta con la Oficina de Derecho del Mar de Nueva York, a solicitud del Comité, ayudaría a solventar las dudas que pudieran quedar sobre una de estas cuestiones pendientes, que habían sido fuente de inquietud para varias delegaciones, a saber, la legitimidad del mandato de la OMI por lo que se refiere a elaborar reglas internacionales sobre remoción de restos de naufragio.

10 Otro punto prioritario para la Organización que también figuraba en el orden del día del presente periodo de sesiones del Comité Jurídico era la cuestión de los lugares de refugio. El asesoramiento facilitado por el Comité sobre la validez del mandato de la OMI por lo que respecta a fomentar la designación de lugares de refugio había posibilitado la elaboración, por parte del Comité de Seguridad Marítima, de directrices sobre esta cuestión. En el presente periodo de sesiones el Comité iba a revisar este proyecto de directrices desde una perspectiva jurídica para facilitar su adopción en la próxima Asamblea. El Secretario General también manifestó estar al tanto de la labor que estaba llevando a cabo el Comité, conjuntamente con el Comité Marítimo Internacional (CMI), sobre los aspectos de responsabilidad e indemnización relacionados de la cuestión de los lugares de refugio y dijo que, para el Comité de Seguridad Marítima sería útil el asesoramiento que el Comité Jurídico le pudiera facilitar sobre estos aspectos, tan pronto como esté disponible, para ayudarlo en el examen de esta cuestión. A este respecto, alentó a los Gobiernos Miembros a responder sin demora al cuestionario que se había distribuido.

11 El Secretario General aclaró que no era su intención detenerse en los pormenores de todos los demás puntos importantes del orden del día del Comité, pero que quería comentar que constituía una amplia variedad de temas de interés para la Organización que ponían en evidencia, cada vez más claramente, el papel asesor que se espera que desempeñe el Comité. No obstante, mencionó en particular la importante función del Comité, no solamente por lo que respecta al seguimiento, sino también por la ayuda que presta en facilitar la entrada en vigor del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP). Probablemente éste sea el tratado más complejo que ha elaborado el Comité y, no obstante la adhesión de Marruecos, en marzo de 2003, son solamente tres los Estados Contratantes del Convenio. Dejando a un lado el requisito del tonelaje, para que el Convenio entre en vigor tendrían que adherirse como mínimo al mismo otros nueve Estados.

12 En este aspecto, el Secretario General encomió no solamente al Comité Jurídico por su labor, sino también la del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, en particular por lo que se refiere al diseño de un sistema prototipo para determinar las cargas sujetas a contribución e informar sobre las mismas, de conformidad con las disposiciones del Convenio SNP y alentó a todos los delegados a que asistieran a la demostración de este sistema, prevista para el miércoles de dicha semana. Añadió que este aspecto del Convenio SNP había sido uno de los principales obstáculos para la ratificación, y que el Sr. Måns Jacobsson y su equipo merecían un agradecimiento por los esfuerzos realizados para superarlo.

13 A continuación, el Secretario General se refirió a un punto relativamente nuevo del orden del día del Comité, esto es, el tratamiento que debía dárseles a los delitos cometidos a bordo de buques de pabellón extranjero en alta mar, dado que, según él, esto pone sobre el tapete otro aspecto de la cuestión de la protección marítima y le incumbía a la Organización examinar este tema y sugerir un plan de acción apropiado. El cuestionario que habían preparado conjuntamente el CMI y la Secretaría había constituido un primer paso muy útil en este proceso y aguardaba con interés avances futuros respecto de esta cuestión.

14 Para concluir, el Secretario General dio garantías al Comité sobre la disponibilidad de la Secretaría para prestar todos los servicios y medios que puedan ser necesarios y deseó a los delegados un debate fructífero y una estancia muy placentera en Londres.

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

16 A continuación se resumen las deliberaciones del Comité sobre cada punto del orden del día.

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

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

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

18 El Comité unánimemente reeligió por aclamación al Sr. A.H.E. Popp, Q.C. (Canadá) como su Presidente para 2003. El Comité también reeligió por aclamación al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y al Sr. Chai Lee-Sik (República de Corea) como Vicepresidentes para 2003.

19 Siguiendo la práctica de otros comités, el Comité Jurídico decidió que en adelante elegirá la mesa al terminar el periodo de sesiones ordinario de cada año civil. En consecuencia, el Comité acordó que la elección correspondiente a 2004 se realizará durante su 87º periodo de sesiones, en octubre de 2003.

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

20 El Comité prosiguió el examen de este punto del orden del día.

21 La delegación de los Países Bajos, que coordina las consultas interperiodos, presentó el documento LEG 86/4 en el que se exponen los antecedentes y se resumen los resultados de

dichas consultas. Esta delegación también presentó el documento LEG 86/4/2 en el que se hace hincapié en dos cuestiones de suma importancia que, en su opinión, debería resolver el Comité, esto es, la jurisdicción con respecto a la remoción de restos de naufragio y el seguro obligatorio o prueba de garantía financiera.

22 El Grupo internacional de Clubes P e I presentó el documento LEG 86/4/3 en el que se exponen las razones por las que debería permitirse que un propietario inscrito pudiera demostrar que está respaldado por una garantía financiera exhibiendo un certificado de inscripción en un club miembro del Grupo internacional, en vez de, según se estipula en el actual proyecto de convenio, tener que presentar un certificado de seguro, o de otro tipo de garantía financiera respaldada por un Gobierno, del tipo prescrito en el Convenio de Responsabilidad Civil. En el documento también se explica por qué los Clubes estiman que no es necesario contar con el recurso a la acción directa. También se presentó el documento LEG 86/4/4 en el que se explica el formato contenido y propósito del certificado de inscripción. También se explicó pormenorizadamente por qué en el caso del **Assi Eurolink** no se aceptó la declaración presentada con respecto a invocar la cláusula "Pagar para ser pagado", por parte del Club P e I en cuestión.

23 La Secretaría presentó el documento LEG 86/4/1, preparado en consulta con la División de Asuntos Oceánicos y Derecho del Mar, Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas (DOALOS), sobre la competencia de la OMI para reglamentar los poderes de intervención de los Estados ribereños en las zonas económicas exclusivas. En dicha ponencia, la Secretaría señaló específicamente que:

- la competencia de la OMI para examinar y adoptar un tratado que reglamente las intervenciones de los Estados ribereños en las zonas económicas exclusivas a los fines de la remoción de restos de naufragio se ajusta al mandato general que la capacita para adoptar reglas internacionales relativas a la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marina;
- la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) no limita la elaboración de nuevos instrumentos normativos, los cuales la OMI podría elaborar incluso si en dicha Convención no se dijera nada al respecto, siempre que concuerden con las disposiciones de la CONVEMAR.

24 El Comité procedió posteriormente a debatir las cuestiones de la jurisdicción y la prueba de garantía financiera.

Jurisdicción

25 El Comité refrendó por amplio margen las opiniones de la Secretaría sobre la competencia de la OMI por lo que respecta a la adopción de reglas respecto de los poderes de intervención de los Estados ribereños en lo que concierne a reglamentos sobre la remoción de restos de naufragio en las zonas económicas exclusivas, siempre que no estén en conflicto con los principios establecidos en la CONVEMAR. Se señaló que la competencia de la OMI a este respecto está más justificada si se toma en consideración que la CONVEMAR incluye pocas disposiciones sobre la seguridad de la navegación. Asimismo se indicó que en la mayoría de los casos los restos de naufragio suponen un riesgo tanto para la seguridad como para el medio ambiente, habida cuenta de su naturaleza potencialmente contaminante.

26 Algunas delegaciones, si bien reconocían la competencia de la OMI al respecto, expresaron su preocupación en cuanto a la aplicabilidad del PCRRN en el caso de los Estados

que no hayan declarado una zona económica exclusiva de conformidad con lo dispuesto en la CONVEMAR.

27 Hubo amplio apoyo general al artículo 10 del PCRRN y, en particular, se estuvo conforme con que el párrafo 9 de dicho artículo, que exige a los Estados Partes que aseguren el cumplimiento de la obligación de los propietarios inscritos de facilitar la remoción de restos de naufragio, supone una mejora del proyecto y constituye un paso en la debida dirección. Se observó, no obstante, que podría mejorarse la redacción.

28 Algunas delegaciones expresaron reservas en cuanto a la posibilidad de aplicar el PCRRN a restos de naufragios abanderados en Estados que no sean partes. En este sentido, algunas de las delegaciones consideraban que la cuestión era más compleja de lo que se exponía en el documento LEG 86/4/2, párrafo 11, en el que se señala que el PCRRN podría aplicarse a tales Estados con carácter de regla consuetudinaria de derecho internacional.

29 Se hizo referencia a la necesidad de tener en cuenta el párrafo 3 del artículo 311, de la parte XVII de la CONVEMAR a los efectos de la compatibilidad entre esta Convención y el PCRRN.

30 Una delegación cuestionó la referencia al término *propietario inscrito*, que figura en el artículo 10 9), y propuso que se sustituyese por el de *buques que enarbolan el pabellón*, en concordancia con otros artículos del proyecto. Otras delegaciones manifestaron preocupación por la introducción del término *Estado de matrícula del buque* en el artículo 1 11), por la posibilidad de que un buque arrendado a casco desnudo pueda estar inscrito simultáneamente en dos registros. A este respecto, se señaló que el Comité habría de examinar posteriormente una resolución en la que se pidiese que realizara un estudio sobre la expedición de certificados de seguro o de otras garantías financieras respecto de la inscripción en los registros de tales arrendamientos.

31 Entre otras opiniones sobre cómo mejorar el proyecto estaban las siguientes:

- la propuesta de restringir su aplicación a los buques de más de 25 metros de eslora (artículo 3);
- la propuesta de ampliar las disposiciones sobre el balizamiento de los restos de naufragio a fin de incluir una referencia a las cartas (artículo 9 3)); y
- la propuesta de aclarar el significado de la cláusula de derogación (artículo 17).

Garantía financiera

32 El Comité debatió la propuesta presentada por el Grupo internacional de Clubes P e I para enmendar el artículo 13 del PCRRN a fin de que se pueda demostrar la garantía financiera mediante la presentación de un certificado de inscripción en un club miembro del Grupo internacional en vez de valerse de un certificado del tipo que se estipula en el Convenio de Responsabilidad Civil, tal como actualmente se dispone en el artículo 13 del PCRRN.

33 La mayoría de las delegaciones que participaron en el debate reiteraron su oposición a esta propuesta y volvieron a manifestar su preferencia por la actual redacción del artículo 13 del proyecto por considerar que:

- el proyecto actual se basa en precedentes cuya eficacia ha sido comprobada y demostrada;
- es beneficioso mantener el sistema de garantía financiera estipulado en el Convenio de Responsabilidad Civil porque refuerza la naturaleza de la garantía y mejora la situación del reclamante evitando la aplicación de la cláusula "pagar para ser pagado";
- no existe un modelo normalizado de certificado de inscripción de un buque expedido por el Grupo internacional de Clubes P e I;
- en principio, la no aplicabilidad de la cláusula de "pagar para ser pagado" tenía particular importancia en el caso de víctimas individuales. Es importante esta consideración, sin embargo, incluso en situaciones en las que los Estados son los reclamantes, dadas las dificultades que éstos pueden experimentar para localizar a los aseguradores y a los propietarios de buques con miras a recuperar el coste de la remoción de los restos de naufragios, y ante el hecho de que tales costos deban ser en última instancia sufragados por las arcas públicas; y
- la inclusión en el PCRNN de una disposición sobre seguro obligatorio da lugar necesariamente a la inclusión de reglas precisas para asegurar que el asegurador haga frente a la indemnización. A este respecto, no sería suficiente hacer referencia al certificado de inscripción. Por el contrario, la introducción de disposiciones similares a las que figuran en el Convenio sobre Responsabilidad Civil garantizará el debido funcionamiento de un sistema obligatorio de seguros que permita el pronto pago de la indemnización.

34 Varias delegaciones, sin embargo, reconocieron la utilidad de explorar soluciones alternativas a fin de hacer más sencilla la reglamentación sobre el seguro obligatorio en el marco del PCRNN. En tal sentido, se reconoció, además, que la principal preocupación, en cuanto a la propuesta del Grupo internacional de Clubes P e I, era la dificultad de implantar la cláusula de "pagar para ser pagado". El Comité tomó nota de su disposición a examinar otras alternativas siempre que esta dificultad pudiese resolverse.

35 El representante de la Cámara Naviera Internacional (ICS) manifestó su respaldo a la propuesta presentada por el Grupo internacional de Clubes P e I. Señaló que ya se disponía de los requisitos para contar con una garantía financiera adecuada, habida cuenta de que la indemnización respecto de los costes de remoción de restos de naufragios constituía una cláusula ordinaria de la cobertura de P e I. Suprimir tal condición no traería consigo ni una rebaja ni un incentivo económico para los propietarios de buques.

36 Se propuso considerar la posibilidad de que los intereses de la carga contribuyesen al pago de la indemnización cuando se trate de remociones de restos de naufragios que contengan sustancias peligrosas o potencialmente peligrosas. El representante de la Unión Internacional de Seguros de Transportes (IUMI) cuestionó la viabilidad de la propuesta, dado que, a diferencia de los propietarios de buques, no había una cobertura disponible para la indemnización que pudieran enfrentar los intereses de la carga en relación con los riesgos que representan unos restos de naufragios, tanto por lo que respecta al propio buque como a su carga.

Resultados de la labor del Grupo de trabajo

37 Con posterioridad a estas deliberaciones, el Comité acordó enviar el PCRRN a un grupo de trabajo. El Presidente del Grupo de trabajo presentó un informe verbal ante el Comité. Al hacerlo, hizo referencia particular a las siguientes cuatro cuestiones que se plantearon durante el debate:

- el consentimiento del Estado de abanderamiento para la remoción de los restos del naufragio;
- la ampliación del ámbito del PCRRN de forma que abarque al capitán del buque o al operador, particularmente en lo que respecta a cuestiones operacionales;
- la cláusula "pagar para ser pagado" en relación con la propuesta del Grupo internacional de Clubes P e I respecto al certificado de inscripción; y
- el registro de arrendamientos a casco desnudo.

38 El Comité tomó nota de que se adjuntaría como anexo 2 del presente informe un informe pormenorizado sobre los resultados de la reunión del Grupo de trabajo.

39 El Comité elogió la actividad del Grupo de trabajo y acordó que el Grupo de trabajo¹ por correspondencia prosiguiese refinando el PCRRN. El Comité acordó también examinar el informe del Grupo de trabajo en su 87º periodo de sesiones, junto con los artículos del PCRRN revisado, y asignar tiempo suficiente para desarrollar los debates pertinentes.

E 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 5 del orden del día)

40 El Comité prosiguió el examen de este punto del orden del día.

41 La delegación de los Estados Unidos, a cargo del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, presentó los documentos LEG 86/5 y LEG 86/5/Corr 1. Dio las gracias a todos los que habían participado en las deliberaciones del Grupo e hizo un recuento pormenorizado de las contribuciones de las distintas delegaciones. La delegación indicó que había tratado de dar cabida a la mayor parte posible de propuestas concretas, y que inevitablemente había tenido que excluir alguna de carácter muy general u observaciones conflictivas que excedían del alcance del ejercicio de redacción de dicho instrumento normativo. La delegación también tomó nota de que pese a no haber podido incluir una transcripción exacta de las observaciones formuladas en el marco de las labores del Grupo de trabajo por correspondencia, había tratado de resumir los puntos clave en notas aclaratorias.

42 La delegación hizo referencia a varios cambios en la redacción de dichos instrumentos a fin de incluir aspectos importantes señalados por los integrantes del Grupo, lo que dio lugar a

¹ Nombres y direcciones electrónicas de los coordinadores del Grupo de trabajo por correspondencia:
Mr. J. de Boer : jan.dboer@dgg.minvenw.nl
Ms W. Broadbelt : Wini.Broadbelt@cend.minvenw.nl.

modificaciones del texto o a la inserción de corchetes. A este respecto, se mencionaron varias cuestiones tales como el ámbito de las nuevas disposiciones sobre los delitos, incluida la responsabilidad del cómplice, la amenaza, mediante referencias, la enumeración de convenciones antiterroristas; las disposiciones sobre el derecho de visita; las excepciones con respecto a las fuerzas armadas, las excepciones por delitos políticos; y los mecanismos para el traslado de testigos para brindar asistencia en las investigaciones y enjuiciamientos.

43 El Comité agradeció a la delegación de los Estados Unidos la labor realizada durante el lapso interperiodos. Hubo acuerdo sobre la necesidad de enmendar los tratados SUA a la luz de la nueva situación surgida por la intensificación del terrorismo internacional. Se reconoció que en esta nueva situación, los intereses marítimos están ampliamente expuestos a riesgos tales como la utilización de los propios buques como armas y el transporte de material que podría conducir a la proliferación de armas de destrucción masiva. La necesidad de elaborar unos nuevos instrumentos SUA pareciera estar de sobra justificada teniendo en cuenta los dramáticos cambios en las circunstancias desde la adopción del Convenio original en 1988.

Derechos humanos

44 El representante de la Confederación Internacional de Sindicatos Libres (IFCTU) reconoció la necesidad de revisar el Convenio SUA, pero pidió al Comité que se asegure de que las enmiendas propuestas protejan satisfactoriamente los derechos humanos de la gente de mar. También expresó su preocupación por entender que el proyecto de enmiendas conllevaba ampliar la tipificación de los actos delictivos de tal modo que el Protocolo podría llegar a poner en duda la honestidad de la profesión de marino y la gente de mar podría ser enjuiciada por Estados distintos al Estado de abanderamiento basándose en la mera sospecha de la comisión de un delito, tras haber visitado un buque en aguas internacionales. Pidió al Comité que revisase el esquema del protocolo y que abordase la cuestión de los derechos y las libertades de la gente de mar en el preámbulo, tomando en consideración el precedente que constituye el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS).

45 El representante de las Naciones Unidas recordó que la Asamblea General en su 57º periodo de sesiones había adoptado la resolución 57/27 sobre medidas para eliminar el terrorismo internacional, en la que reitera que la cooperación internacional, así como las medidas que adopten los Estados para combatir el terrorismo, deberán conducirse de conformidad con los principios de la Carta de las Naciones Unidas, del derecho internacional y de los convenios internacionales pertinentes. También hizo referencia a la resolución 57/219 de la Asamblea General, sobre protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales en la lucha contra el terrorismo, en la que la Asamblea General había afirmado que los Estados deben cerciorarse de que las medidas que se adopten para combatir el terrorismo cumplan con sus obligaciones con arreglo al derecho internacional, en particular con las normas internacionales de derechos humanos, el derecho de los refugiados y el derecho internacional humanitario.

46 El Comité acordó introducir una referencia a la protección de los derechos y las libertades de la gente de mar en los preámbulos de los futuros protocolos a los tratados SUA.

47 El Comité también tomó nota de la decisión adoptada por el Consejo en su 89º periodo de sesiones, que figura en el párrafo 12.1 v) del documento C 89/D, y se mostró conforme en que con respecto a las decisiones sobre su labor y la del Grupo de trabajo por correspondencia, se debían tomar muy en consideración las cuestiones a las que se hace referencia en el párrafo 4.1 del documento C 89/12/3.

48 El Comité posteriormente abordó varias cuestiones clave relacionadas con las enmiendas a los tratados SUA. A tal efecto, el proyecto de protocolo del Convenio SUA que figura en el documento LEG 86/5, anexo 1, fue utilizado como texto de base para las deliberaciones. En consecuencia, las referencias que se hacen a los artículos deben considerarse como referencias a los artículos de dicho proyecto de protocolo.

49 Al abordar cuestiones específicas del proyecto de articulado, se tomó nota de que muchas delegaciones no estaban facultadas para tomar decisiones finales al respecto y de que por tanto sus observaciones tenían índole estrictamente preliminar.

Nuevos delitos

50 Se debatieron minuciosamente las consecuencias que la inclusión de nuevos delitos en el artículo 5 del proyecto de protocolo podrían tener en cuanto al ámbito original de los tratados SUA.

51 Se reconoció la necesidad de incluir los delitos en materia de protección de la navegación, junto con los delitos actualmente contemplados contra la seguridad marítima.

52 Algunas delegaciones observaron que, a la vista de la ampliación del ámbito de aplicación, pudiera ser apropiado examinar la conveniencia de un nuevo Convenio en vez de un protocolo que enmendase el original. Sin embargo la mayoría de las delegaciones se mostraron a favor de la elaboración de un Protocolo. Se acordó que los nuevos delitos en materia de protección se incluyesen en un artículo separado. También se propuso que los delitos abarcados en el protocolo se clasifiquen en distintas categorías.

53 Los principales aspectos que se debatieron al examinar las disposiciones sobre los delitos fueron los siguientes:

- el estrecho vínculo entre las disposiciones sobre delitos y las relativas al derecho de visita dado que los delitos darían pie al ejercicio del derecho de visita y supondrían que Estados que no son el de abanderamiento tuvieran jurisdicción;
- la necesidad de precisión en la definición de los delitos, a fin de dar cumplimiento a los principios fundamentales del derecho penal, tanto internacional como nacional;
- la necesidad conexa de reducir al máximo los solares para evitar que la misma conducta sea tratada de modo diferente en virtud de convenios distintos;
- la necesidad de tomar en consideración la protección del medio ambiente;
- la innecesaria complejidad del texto;
- la preocupación por el hecho de definir los elementos constitutivos de delitos por referencia a otros, recogidos en los convenios enumerados en el anexo;
- la inclusión de algunos conceptos jurídicos que podrían considerarse foráneos en otros sistemas jurídicos, tales como la conspiración, actos preparatorios, colaboración e incitación;

- la necesidad de cerciorarse de que los nuevos delitos estén relacionados con el terrorismo y de que no sean meramente acciones delictivas no vinculadas al mismo;
- la preocupación por el hecho de que los nuevos delitos puedan alterar sustancialmente el ámbito y el propósito del tratado;
- la preocupación por el hecho de que algunos de los nuevos delitos sólo estén remotamente relacionados con los buques;
- la necesidad de actuar con prudencia para evitar que se penalice a la profesión de marino debido a definiciones excesivamente amplias;
- la preocupación por que la propuesta de tipificar el delito del transporte de armas de destrucción masiva constituya una innovación jurídica cuyas consecuencias deberían evaluarse cuidadosamente con carácter previo; y
- la conveniencia de evitar tipificar como delitos cometidos por individuos acciones de las que son responsables Estados o, que se han realizado bajo su dirección.

54 Se acordó que un Grupo de trabajo oficioso, convocado por la delegación coordinadora, abordase las cuestiones antedichas.

Artículo 8bis

Generalidades

55 El Comité examinó el proyecto de artículo 8bis tal como figura en el anexo 1 del documento 86/5, expresándose las siguientes opiniones.

56 Varias delegaciones apoyaron en principio un artículo sobre el derecho de visita a los buques extranjeros. No obstante, se señalaron diversos aspectos con respecto a los cuales era necesario clarificar los objetivos, los procedimientos y las cláusulas de protección y cerciorarse de que las disposiciones sobre el derecho de visita no daban lugar a abusos ni a discriminaciones, ni en la forma ni en la práctica, respecto a buques extranjeros. Se señaló que las nuevas disposiciones sobre el derecho de visita deberían ser conformes con los principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y que se debían tomar en consideración los precedentes existentes, por ejemplo, la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, Viena, 1988 (Convención de Viena sobre Drogas) y el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, 2000 (el Protocolo sobre Tráfico de Migrantes). También se debía tomar en consideración la experiencia y prácticas más recientes teniendo presente que estos convenios se redactaron hacía ya algún tiempo.

57 Se señaló que toda nueva disposición sobre el derecho de visita a buques extranjeros ha de ser respetuosa de la jurisdicción del Estado de abanderamiento sobre sus buques en alta mar. En este sentido, varias delegaciones señalaron que las visitas solamente podrían realizarse cuando el Estado de abanderamiento hubiese dado explícitamente su autorización.

58 Algunas delegaciones reconocieron que pudiera haber casos en los que debiera realizarse la visita sin que hubiera autorización expresa, pero estos casos podían estar cubiertos por otras normas de derecho internacional diferentes de las del Convenio SUA. Se señaló que el derecho a visitar un buque sin autorización del Estado de abanderamiento pudiera resultar en que algunos buques quedaran sujetos a que se realizaran visitas a los mismos con fines ilegales, como por ejemplo, por parte de piratas.

59 Varias delegaciones señalaron que sus observaciones serían de naturaleza preliminar hasta que las disposiciones sobre delitos hubieran sido acordadas, dado el íntimo enlace entre éstas y las relativas al derecho de visita.

Párrafo 1 sobre cooperación entre los Estados

60 Algunas delegaciones opinaron que esta disposición debería figurar en el preámbulo del proyecto de protocolo, mientras que otras se mostraron a favor de mantenerla en el proyecto de artículo 8bis con la finalidad de que explícitamente quede recogida, como una obligación en virtud del tratado, la cooperación entre Estados, en particular por lo que se refiere a la autorización del Estado de abanderamiento a la que se hace referencia en el párrafo 3. Una delegación propuso que se añadiera una referencia a la "protección marítima" en este párrafo. Otra delegación cuestionó la coherencia de la frase "de conformidad con el derecho internacional del mar" en ese párrafo y las referencias amplias al "derecho internacional" en el resto del proyecto de texto (por ejemplo, en el párrafo 11).

Párrafo 2 sobre los motivos para solicitar asistencia

61 Se señaló que se cursaría una solicitud a un Estado de abanderamiento basándose en "motivos razonables", pero que el Estado solicitante no tiene obligación de poner en conocimiento del Estado de abanderamiento esos motivos razonables.

62 Varias delegaciones manifestaron su preferencia por sustituir la frase "un buque que afirma poseer su nacionalidad" por la frase "que enarbole su pabellón" o "facultado a enarbolar su pabellón". Estas delegaciones propusieron que estos mismos cambios podrían hacerse en el resto del proyecto de artículo (por ejemplo, el párrafo 15).

63 Algunas delegaciones señalaron que la frase "la prestarán con los medios de que dispongan" puede que no permitiese una evaluación de las prioridades en materia de recursos y que debería clarificarse.

Párrafo 3 sobre la autorización del Estado de abanderamiento

64 Se señaló que la frase "tenga motivos razonables para estimar" tal como se usa en el primer inciso numerado como 3 b), podría mejorarse sustituyéndola por "tenga motivos razonables para sospechar", si bien algunas delegaciones no alcanzaban a entender el alcance de esta propuesta.

65 Con respecto a la parte introductoria de los segundos incisos a), b) y c), se propuso que tuviese carácter obligatorio una solicitud de confirmación de la nacionalidad para el caso de que un Estado quisiera visitar un buque, esto es, utilizando el tiempo imperativo. También se propuso que la lista de medidas que pudieran ser utilizadas por los Estados de abanderamiento, en el marco de este párrafo, debiera ser restrictiva en vez de indicativa.

66 Con respecto a los primeros corchetes en el párrafo 3, relativas a las situaciones en las que el Estado al que se le ha solicitado no puede confirmar que el buque en cuestión está autorizado a enarbolar su pabellón, algunas delegaciones cuestionaron la lógica de una disposición que faculta a un Estado a autorizar la visita a un buque cuando no puede confirmar la matrícula del mismo. Se propuso la supresión de la oración entre corchetes. No obstante, también se observó que esta disposición pudiese ser necesaria para evitar que buques irregulares pudieran evadir, a través de la utilización de un pabellón que no les corresponde, el tener que confirmar su nacionalidad, lo cual en última instancia reforzaría la capacidad de un Estado de abanderamiento de ejercer su autoridad sobre los buques que abandera.

67 Con respecto a los segundos corchetes en el párrafo 3, relativos al plazo para responder a una solicitud de confirmación de la nacionalidad de un buque, se señaló que en la actualidad y en el marco de los acuerdos regionales se emplea el plazo de cuatro horas. No obstante, algunas delegaciones señalaron que un plazo de cuatro horas pudiera ser impracticable tratándose de un convenio de alcance mundial y que además no existía en el derecho internacional con base suficiente para ello. Otras delegaciones manifestaron su preferencia por una redacción mediante en la que se exigiese una respuesta "inmediata" en vez de fijar un plazo específico. Algunas delegaciones señalaron que no podían apoyar la presunción de que pudiese procederse a realizar la visita en caso de falta de respuesta por parte del Estado de abanderamiento. Se manifestó preocupación por la presunción de que al fijar un plazo tan breve pudieran darse abusos en el sentido de crear ocasiones para realizar visitas no justificadas. Se señaló que si se prescindía de un plazo podría crearse incertidumbre con respecto a cómo debía procederse en situaciones en las que el Estado al que se le ha solicitado no responde a la solicitud.

68 En este sentido también se señaló que ha habido muchos avances en materia de identificación automática de seguimiento de buques y que éstos deberían tomarse en consideración al momento de decidir qué tipo de disposiciones eran necesarias con respecto a la confirmación de la nacionalidad de los buques.

Párrafo 4 sobre autorización por anticipado a otra Parte

69 Se señaló que ésta era una disposición optativa mediante la cual se deja a la total discreción de los Estados de abanderamiento la concesión de este tipo de autorización. Se propuso que la información que se facilitase al Secretario General sobre autorizaciones generales tuviese carácter público.

Párrafo 5 sobre autorizaciones para detener

70 Como punto preliminar, la delegación coordinadora informó al Comité de que deberían suprimirse las palabras "a excepción de lo dispuesto en el párrafo 4 *supra*". También se propuso que se aclarase la frase "instrucciones sobre qué es lo que ha de hacerse".

Párrafo 8 sobre las autorizaciones condicionales de visita

71 Se estimó que el texto actual de este párrafo era impreciso y requería ser aclarado.

Párrafo 9 sobre el uso de la fuerza

72 Se observó que los principios del derecho internacional, en vez de las "las normas y leyes" del Estado que efectúe la visita, deberán regir el uso de la fuerza. Algunas delegaciones señalaron que en cualquier caso era inapropiado hacer referencia a las "leyes" en este párrafo.

También se mencionaron el Convenio de Viena sobre Estupefacientes y el Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias, Nueva York, 1995 (Acuerdo sobre Poblaciones de Peces) como posibles modelos para las disposiciones sobre el uso de la fuerza. También se sugirió que se podría suprimir este párrafo.

73 Algunas delegaciones manifestaron que no consideraban apropiado hacer referencia en este párrafo a la defensa propia. Otras delegaciones señalaron que el artículo debía contemplar el derecho a la defensa propia de quienes se encuentren a bordo del buque. También se señaló que el derecho a la defensa propia conferido a los Estados en el derecho internacional difería del que ampara a las personas, principalmente en las legislaciones nacionales.

Párrafo 10 sobre las cláusulas de protección

74 Varias delegaciones se manifestaron a favor, en principio, de dicha disposición del proyecto de artículo sobre las visitas a los buques, pero señalaron varios aspectos del texto que podrían mejorarse haciéndolos más claros.

75 Algunas delegaciones apoyaron, en principio, una cláusula de protección consistente en una indemnización para el buque cuando las razones argumentadas para justificar la visita no estén fundadas. Se propuso que no sólo el buque, sino también personas tales como su propietario y quienes se encuentren a bordo del mismo, que sufran perjuicio o lesiones como resultado de la visita, tuvieran derecho a ser indemnizados en tales casos. También se observó que el texto actual no está claro por lo que respecta a qué Estado, si el Estado de abanderamiento o el Estado solicitante/que efectúa la visita, debería pagar la indemnización. A este respecto, se sugirió que el artículo 232 de la CONVEMAR podría servir de modelo para las disposiciones sobre indemnización, y se opinó que estas disposiciones podrían también depender de la naturaleza de los delitos, que podría repercutir en la frecuencia de las visitas.

Párrafo 11 sobre otros tipos de visitas

76 Se señaló que este párrafo no contenía una lista exhaustiva de otras situaciones que justifiquen las visitas. Algunos delegados cuestionaron la necesidad de este párrafo. Se propuso que en caso de que se conservase quizá fuese necesario distinguir claramente entre las visitas realizadas con miras al cumplimiento de las leyes y las que se realizan para prestar ayuda a buques o para realizar operaciones de salvamento.

Párrafo 15 sobre la nacionalidad del buque

77 Se propuso que el texto se volviese a redactar ciñéndose más al artículo 91 de la CONVEMAR. Se señaló que pudiera ser útil conservar cierto grado de flexibilidad con respecto a la identificación de la nacionalidad del buque. No obstante se manifestaron dudas acerca de una "afirmación verbal" respecto al derecho del buque a enarbolar un pabellón. También se manifestó que éste no era el instrumento apropiado para elaborar nuevas disposiciones sobre la nacionalidad de los buques.

Párrafo 17 sobre los buques carentes de nacionalidad

78 Se señaló que quizá pudiese ser necesario ampliar este párrafo a fin de abordar los supuestos de detenciones sin motivos adecuados.

Posibles disposiciones adicionales

79 Se propuso que podría incluirse una referencia clara a los derechos humanos de la gente de mar en el proyecto de artículo sobre las visitas, así como una disposición en la que se reconozca que la gente de mar tiene derecho a adoptar medidas razonables de defensa propia cuando no se ha facilitado adecuadamente un preaviso de visita.

80 Se propuso también que la autorización por parte de un Estado de abanderamiento con respecto a una visita debiera ser por escrito y que podría añadirse un nuevo párrafo por el que se exigiera la utilización de un modelo normalizado que se añadiría como un anexo del proyecto de protocolo.

81 También se propuso que se añadiera un nuevo párrafo, similar al del artículo 10.2 del actual Convenio SUA, con respecto a "garantías de un trato justo en todas las fases del procedimiento".

82 También se indicó que quizá pudiera ser necesaria una cláusula de protección adicional con respecto a las consecuencias del uso de la fuerza en un buque que transporte mercancías potencialmente peligrosas.

Medidas adoptadas por el Comité

83 El Comité le pidió al Grupo de trabajo por correspondencia que tomase en consideración las cuestiones señaladas cuando prosiguiese elaborando el proyecto de protocolo.

Naves auxiliares, etc. (artículo 3)

84 La delegación coordinadora, tras mantener consultas con los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia, acordó suprimir el proyecto de artículo 3.

Exclusión de las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado (artículo 4)

85 Algunas delegaciones expresaron dudas respecto de la necesidad de incorporar esta disposición. Se sugirió que, si se tuviera que incorporar, se debería incluir un texto basado en el párrafo 1 del artículo 19 del Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas, 1997 (Convenio sobre los atentados terroristas con bombas). El objetivo de esta disposición sería garantizar que el Convenio SUA no fuese en detrimento de otros derechos, obligaciones y responsabilidades de los Estados e individuos de conformidad con el derecho internacional, incluida la Carta de las Naciones Unidas y el derecho internacional humanitario.

Excepción de los delitos políticos (artículo 8)

86 El Comité decidió volver a examinar este artículo después de finalizar el examen de las disposiciones sobre los delitos.

Enmiendas al anexo (artículo 14)

87 El Comité debatió la viabilidad de incluir un procedimiento de enmienda del anexo, para los casos en que sea necesario añadir referencias a nuevos tratados.

88 Se observó que este procedimiento era, de hecho, un procedimiento de enmienda tácito, pero, a diferencia de los procedimientos de enmienda tácitos de los convenios técnicos de la OMI, tales como el SOLAS o el MARPOL, o de diversos convenios sobre responsabilidad civil tales como el Convenio de Responsabilidad Civil 1992, los convenios de los fondos, el Convenio sobre Combustible de los Buques, 2001 el Convenio SNP 1996 y el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas 1974, el procedimiento propuesto no exigía la aprobación formal por ningún comité de la Organización. Por otra parte tampoco se estipulaba que las enmiendas no serían de aplicación a los Estados que hubiesen presentado una declaración de no aceptación.

89 Varias delegaciones expresaron sus reservas acerca de la conveniencia de utilizar un procedimiento de enmienda tácito en el ámbito de un tratado jurídico penal.

90 El Comité decidió volver a examinar esta cuestión posteriormente, de ser necesario, una vez que se hubiesen acordado las disposiciones sobre los delitos.

Título

91 El Comité tomó nota de que la Organización ha evitado de forma sistemática modificar los títulos de los tratados que se han enmendado mediante protocolos. Por consiguiente, decidió que se debía observar este precedente con respecto a las enmiendas de los tratados SUA.

Cláusulas finales

92 El Comité pidió a la Secretaría que revisara las cláusulas finales a la luz de los precedentes de otros tratados de la OMI.

Labor interperiodos

93 El Comité decidió que la labor correspondiente a este punto del orden del día debía continuarse por correspondencia en el lapso interperiodos. Los Estados Unidos continuarían coordinando el Grupo de trabajo por correspondencia. Como anexo 5 del presente informe se adjunta, para información del Comité, el resultado de la labor desarrollada por un grupo de trabajo oficioso en el actual periodo de sesiones con respecto al artículo 3.

F PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA (punto 6 del orden del día)

a) Informe de los resultados de la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974

94 El Comité tomó nota del informe sobre el resultado de la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, que figura en el documento LEG 86/6/1, y examinó cada una de las tres resoluciones adoptadas por la Conferencia, remitidas al Comité por el Consejo en su 89º periodo de sesiones, para la adopción de las medidas oportunas, tal como se señala en el párrafo 5 del documento LEG 86/12.

Resolución sobre las organizaciones regionales de integración económica (LEG 86/6/1, anexo 1)

95 El Comité examinó la resolución que figura en el anexo 1 del documento LEG 86/6/1, en la que, entre otras cosas, se solicita a la Organización que lleve a cabo un estudio de la cuestión de la constitución, como partes en los tratados, de organizaciones regionales de integración económica, y si es necesario, elabore disposiciones adecuadas cuya inclusión en los nuevos tratados pudiera estudiarse. El Comité también tomó en consideración el documento LEG 86/14/1 presentado por la delegación del Brasil en el que se propone una resolución de la Asamblea basada en el Anexo IX de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), en la que se invitaría a las Naciones Unidas a que fijaran los criterios jurídicos básicos para la inclusión de las organizaciones regionales de integración en el ámbito de los convenios internacionales.

96 Algunas delegaciones opinaron que pudiera no ser posible elaborar una disposición que pudiese usarse en todos los convenios, dado que las cuestiones que plantea la cuestión de la inclusión de las organizaciones regionales de integración económica pueden diferir dependiendo del contexto del instrumento en particular que se esté negociando.

97 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra señalaron que era prematuro hablar de una resolución de la Asamblea y señalaron que sería más conveniente que se pidiese a la Secretaría que hiciese un estudio de la cuestión. A este respecto, el representante de la Comisión Europea (CE) informó al Comité de que la disposición sobre las organizaciones regionales de integración económica que se ha incluido en el Protocolo al Convenio de Atenas se ha basado en precedentes de diversos convenios multilaterales y que el Anexo IX de la CONVEMAR no se utilizó como modelo dado que su procedimiento es demasiado lento y engorroso y porque el mismo se había redactado a los fines específicos de la CONVEMAR.

98 El Comité convino en que era necesario contar con un estudio antes de tomar ninguna decisión respecto a medidas futuras. En este contexto, el Comité le pidió a la Secretaría que consultara con las Naciones Unidas y con otros organismos a fin de determinar qué disposiciones se han incorporado en otros convenios con respecto a las organizaciones regionales de integración económica.

Resolución sobre los certificados de seguro u otra garantía financiera y buques que enarbolan el pabellón de un Estado en condiciones de registro del arrendamiento a casco desnudo (LEG 86/6/1, anexo 2)

99 El Comité examinó la resolución que figura en el anexo 2 del documento LEG 86/6/1, en la que se pide a la Organización que lleve a cabo un estudio sobre la expedición de certificados que atestigüen que está en vigor un seguro u otro tipo de garantía financiera con respecto al registro de los arrendamientos a casco desnudo, en el contexto del Protocolo al Convenio de Atenas y, si es necesario, elabore directrices apropiadas.

100 La delegación con carácter de observadora del Comité Marítimo Internacional (CMI) se ofreció a prestar ayuda al Comité en todo estudio que pudiese ser necesario.

101 El Comité observó que en la resolución se pide que se haga un estudio en el contexto del Convenio de Atenas y su Protocolo, y acordó que el estudio no debía limitarse a estos instrumentos sino que debería ampliarse a otros convenios sobre responsabilidad donde esta

cuestión pudiera ser de importancia. A este respecto, observó que la práctica de permitir que un arrendamiento a casco desnudo pueda registrarse en un Estado mientras que la propiedad del buque se registra en otro pudiera tener implicaciones en el contexto de los convenios sobre responsabilidad en los que solamente se imponen obligaciones con respecto a la expedición de certificados al Estado del propietario inscrito.

102 El Comité aceptó el ofrecimiento del CMI de prestarle ayuda en la realización del estudio y le pidió a la Secretaría que colaborase con el CMI en la confección del mismo.

Resolución sobre un régimen de buenas prácticas respecto a las responsabilidades de los transportistas (LEG 86/6/1, anexo 3)

103 El Comité examinó la resolución que figura en el anexo 3 del documento LEG 86/6/1, en la que se pide a la Organización que examine la cuestión de cómo puede asegurarse que los transportistas gozan de una cobertura de seguro o disponen de una garantía financiera con la que hacer frente a la totalidad de las responsabilidades que les corresponden de conformidad con el Protocolo y el Convenio de Atenas y, si es necesario, elabore directrices apropiadas para la constitución de un régimen de buenas prácticas al respecto.

104 El Comité observó que en la resolución no se pide que se lleve a cabo ningún estudio específico, sino que supondría una revisión de la resolución de la Asamblea A.898(21) "Directrices sobre la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo". Se acordó incluir esta cuestión en su programa de trabajo. El Comité invitó a las delegaciones a que presentasen observaciones y propuestas, que serían examinadas en futuros periodos de sesiones.

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

105 El Comité tomó nota del informe correspondiente a la cuarta reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (Grupo de trabajo mixto), que figura en el documento IMO/ILO/WGLCCS 4/3, anexo al documento LEG 86/6.

106 El Comité también tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el sentido de que el Consejo de Administración de la OIT, en su 286ª reunión en marzo de 2003, aprobó todos los puntos cuya adopción se solicitaba en el párrafo 8.1 del informe correspondiente a la cuarta reunión del Grupo mixto de trabajo, incluida la comunicación de la circular sobre la notificación de los casos de abandono a partir del 1 de enero de 2003, que figura en el anexo 5 del informe.

107 Se invitó al Comité a que adoptase una decisión sobre la conveniencia de constituir una base de datos, tomando en consideración sus consecuencias presupuestarias. Si se tomase una decisión positiva, le corresponderá a los órganos rectores de las organizaciones adoptar una decisión con respecto a la financiación de la base de datos. En la actualidad ninguna de las dos Secretarías cuenta ni con los recursos financieros ni humanos, ni con los conocimientos técnicos especializados necesarios para una gestión adecuada de la base de datos.

108 También se informó al Comité de que el Grupo mixto de trabajo tenía previsto celebrar su quinta reunión a principios de 2004.

109 El Comité manifestó su agradecimiento por la labor realizada por el Grupo mixto de trabajo, bajo la presidencia del Sr. Schindler (Francia).

110 Se reconoció que era de vital importancia que el Grupo mixto de trabajo prosiguiese sus labores y que se avanzase a nivel nacional en la implantación de las resoluciones A.930(22) y A.931(22) y de las directrices conexas.

111 El Comité reconoció que la información solicitada en los dos cuestionarios era necesaria para que el Grupo mixto de trabajo evaluase adecuadamente la implantación de las resoluciones y de las directrices conexas y determinase la escala de los problemas en cuestión. Por tanto se instó a los Gobiernos y a las organizaciones pertinentes a que presentasen información acerca de su legislación y prácticas nacionales, así como datos y observaciones al respecto.

112 El Comité aprobó el mandato revisado del Grupo mixto de trabajo, tal como figura en el anexo 6 del documento IMO/ILO/WGLCCS 4/3. También aprobó la comunicación de la circular a los Estados Miembros y las organizaciones no gubernamentales con respecto a la notificación sobre abandonos a partir del 1 de enero de 2003, que figura en el anexo 5 del mismo documento.

113 Se aprobó, en principio, la creación de una base de datos, en el entendimiento de que las cuestiones relativas a la financiación de la misma serían remitidas al Consejo de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT. El Comité tomó nota del ofrecimiento de la Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA) de prestar ayuda en la provisión de los recursos necesarios para la creación de una base de datos.

G SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP (punto 7 del orden del día)

114 La delegación del Reino Unido presentó el documento LEG 86/7, en el cual se informaba al Comité de los progresos realizados por el Grupo de trabajo por correspondencia desde su último periodo de sesiones. La delegación del Reino Unido también informó al Comité acerca de una reunión de Estados interesados organizada por la delegación del Canadá y que se celebraría en Ottawa (Canadá) del 3 al 5 de junio de 2003. La reunión tenía por objeto ayudar al Grupo de trabajo por correspondencia a ultimar su trabajo básico a tiempo para que el Comité Jurídico lo examinase en su 87º periodo de sesiones, que se celebraría en octubre de 2003. Se invitó a que asistieran a esta reunión a todas las delegaciones interesadas, incluidas las organizaciones no gubernamentales e intergubernamentales.

115 El Director del FIDAC informó al Comité de que se había invitado a este Fondo a que preparase la entrada en vigor del Convenio SNP y, a tal fin, la Asamblea del Fondo, en su 7º periodo de sesiones extraordinario, los días 8 y 9 de mayo de 2003, examinaría esta cuestión, particularmente sus repercusiones administrativas. También se informó al Comité de que el FIDAC realizaría una demostración de un prototipo de sistema de bases de datos que se había confeccionado para supervisar, identificar y notificar las cargas sujetas a contribución. Se invitó a todas las delegaciones interesadas a que asistiesen a una demostración de este prototipo.

116 Varias delegaciones señalaron la importancia de que el Convenio SNP entrase en vigor tan pronto como fuese posible, lo cual estaba en consonancia con la opinión de la OMI de que la Organización y sus Estados Miembros no sólo deberían centrarse en adoptar nuevos convenios, sino también en implantar los ya existentes. A este respecto, se mencionó la necesidad de que los

países de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental participasen en este proceso, y una delegación solicitó que se les informase de los resultados de la reunión de Ottawa.

117 El Comité expresó su agradecimiento a la delegación del Reino Unido por la valiosa labor realizada durante años para ayudar en el proceso de implantación del Convenio, así como a la delegación del Canadá por organizar la reunión de Ottawa.

H LUGARES DE REFUGIO (punto 8 del orden del día)

118 A pedido del Comité de Seguridad Marítima, el Comité examinó dos proyectos de resolución de la Asamblea preparados por el Subcomité de Seguridad de la Navegación que figuran en sendos anexos del documento LEG 86/8. El Comité examinó el documento LEG 86/8/1, preparado por la Secretaría, el documento LEG 86/8/2, presentado por el Comité Marítimo Internacional (CMI), y los documentos LEG 86/8/3, LEG 86/8/4 y LEG 86/8/5, presentados por España.

119 Respecto del documento LEG 86/8/2, el Comité tomó nota de que se había distribuido un cuestionario sobre lugares de refugio conjuntamente con un estudio llevado a cabo por el CMI en cooperación con la Secretaría (circular N° 2449, de fecha 22 de enero de 2003), pero que no se habían recibido suficientes respuestas como para que el CMI pudiera compilar unos resultados y presentarlos al Comité para que éste los examinase. El Comité instó a los miembros a que respondieran al cuestionario tan pronto como fuera posible para que el CMI pueda presentar información a tiempo para que el Comité la estudie en su 87° periodo de sesiones.

120 Al presentar los documentos LEG 86/8/3, LEG 86/8/4 y LEG 86/8/5, la delegación de España expresó su opinión de que los instrumentos internacionales actuales sobre responsabilidad e indemnización trataban situaciones comunes en las cuales un buque entra o sale de puerto en condiciones normales de transporte. No obstante, cuando un buque en tránsito que no se ajusta a los requisitos internacionales, por lo que respecta a contar con un certificado de seguro, se encuentre en peligro y necesitado de un lugar de refugio, la situación del Estado ribereño no está muy clara, en particular si posteriormente se determina que el buque no estaba facultado a limitar su responsabilidad debido a que incumplía las obligaciones estipuladas en instrumentos internacionales. En dichas condiciones, el Estado ribereño podría verse expuesto a reclamaciones de responsabilidad ilimitada.

121 La delegación de España recalcó que, en el caso de que las autoridades de un Estado ribereño autorizaran a un buque en peligro a acceder a un lugar de refugio conociendo que el buque carece del certificado de seguro obligatorio prescrito en los instrumentos internacionales, se podría estar transgrediendo de manera evidente lo prescrito en dichos instrumentos. Por otra parte, esto podría utilizarse como base para que un juzgado pudiera determinar que el Estado ribereño es responsable jurídicamente.

122 El observador de la delegación de la Cámara Naviera Internacional (ICS) expresó su opinión de que las Directrices deberían adoptarse tan pronto como fuera posible y que deberían elaborarse de un modo que facilite la toma de decisiones, con una lista de los elementos que deben tenerse en cuenta. Dicha delegación compartió la opinión manifestada por muchas delegaciones de que el sistema actual de responsabilidad e indemnización cubría los buques en peligro necesitados de un lugar de refugio, y que, en consecuencia, no era necesario ningún régimen especial.

123 El observador de la delegación de la Unión Internacional de Salvadores (ISU) también expresó su opinión de que las directrices deberían implantarse tan pronto como fuera posible, y que podrían adoptarse antes de que el Comité concluyese su estudio sobre las cuestiones en materia de responsabilidad e indemnización. Esta delegación expresó que, si bien la prueba de una garantía financiera era importante, no debería ser una condición previa para la entrada a un lugar de refugio, y que la garantía no debería ser por responsabilidad ilimitada, dado que en términos prácticos, esto llevaría a que se denegara la entrada a un lugar de refugio.

124 El Comité tomó nota de que, si bien en los documentos presentados por España se planteaban varias cuestiones jurídicas, principalmente contenían observaciones y propuestas sobre asuntos técnicos de los proyectos de resolución, y que éstas deberían ser examinadas por el Comité de Seguridad Marítima y por el Subcomité de Seguridad de la Navegación, según procediese. Si bien no se examinaron los pormenores de las propuestas de los documentos presentados por España, algunos Miembros del Comité manifestaron su preocupación por el hecho de que las enmiendas presentadas a las Directrices podrían hacer más complicado el proceso de adopción de decisión, y advirtieron que no era conveniente incluir condiciones poco realistas para permitir la entrada a un lugar de refugio. Un ejemplo de esto sería la referencia a "garantías financieras de responsabilidad civil ilimitada frente a los daños que pueda ocasionar", que se propone en la definición de la expresión "buque seguro" que aparece en la sección 1.3.1 del anexo del documento LEG 86/8/5. Una delegación también manifestó su preocupación por el hecho de que las enmiendas propuestas en el documento presentado por España iban más allá del ámbito de las "directrices".

125 Se observó que uno de los objetivos del proyecto de Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia debería ser potenciar los sistemas de gestión de accidentes y proporcionar un marco común para la toma de decisiones y la cooperación, y para lograrlo, las Directrices deberían elaborarse buscando la mayor sencillez posible. A este respecto, algunas delegaciones sugirieron que, si bien la responsabilidad y la indemnización son factores importantes que deben tenerse en cuenta en el proceso de toma de decisiones, no necesariamente deberían ser factores decisivos *per se*.

126 Hubo un acuerdo amplio en el seno del Comité con respecto a que las situaciones de buques en peligro estaban cubiertos por el régimen actual de responsabilidad e indemnización, es decir, los instrumentos que están en vigor, como el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, y los convenios de los fondos, 1992, además de aquellos que se han adoptado pero que aún no han entrado en vigor (Protocolo de Cooperación-SNPP, Convenio sobre los combustibles líquidos de los buques, y Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad), así como los que están en preparación, como el de remoción de restos de naufragios y el del fondo complementario. Se reconoció que es probable que haya lagunas, dado que no todos los buques están sujetos a las prescripciones sobre seguro obligatorio y no todos los Estados son parte en los instrumentos pertinentes. El Comité acordó que, una vez que se dispusiera de los resultados del estudio del CMI, se llevaría a cabo un examen en profundidad de este asunto.

127 El Comité apoyó la necesidad de disponer, con carácter urgente, de Directrices sobre lugares de refugio y se formularon varias observaciones al respecto. En este contexto, el Comité consideró que los puntos planteados por la Secretaría en el anexo del documento LEG 86/8/1 eran válidos, y convino en que el anexo debería señalarse a la atención del Comité de Seguridad Marítima y del Subcomité de Seguridad de la Navegación para que lo tomen en consideración durante el curso de la elaboración de las directrices.

128 En vista de que el Comité llevaría a cabo un examen de las cuestiones relativas a la responsabilidad e indemnización en relación con los lugares de refugio, el Comité se mostró conforme con la recomendación de que el proyecto de Directrices que figura en el anexo 1 del documento LEG 86/8, debería incluir la siguiente advertencia: "Las presentes directrices no abordan la cuestión de la responsabilidad e indemnización por daños que resulten de una decisión de conceder o denegar a un buque un lugar de refugio."

129 El Comité también estudió la propuesta que figura en el documento LEG 86/WP.3, preparado por la Secretaría, y convino en recomendar al Comité de Seguridad Marítima y al Subcomité de Seguridad de la Navegación que se añadiese el siguiente párrafo en la parte dispositiva del proyecto de resolución de la Asamblea sobre directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia:

"PIDE al Comité Jurídico que examine, con carácter prioritario, las Directrices desde su propia perspectiva, incluida la disposición sobre garantías financieras para cubrir los gastos del Estado ribereño y/o cuestiones de indemnización, y que tome las medidas que estime convenientes."

130 A pesar de estas adiciones, algunas delegaciones manifestaron su satisfacción por el hecho de que se mantuvieran unas referencias generales a garantías financieras en el anexo del proyecto de directrices, como uno de los diversos factores que deben tenerse en cuenta. Una delegación opinó que esta cuestión debía suprimirse de las directrices hasta que éstas se hayan terminado de elaborar.

131 El Comité también recomendó la inclusión de referencias al Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, y al Protocolo relativo a la intervención de 1973, en la lista de "convenios internacionales aplicables" que figura en el apéndice 2 del anexo 1 del documento LEG 86/8. El Comité también recomendó que en la resolución se inste a los Estados que todavía no lo han hecho a que implanten los regímenes existentes de responsabilidad e indemnización.

132 En vista de que el Comité de Seguridad Marítima y el Subcomité de Seguridad de la Navegación continuarían trabajando en estas Directrices antes de presentarlas en el vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea, y teniendo presente que la celebración del 87º periodo de sesiones del Comité Jurídico está prevista para antes de dicha Asamblea, el Comité convino en llevar a cabo una revisión de las directrices en dicho periodo de sesiones si así lo pide el Comité de Seguridad Marítima y, si fuese necesario, en presentar sus observaciones y propuestas directamente a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones.

133 El Comité encomendó a la Secretaría que señale las observaciones del Comité Jurídico sobre los proyectos de resolución a la atención del Comité de Seguridad Marítima en su 77º periodo de sesiones (mayo/junio 2003) y a la del Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 49º periodo de sesiones (julio 2003).

I ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR (punto 9 del orden del día)

134 Al examinar este punto del orden del día, el Comité observó que la Asamblea, en su resolución A.920(22) había determinado que el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo era uno de los instrumentos que quizás fuese necesario revisar, y que el Comité de Seguridad Marítima y el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento

(Subcomité COMSAR) ya habían tomado nota de las observaciones formuladas por el Comité Marítimo Internacional (CMI) en el 85º periodo de sesiones del Comité Jurídico, las cuales se recogen en el documento LEG 85/11 (párrafo 169), en el sentido de que el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo quizás no fuese el instrumento más apropiado que, en este contexto, hubiera que examinar.

135 El Comité observó que todavía no se le habían remitido cuestiones jurídicas para su examen.

136 El Comité recordó que siempre estaba dispuesto a proporcionar asesoramiento sobre cualesquiera cuestiones jurídicas que señalasen a su atención otros órganos de la OMI y decidió seguir examinando esta cuestión e informar a la Asamblea acerca de las labores realizadas en cumplimiento de la resolución A.920(22) "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar".

J CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS EN EL MAR (punto 10 del orden del día)

137 El Comité recordó que en el último periodo de sesiones de la Asamblea se había pedido al Comité de Seguridad Marítima y al Comité Jurídico que continuasen examinando el Código y adoptasen las medidas que estimaran oportunas al respecto, y observó que este punto se había examinado por última vez en su 84º periodo de sesiones, cuando el Brasil había propuesto varias enmiendas a la resolución A.922(22) y al Código, las cuales fueron recibidas de manera muy diversa. En dicho periodo de sesiones se acordó mantener este punto en el programa de trabajo del Comité y volver a examinarlo en el actual periodo de sesiones. No obstante, no se presentaron documentos acerca del mismo.

138 El Subsecretario General y Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 75º periodo de sesiones, había examinado las propuestas del Brasil, y volvería a tratar este tema en un futuro periodo de sesiones.

139 El Comité decidió mantener este punto en su orden del día y programa de trabajo correspondientes a su 87º periodo de sesiones, y, si en dicho periodo de sesiones no se presentaran documentos a este respecto, informaría a la Asamblea de que no se le había solicitado adoptar ninguna medida.

K PROGRAMA DE TRABAJO Y FECHA DE LAS REUNIONES DE 2004 (punto 11 del orden del día)

140 Al examinar su programa de trabajo y fechas para sus periodos de sesiones en 2004, el Comité tomó en consideración la información que figura en el documento LEG 86/11.

Fechas de los periodos de sesiones

141 El Comité tomó nota de que su 87º periodo de sesiones está previsto del 13 al 17 de octubre de 2003, de que el 88º periodo de sesiones en principio se celebraría del 19 al 23 de abril de 2004, y de que el 89º periodo de sesiones también se celebraría en principio del 25 al 29 de octubre de 2004.

Programa de trabajo y plan de trabajo a largo plazo

142 El Comité examinó las cuestiones específicas y generales que figuran en el proyecto de plan de trabajo a largo plazo para el periodo que se extiende hasta 2010.

143 A la vista de los progresos alcanzados durante este periodo de sesiones, el Comité decidió recomendar al Consejo iniciar la planificación de dos conferencias diplomáticas durante el bienio 2004-2005, con el fin de examinar:

- un proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragios; y
- un proyecto de protocolo para enmendar 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 (Convenio y Protocolo SUA).

144 El Comité aprobó el plan de trabajo a largo plazo. El texto aprobado por el Comité se adjunta en el anexo 3. Este anexo también incluye un informe sobre la labor realizada durante el presente bienio. El Comité examinará y actualizará el anexo en su próximo periodo de sesiones que se celebrará en octubre.

L CUESTIONES SURGIDAS DEL 89º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 12 del orden del día)

145 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento LEG 86/12, en el que se da cuenta de las decisiones y conclusiones adoptadas por el Consejo en su 89º periodo de sesiones sobre cuestiones pertinentes a la labor del Comité. Por lo que respecta a los resultados de la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, tomó nota también de que las tres resoluciones de la Conferencia se habían analizado dentro del punto 6 del orden del día.

M COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA (punto 13 del orden del día)

146 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento LEG 86/13 y su anexo.

N OTROS ASUNTOS (punto 14 del orden del día)

a) Resolución judicial sobre el significado del término "avería" en el MARPOL 73/78

147 La delegación de Australia presentó el documento LEG 86/14, en el que se proporciona información acerca de una reciente resolución del Tribunal Superior de Australia sobre el significado de la expresión del MARPOL 73/78 "... averías sufridas por un buque o por sus equipos". El documento no pedía al Comité la adopción de medida alguna.

148 El Comité tomó nota de la información y de que no se pedía la adopción de medida alguna.

b) Participación de las organizaciones regionales de integración económica en los convenios de la OMI

149 El Comité examinó la cuestión suscitada en el documento LEG 86/14/1 dentro del punto 6 del orden del día.

c) Ofrecimiento de cooperación presentado por el Comité Marítimo Internacional (CMI)

150 Al presentar el documento LEG 86/14/2, la Secretaría informó al Comité de que el Secretario General había recibido un ofrecimiento presentado por el CMI para cooperar en la compilación de información enviada por los Estados Contratantes acerca de la implantación del Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989. En la carta se señalaba que, hasta la fecha, los Estados Contratantes del Convenio no habían dado cumplimiento a la solicitud de presentar la información que se indica en la resolución relativa a la cooperación internacional para la implantación del Convenio, resolución que figura en el documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre salvamento marítimo, 1989.

151 El Comité tomó nota de dicha solicitud y de la declaración del CMI en el sentido de que, cuando recibiera la información, la transmitiría al Comité.

d) Debate sobre las medidas para proteger a la tripulación y a los pasajeros contra los delitos cometidos en los buques

152 La delegación del Japón presentó el documento LEG 86/14/4, en el que se ponen de relieve los problemas derivados del hecho de que no se disponga de un régimen jurídico que contemple las infracciones que se cometen a bordo de un buque que esté navegando lejos de los límites de su Estado de abanderamiento. La delegación recordó al Comité que, en su último periodo de sesiones, el Japón había propuesto iniciar el debate sobre un sistema mediante el cual se dispusiera que la entrega al Estado rector del puerto de los sospechosos de cometer un delito se haga a discreción del capitán del buque en el que se cometió dicho delito. En el documento del Japón se propusieron dos opciones para solucionar el problema. Con la primera de las opciones se abogaba por el establecimiento de un régimen jurídico que permitiera que el capitán de un buque actuara a su discreción, de forma similar a como actúa el capitán de una aeronave en virtud del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, 1963 (Convenio de Tokio). Se trataría de un documento con carácter obligatorio. La segunda opción consistiría en la adopción de una resolución con respecto a la cooperación entre Estados a fin de dar una solución rápida al caso de que se trate.

153 La delegación del Japón señaló también que, desde el suceso del **Tajima**, su país se había dedicado a enmendar el Código Penal a fin de hacer posible su aplicación a un delincuente extranjero en los casos de asesinato, o en otros delitos graves, cometidos contra un ciudadano japonés fuera de las aguas territoriales del Japón. Sin embargo, si un ciudadano extranjero comete un delito contra otro ciudadano extranjero, continúan existiendo ciertos problemas porque es imposible aplicar el Código a delitos cometidos entre ciudadanos extranjeros.

154 La delegación recordó al Comité que un suceso similar al del **Tajima** podría suceder en cualquier sitio y en cualquier momento y que el problema, al ser de ámbito mundial, exigía una

solución también mundial. Ello es esencial para que el capitán pueda desembarcar al presunto delincuente en el puerto más cercano. No obstante, una delegación señaló que los hechos acaecidos en el **Tajima** se habían enjuiciado en los tribunales del Estado de abanderamiento.

155 La delegación observadora del CMI presentó a continuación el documento LEG 86/14/3, al que se adjunta un informe provisional en el que se reseñan las respuestas recibidas por dicha Organización en relación con su cuestionario sobre delitos cometidos en buques de pabellón extranjero.

156 El Comité decidió retirar el punto de "Otros asuntos" e incluirlo en periodos de sesiones futuros del Comité como un punto independiente del orden del día.

157 Varias delegaciones manifestaron su agradecimiento al Japón y al CMI por los documentos presentados, tras observar que obligar a los Estados ribereños a detener a presuntos delincuentes constituía un problema a la vez grave y complejo. Se pidió a las delegaciones que instaran a sus respectivas administraciones a responder prontamente al cuestionario a fin de que en el próximo periodo de sesiones del Comité pudiera llevarse a cabo un debate más pormenorizado.

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA DEL 86° PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Informe del Secretario General sobre los poderes de las delegaciones
 - 3 Elección de la Mesa
 - 4 Proyecto de Convenio sobre remoción de restos de naufragio
 - 5 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)
 - 6 Provisión de garantía financiera:
 - a) informe de los resultados de la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974; y
 - b) labor del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar
 - 7 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
 - 8 Lugares de refugio
 - 9 Actuación con las personas rescatadas en el mar
 - 10 Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados en el mar
 - 11 Programa de trabajo y fechas de reuniones para 2004
 - 12 Cuestiones surgidas del 89° periodo de sesiones del Consejo
 - 13 Cooperación técnica: subprograma de legislación marítima
 - 14 Otros asuntos
 - 15 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 86º periodo de sesiones**

Según acordó el Comité Jurídico al debatir la organización de las labores durante el periodo de sesiones, después de examinarse algunas cuestiones fundamentales del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio (PCRRN) la labor sobre el particular continuó a cargo de un Grupo de trabajo que llevó a cabo sus tareas de forma paralela a las del Comité. El Grupo se reunió desde la tarde del lunes 28 a la del miércoles 30 de abril de 2003.

En la reunión participaron: Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Canadá, Chile, China, Chipre, Croacia, Dinamarca, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Japón, Kuwait, Letonia, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, República de Corea, Suecia y Turquía. Participaron también observadores de las siguientes organizaciones: Comité Marítimo Internacional (CMI), Cámara Naviera Internacional (ICS), Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P e I), Unión Internacional de Seguros de Transportes (IUMI) y la División de las Naciones Unidas de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS).

El Grupo de trabajo examinó las disposiciones enmendadas del PCRRN que figuran en el anexo 1 del documento LEG 86/4, presentado por la delegación de los Países Bajos en calidad de coordinadora de la labor interperiodos. El proyecto revisado se había preparado a petición del Comité y en estrecha colaboración con otras delegaciones interesadas. Las deliberaciones se llevaron a cabo de forma positiva y constructiva.

Artículo 10

Tras debatir la cuestión, el Grupo de trabajo decidió enmendar como se indica a continuación los siguientes párrafos del artículo 10:

- Párrafo 1 b):

El Grupo de trabajo examinó la propuesta de incluir consultas con el propietario inscrito, pero una mayoría de las delegaciones no se mostró de acuerdo con la misma.

El Grupo de trabajo acordó añadir las palabras: "las medidas que se han de adoptar en relación con los restos de naufragio" al final del párrafo, a fin de especificar los aspectos sobre los que se han de mantener consultas.

- Párrafo 6 a):

El Grupo convino en efectuar en el párrafo una enmienda menor de redacción que consiste en sustituir las palabras "podrá fijar" por "fijará".

- Párrafo 7:

El Grupo de trabajo acordó introducir las palabras "**o el propietario inscrito no puede ser localizado por**" después de la referencia al párrafo 6, y las palabras "**, este último Estado**" después de la palabra "naufragio" de la tercera línea.

- Párrafo 9:

En cumplimiento del mandato del Comité de refinar el texto del párrafo 9, el Grupo de trabajo convino en enmendarlo con objeto de aclarar que las obligaciones que los Estados Partes deben exigir de los propietarios inscritos en su registro cumplan con las especificadas en los párrafos 2 y 3 del artículo 10.

9. Cada Estado parte exigirá que los propietarios inscritos en su registro cumplan lo dispuesto en los párrafos 2 y 3, y adoptará todas las medidas adecuadas en el marco de su legislación nacional a fin de garantizar dicho cumplimiento.

Además, se presentó un nuevo párrafo con el siguiente texto:

"Cada Estado Parte consiente en que el Estado Parte cuyos intereses están más directamente amenazados por los restos de naufragio actúe en virtud de lo dispuesto en los párrafos 4 a 8, según sea necesario".

La propuesta se redactó con objeto de dejar claro que el fundamento jurídico sobre el que se basa la actuación del Estado cuyos intereses están más directamente amenazados por los restos de un naufragio (es decir, el Estado ribereño) es lo dispuesto en los párrafos 4 a 8 del artículo 10. La opinión del Grupo de trabajo no era unánime al respecto. Dado que la cuestión no estaba relacionada con la implantación por el Estado de abanderamiento, la cual se aborda en el párrafo 9, y que se estimó que la propuesta abordaba un tema de fondo, el Grupo de trabajo convino en remitir el texto al Comité para que éste lo examine en su 87º periodo de sesiones.

Una cuestión que tendrá que abordarse en una fase posterior:

Se formularon observaciones sobre la posibilidad de cambiar las personas que se ocupan de realizar las funciones de explotación del "buque", y entre las que podrían también incluirse el gestor o el armador del buque. No se pretendía que dicha observación se aplicara a las disposiciones relativas a la responsabilidad financiera, es decir, no se ampliaría el ámbito de aplicación de dichas disposiciones.

El Grupo de trabajo pidió a las delegaciones interesadas que presentaran una propuesta, bien en el lapso interperiodos o en el 87º periodo de sesiones del Comité Jurídico, y las alentó a ello.

El Grupo de trabajo convino también en que, a reserva del debate que se realice sobre el particular en el seno del Comité Jurídico en relación con el Convenio de Atenas, la definición del "Estado de matrícula del buque" debería interpretarse como el "Estado de abanderamiento", de

conformidad con lo dispuesto en los artículos 91 y 92 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR).

Cuestiones que tendrán que abordarse en una fase posterior:

- Párrafo 3: las palabras "u otra parte interesada"
- Párrafo 5:

Se propuso que se añadieran las palabras "e impedir daños en instalaciones submarinas (incluidos cables y tuberías)". Por lo que se refiere a esta última cuestión, el Grupo de trabajo pidió a las delegaciones interesadas que presentaran una propuesta, bien en el lapso interperiodos o en el 87º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

Artículo 13

- Párrafo 1:

Tras debatir sobre el particular, el Grupo de trabajo se manifestó a favor de un texto revisado del párrafo 1 en el que se aclarara el nivel de garantía de seguro que se ha de mantener:

1. *El propietario inscrito de un buque que enarbole el pabellón de un Estado Parte, y cuya eslora sea superior a [../...] metros, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o institución similar, que cubra la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del Convenio, por una cuantía equivalente a la del límite de responsabilidad del buque calculada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 1) b) del Convenio sobre limitación de la responsabilidad civil nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, según se enmiende periódicamente.*

El Grupo de trabajo convino en mantener los párrafos restantes del artículo 13 tal como están.

En el debate que tuvo lugar sobre la propuesta de los Clubes P e I, se suscitaron los siguientes puntos:

- el medio de defensa de pagar para ser pagado sigue siendo un obstáculo que se ha de superar; y
- es necesario que el Estado verifique la validez del certificado de inscripción.

A continuación, el Grupo de trabajo inició el examen de la propuesta de enmiendas al PCRRN que figura en el anexo 1 del documento LEG 86/4. Al llevar a cabo dicho examen, el Grupo de trabajo tuvo presente las notas explicativas con respecto a las enmiendas, que figuran en el anexo 2 del mismo documento.

Artículo 1

- Párrafos 3 y 4:

El Grupo de trabajo tomó nota del cambio de orden de los párrafos y la aprobó.

- Párrafo 4:

El Grupo de trabajo tomó nota de los cambios en la redacción introducidos en las letras c) y d), y las aprobó.

- Párrafo 6:

El Grupo de trabajo tomó nota de las enmiendas de redacción introducidas en las letras a) y d), y las aprobó.

Artículo 2

- Párrafo 1:

Tras debatir sobre el particular, el Grupo de trabajo aprobó que en la primera línea del párrafo, después de la palabra "Convenio", se sustituyera la palabra "para" por las palabras "en relación con la remoción".

- Párrafo 3:

El Grupo de trabajo aprobó la introducción en la segunda línea del párrafo de la palabra "innecesariamente" después de las palabras "no irán".

El Grupo de trabajo aprobó que se volviera a introducir la palabra "interesadas" al final del párrafo.

- Párrafo 4:

Tras debatir sobre el particular, el Grupo de trabajo aprobó que en la primera línea del párrafo se sustituyera la palabra "colaborarán" por "procurarán colaborar".

Asimismo, el Grupo de trabajo aprobó que se suprimiera la siguiente expresión, que figura en la primera y segunda líneas del párrafo: "en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes que les corresponden de conformidad con el Convenio".

Artículo 3

- Párrafo 2:

Tras debatir sobre el particular, el Grupo de trabajo convino en suprimir las palabras "la totalidad o en parte de", que figuran en la primera oración, y en suprimir toda la segunda oración del párrafo. El Grupo de trabajo convino en

sustituir las palabras "alguna o todas las disposiciones", que figuran en la primera oración, por las palabras "los artículos ...".

Artículo 6

- Párrafo 1:

El Grupo de trabajo se mostró conforme con la propuesta de enmienda de añadir la palabra "en sus registros" en la primera oración. En opinión del Grupo de trabajo, no deberían introducirse nuevas prescripciones de notificación en virtud del PCRRN. Habida cuenta de ello, el Grupo de trabajo recomendó cerrar entre corchetes las palabras "de conformidad con las disposiciones de los instrumentos internacionales aplicables", que figuran al final del párrafo. El Comité tendrá que decidir si el texto se suprime o se mantiene. En este contexto, se hizo referencia a los Servicios de Asistencia Marítima (MAS) de la OMI.

- Párrafo 2 d):

Tras debatir la cuestión, el Grupo de trabajo se mostró conforme con la propuesta de añadir las palabras ", en particular de toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa," después de la palabra "carga".

- Párrafo 2 e):

El Grupo de trabajo se mostró conforme con la propuesta de enmienda de sustituir "los combustibles líquidos" por "el combustible".

Artículo 7

- Párrafo h):

El Grupo de trabajo, tras observar que la propuesta de enmienda de este párrafo estaba vinculada con la enmienda ya aprobada en el párrafo 2 e) del artículo 6, la aprobó.

Artículo 8

El Grupo de trabajo aprobó la propuesta de enmiendas de los párrafos 1 y 2.

Artículo 11

- Párrafo 1 c):

El Grupo de trabajo debatió el texto propuesto en la letra c) y estimó que era un buen punto de partida a fin de lograr un acuerdo para excluir del PCRRN los actos de terrorismo.

Algunas delegaciones manifestaron su preferencia por la introducción de la expresión "acto de terrorismo" en la letra a). En este sentido, se observó que, si bien en estos momentos no

se cuenta con una definición internacionalmente convenida de la expresión "acto de terrorismo", la labor de revisión de los tratados SUA que se está realizando quizá conduzca a una.

El Grupo de trabajo acogió con beneplácito el ofrecimiento del Reino Unido de seguir elaborando el texto en el lapso interperiodos en estrecha colaboración con los Clubes P e I y la ICS.

Artículo 12

- Párrafo 1:

Una delegación propuso que se suprimiera el texto "cuando se establezca la responsabilidad con respecto **a los costes mencionados en el párrafo 1 del artículo 11**, y en la medida en que así se haga", que aparece después de la palabra "Convenio" en la primera línea del párrafo. En opinión de dicha delegación, la supresión propuesta sería útil porque dejaría bien claro que el régimen que se establecerá en virtud del PCRRN sería complementario a los otros regímenes de responsabilidad existentes y no entraría en conflicto con ellos ni los sustituiría. Dicha propuesta contó con el apoyo de varias delegaciones.

No obstante, otras delegaciones que tomaron la palabra no apoyaron la propuesta.

El Grupo de trabajo no llegó a un acuerdo sobre la conveniencia de enmendar la propuesta original, pero decidió cerrar el texto entre corchetes.

Contribución de los intereses de la carga: párrafo 2 del artículo 11

El Grupo de trabajo debatió la propuesta de la ICS relativa a la contribución de los intereses de la carga, sin embargo la propuesta no tuvo un apoyo suficiente y no se incluyó en el PCRRN.

Los Clubes P e I manifestaron su inquietud en relación con el derecho de los propietarios inscritos de limitar la responsabilidad en virtud del proyecto de convenio. Se invitó al Grupo internacional a que retomara la cuestión en el lapso interperiodos si deseaba analizarla más detenidamente.

Artículo 9

- Párrafo 3:

El Grupo de trabajo examinó la propuesta presentada por Chile de añadir en el párrafo las palabras "cartas náuticas". El Grupo se mostró conforme con la inclusión de las palabras "mediante el uso de cartas náuticas, según sea necesario" después de la palabra "navegantes".

El Canadá se ofreció a presentar una propuesta en relación con este artículo.

Artículo 1

- Párrafo 1:

Habida cuenta de la observación relativa a la definición de la zona de aplicación del Convenio, se alentó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas sobre la cuestión en el lapso interperiodos o en el 87º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

Artículo 7

- Párrafo d):

El Grupo de trabajo sancionó la propuesta de modificar el párrafo d) de modo que rece como sigue:

"zonas marinas especialmente sensibles determinadas y, según convenga, designadas de conformidad con las directrices adoptadas por la Organización, o un área claramente definida de la ZEE en la que se hayan adoptado medidas obligatorias especiales de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982".

Por lo que respecta a la propuesta presentada por Ecuador de introducir un valor de 25 metros en los párrafos 1 y 3 del artículo 13 y las cláusulas finales (es decir, artículos 15 a 22), el Grupo de trabajo estimó que era prematuro debatir dichas cuestiones.

ANEXO 3**PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL
COMITÉ JURÍDICO HASTA 2010**

A continuación figura una lista orientativa de los temas que examinará el Comité Jurídico hasta 2010. Esta lista no es exhaustiva, y los temas que la componen no figuran en orden de prioridad. La Secretaría ha puesto entre corchetes, a los fines de su examen por el Comité, las observaciones acerca de los avances alcanzados con respecto a cada punto.

I Temas concretos

1 Ultimación de la labor preparatoria de un convenio sobre remoción de restos de naufragio:

- La labor del Comité sobre este punto persigue el objetivo de tener listo para su examen por una conferencia diplomática en el bienio 2004-2005 un proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio.

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

- El Comité ha aprobado dos cuestionarios elaborados por el Grupo mixto de expertos OMI/OIT con la intención de evaluar la implantación de las resoluciones A.930(22) y A.931(22). El Comité también ha aprobado un mandato revisado para dicho Grupo.

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

- La labor del Comité sobre este punto persigue el objetivo de tener listos para su examen por una conferencia diplomática en el bienio 2004-2005 sendos proyectos de protocolo para el Convenio SUA y para el Protocolo SUA.

4 Labor complementaria con respecto a la cuestión de los lugares de refugio:

- El Comité ha examinado las repercusiones de la elaboración del proyecto de directrices sobre lugares de refugio por parte del MSC y del Subcomité NAV en relación con el derecho internacional y ha facilitado asesoramiento al respecto.
- El Comité también ha examinado los resultados de un estudio elaborado a petición suya por el CMI para determinar en qué medida abordan las legislaciones nacionales este tema. El Comité pidió a la Secretaría que, en colaboración con el CMI, examinase la legislación nacional e internacional sobre responsabilidad e indemnización en relación con los lugares de

refugio. A la luz de los resultados del estudio, el Comité adoptará las medidas que estime oportunas.

5 Posible revisión exhaustiva del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos:

- Durante el bienio 2002-2003, el Comité aprobó un proyecto de protocolo relativo al Convenio del Fondo para establecer un tercer estrato de indemnización. Dicho Protocolo fue examinado [y adoptado] por una Conferencia diplomática en mayo de 2003.

6 Supervisión de la implantación del Convenio SNP:

- El Comité ultimó el material analítico elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia para fomentar la ratificación e implantación del Convenio SNP y pidió que dicho material se incluyera en el sitio de la OMI en la Red.

II Temas de carácter general

1 Posible revisión de los convenios de derecho marítimo si existe una necesidad demostrada y a reserva de lo dispuesto en las resoluciones A.500(XII), A.777(18) y A.900(21):

- Este es un punto genérico que permite revisar cualquiera de los convenios de derecho marítimo que son competencia del Comité cuando surge esa necesidad.
- El Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, fue adoptado por una Conferencia diplomática en octubre de 2002. Dicho Protocolo estaba basado en el texto que había elaborado el Comité.
- El Comité también ha iniciado una revisión del Convenio SUA y del Protocolo SUA (véase al respecto el párrafo 3 de la Sección I anterior).

2 Supervisión de la implantación de los convenios adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico:

- Este es un punto genérico que permite al Comité supervisar la implantación de los convenios que son de su competencia con el fin de dar orientaciones al respecto cuando sean necesarias.
- El Comité ha estado supervisando la implantación del Convenio SNP (véase al respecto el párrafo 6 de la sección I anterior).

3 Examen de cuestiones relacionadas con el papel de la Organización en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:

- El Comité debatió ciertas disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar durante sus deliberaciones acerca del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio y acerca de los lugares de refugio y del Convenio y el Protocolo SUA.

4 Fomento del subprograma de cooperación técnica de la OMI sobre legislación marítima:

- Este es un punto permanente del programa de trabajo del Comité Jurídico.
- Durante el bienio 2002-2003, el Comité ha debatido las actividades de cooperación técnica que han tenido lugar en la esfera de la legislación marítima, particularmente las que atañen a cuestiones jurídicas.

5 Cuestiones jurídicas surgidas en otros órganos de la OMI y remitidas al Comité Jurídico:

- Este es un punto genérico que permite al Comité Jurídico ocuparse de las cuestiones que le remiten otros órganos de la OMI.
- Durante el bienio 2002-2003, el Comité ha examinado un proyecto de orientaciones sobre los lugares de refugio a petición del Comité de Seguridad Marítima. El Comité también se ha ocupado de varias cuestiones que le han sido remitidas por otros órganos de la OMI, además de prestar asesoramiento sobre las mismas, a saber, la actuación con las personas rescatadas en el mar, que le remitió el Subcomité de Seguridad de la Navegación y las definiciones de los términos "propiedad" y "supervisión de buques", que le remitió el Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima. El Comité se ha manifestado dispuesto a examinar con gusto las cuestiones concretas que le puedan pedir otros órganos de la OMI.

6 Coordinación y cooperación con las Naciones Unidas y sus organismos especializados con respecto a cuestiones jurídicas de interés común:

- El Comité constituyó el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre la responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, y supervisa la labor de dicho Grupo, que ha celebrado su cuarta reunión durante el bienio.

7 Examen de las iniciativas de Estados Miembros u órganos no gubernamentales en la esfera del derecho marítimo:

- El Comité pidió al CMI que, en colaboración con la Secretaría de la OMI, elaborase un cuestionario para recoger información acerca de las leyes nacionales sobre medidas para proteger a tripulantes y pasajeros de la delincuencia en los buques. Una vez que se disponga de esta información,

el Comité adoptará las medidas que estime oportunas. La Secretaría ha distribuido dicho cuestionario a los Estados Miembros.

- El Comité examinó los resultados de un estudio elaborado por el CMI para determinar en qué medida se ocupan las legislaciones nacionales de la cuestión de los buques en peligro que buscan refugio. El Comité también pidió al CMI que, en colaboración con la Secretaría de la OMI, elaborase un cuestionario para evaluar las disposiciones del derecho internacional y de las legislaciones nacionales sobre responsabilidad e indemnización en relación con los lugares de refugio. Dicho cuestionario ha sido distribuido por la Secretaría entre los Estados Miembros.

ANEXO 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)****Mandato revisado para el Grupo de trabajo por correspondencia
sobre el Convenio y el Protocolo SUA de 1988****Aprobado por el Comité**

1 El Grupo de trabajo por correspondencia SUA, tomando en consideración los debates, las observaciones formuladas y el avance logrado durante el examen de esta cuestión en el 86° periodo de sesiones del Comité Jurídico, (LEG 86/15, párrafos 40 a 93), continuará trabajando en la elaboración de enmiendas apropiadas al Convenio y el Protocolo SUA de 1988 para que el Comité pueda proponer, tan pronto como sea posible, las enmiendas que estime necesarias a ambos instrumentos a fin de facilitar, reforzar y ampliar la cooperación y coordinación internacionales como medio para combatir los actos ilícitos, incluidos los actos terroristas.

2 Al preparar cualquier proyecto de enmiendas del Convenio y el Protocolo SUA de 1988, el Grupo de trabajo por correspondencia SUA, entre otras cosas:

- a) continuará teniendo en cuenta los demás convenios y protocolos relativos al terrorismo así como otros instrumentos pertinentes que contengan disposiciones similares a las que se propone incorporar (por ejemplo, las disposiciones sobre el derecho de visita) a fin de evitar duplicaciones o conflictos;
- b) continuará revisando, refinando y examinando las conductas constitutivas de delitos que figuran en el artículo 3 del Convenio SUA de 1988 y en el artículo 2 del Protocolo SUA de 1988, y examinando la conveniencia de incluir otras nuevas, a fin de garantizar que estos dos instrumentos contemplan adecuadamente una exhaustiva relación de actos ilícitos, incluidos los actos terroristas, a la luz de la experiencia del 11 de septiembre de 2001; y
- c) tratará, con carácter prioritario, la revisión de las disposiciones relativas a los delitos y proseguirá con la elaboración de las disposiciones relativas al derecho de visita.

3 El Grupo de trabajo por correspondencia SUA informará oportunamente al Comité Jurídico en su próximo periodo de sesiones, a saber, en su 87° periodo de sesiones, a fin de permitirle al Comité examinar más a fondo la cuestión y revisar su recomendación a la Asamblea, a través del Consejo, respecto de la convocatoria de una conferencia diplomática para adoptar las propuestas de enmiendas durante el bienio 2004-2005.

ANEXO 5

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 FÍSICAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL (CONVENIO Y PROTOCOLO SUA)

Propuestas de enmienda al artículo 3 2) del Convenio SUA y de un nuevo artículo 3bis y un nuevo artículo 3ter del Convenio SUA

Nota presentada por un Grupo de trabajo oficioso

- 1 La sección 2 del artículo 3 se enmendaría de modo que rece tal como sigue:
- "2 También comete delito toda persona que amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b), c) y e) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate."
- 2 Tras el artículo 3, se insertaría un nuevo artículo 3bis. Este artículo rezaría tal como sigue:¹

"ARTÍCULO 3bis

- 1 Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente:
- a) cuando el propósito de dicho acto sea intimidar a una población u obligar a un Gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o abstenerse de hacerlo:
- i) descargue desde un buque cualquier sustancia² en cantidad o concentración que [[tenga la capacidad de causar] **O** [pueda causar] **O** [cause]] la muerte de personas o graves lesiones corporales [[, daños importantes a bienes,] **O** [destrucción significativa de un lugar, instalación o red cuando tal destrucción produzca un gran perjuicio económico,]³ **O** [destrucción significativa de bienes que

¹ Todas las referencias a delitos o a delitos, en virtud del Artículo 3 del Convenio SUA, se enmendarían a fin de incluir referencias al artículo 3, artículo 3bis y el artículo 3ter, según proceda.

² Para reflejar la preocupación de que la expresión "cualquier sustancia" del subpárrafo i) es demasiado vaga y ha de definirse, un participante propuso refundir los incisos i) y iii) como forma de clarificar el significado de "sustancia".

³ La frase entre corchetes "destrucción significativa de un lugar, instalación o red que produzca un gran perjuicio económico", incluida en este apartado en los incisos ii)-iv), se basa en el artículo 2 1) b) del Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas (el "Convenio sobre Atentados Terroristas con Bombas").

produzca o pueda producir un gran perjuicio económico,]] [o daños importantes al medio ambiente];

- [ii) transporte a bordo de un buque explosivos, agentes o toxinas de carácter biológico, productos químicos tóxicos o material radioactivo [conociendo que se van a utilizar] [con el propósito de utilizarlos] para causar la muerte de personas, graves lesiones corporales [[, daños importantes a bienes,] [destrucción significativa de un lugar, instalación o red, cuando tal destrucción produzca un gran perjuicio económico,] [destrucción significativa de bienes que produzca o pueda producir un gran perjuicio económico,]] [o daños importantes al medio ambiente];⁴
 - iii) use cualquier tipo de explosivo, agente o toxina de carácter biológico, productos químicos tóxicos o material radiactivo [o cualquier otra sustancia que tenga efectos equivalentes] [[que tenga la capacidad de causar] [pueda causar] [que cause]] [, en el buque o fuera del buque,] la muerte de personas o graves lesiones corporales [[, daños importantes a bienes,] [destrucción significativa de un lugar, instalación o red, cuando tal destrucción produzca un gran perjuicio económico,] [destrucción significativa de bienes que produzca o pueda producir un gran perjuicio económico,]] [o con el propósito de causar daños importantes al medio ambiente] [o que causa daños importantes al medio ambiente];
 - iv) utilice un buque de forma [[que tenga la capacidad de causar] [que puede causar] [cause]] la muerte de personas o graves lesiones corporales [[, daños importantes a los bienes] [destrucción significativa de un lugar, instalación o red, cuando tal destrucción produzca un gran perjuicio económico,] [destrucción significativa de bienes que produzca o pueda producir un gran perjuicio económico,]] [o daños importantes al medio ambiente]; o
 - [v) lesiones o mate a cualquier persona en relación con la comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados i), iii) o iv);]
- b) transporte a bordo de un buque a una persona de la que sepa que ha cometido un acto que constituye un delito en virtud de los convenios internacionales que se enumeran en el anexo⁵ y con el fin de ayudarle a evadir su enjuiciamiento penal.

⁴ Un participante observó que este delito que se proponía supondría penalizar un acto preparatorio y que debía revisarse para hacer referencia al transporte de una sustancia específica con la intención de utilizarla. La propuesta de este participante supondría alterar y limitar la naturaleza intrínseca del delito propuesto.

⁵ El anexo se enmendará a fin de añadir una referencia al Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo (el "Convenio sobre Financiación del Terrorismo").

- (c) transporte a bordo de un buque:
- i) cualquier "arma química" tal como se definen en la Convención sobre la prohibición, el desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción, hecha en París el 13 de enero de 1993 (en adelante "la Convención sobre Armas Químicas"), conociendo [, o teniendo razones para conocer,] que estas armas químicas se están trasladando y que este traslado viola la Convención sobre Armas Químicas si se lleva a cabo por parte, o en nombre, de un Estado Parte en esa Convención; o
 - ii) cualquier arma nuclear, otro artefacto nuclear explosivo, materia prima o material fisible especial, o equipo o material especialmente proyectado o preparado para el tratamiento, uso o producción de material fisible especial, conociendo [, o teniendo razones para conocer,] que el arma, artefacto, material o equipo está siendo trasladado, o va a ser recibido, por un Estado Parte o en su nombre, en el Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares, hecho en Washington, Londres y Moscú el 1 de julio de 1968, violando ese Tratado; o
 - iii) cualquier agente o toxina de carácter biológico o microbiano, del tipo y en la cantidad que no se justifican para fines profilácticos, de protección u otros fines pacíficos, así como armas, equipo o medios de envío, proyectados para hacer uso de tales agentes o toxinas con fines hostiles o en conflictos armados, conociendo [, o teniendo razones para conocer,] que estas sustancias o material se está trasladando y que tal traslado viola el Convenio sobre la prohibición del desarrollo, la producción y el almacenamiento de armas bacteriológicas (biológicas) y tóxicas y sobre su destrucción, hecho en Washington, Londres y Moscú el 10 de abril de 1972, si se realiza por o en nombre de un Estado Parte en dicho Convenio.]

2 Una persona también comete un delito si [, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna,] [, con el propósito que se especifica en el apartado a) del párrafo 1 del presente artículo,] amenaza con cometer cualquiera de los delitos enunciados en los incisos a) i), iii) o iv) del apartado a) del presente artículo.

3 Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión un Estado que no sea Parte en alguno de los tratados enumerados en el anexo podrá declarar que, en la aplicación del presente Protocolo a ese Estado Parte, el tratado no se considerará incluido en el apartado b) del párrafo 1. La declaración quedará sin efecto tan pronto como el tratado entre en vigor para el Estado Parte, que notificará este hecho a la Secretaría.⁶

⁶ Este párrafo, y el párrafo 4 pueden trasladarse a las cláusulas finales del presente Protocolo.

4 Cuando un Estado Parte deje de serlo en alguno de los tratados enumerados en el apartado b) del párrafo 1, podrá efectuar una declaración respecto de ese tratado con arreglo a lo previsto en el presente artículo."

3 Un nuevo artículo *3ter* se incluiría tras el artículo *3bis*, que rezaría tal como sigue:

"ARTÍCULO *3ter*

También comete un delito toda persona que:

- 1 intente cometer uno de los delitos que se especifican en el párrafo 1 del artículo 3 o en los incisos a) i), iii), iv) o v) del apartado a) del párrafo 1 del artículo *3bis*; o
- 2 participe como cómplice en la comisión de uno de los delitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 3, párrafo 1 del artículo *3bis* o en el párrafo 1 del presente artículo; o⁷
- 3 organice la comisión de un delito enunciado en el párrafo 1 del artículo 3, párrafo 1 del artículo *3bis* o en el párrafo 1 del presente artículo, o dé órdenes a otro para cometerlo; o
- 4 contribuya a la comisión de uno o más de los delitos enunciados en párrafo 1 del artículo 3, párrafo 1 del artículo *3bis* o en el párrafo 1 del presente artículo, por un grupo de personas que actúen con un propósito común, intencionalmente, ya sea:
 - a) con el propósito de facilitar la actividad delictiva o los fines delictivos del Grupo, cuando estas actividades o estos fines impliquen la comisión de uno de los delitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 3 o en el párrafo 1 del artículo *3bis*; o
 - b) con conocimiento de la intención del Grupo de cometer uno de los delitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 3 o en el párrafo 1 del artículo *3bis*."

⁷ El texto utilizado en los párrafos 2-4 del presente artículo se ha extraído del artículo 5 del Convenio sobre Financiación del Terrorismo.
Esta disposición actualiza la relativa a la responsabilidad de los cómplices del artículo 3 2) del Convenio SUA a fin de reflejar la nueva redacción utilizada más recientemente en el Convenio sobre Financiación del Terrorismo, especificando los conceptos relativos a la responsabilidad por complicidad que se recogen en el artículo 3 2) del actual Convenio SUA.