



COMITÉ JURÍDICO
87º periodo de sesiones
Punto 17 del orden del día

LEG 87/17
23 octubre 2003
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR
REALIZADA EN SU 87º PERIODO DE SESIONES**

Índice

	Párrafos N^{os}	Página N^o
A	INTRODUCCIÓN	1 - 25 4 - 8
B	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	26 8
C	ELECCIÓN DE LA MESA	27 8
D	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	28 - 87 8 - 15
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)	88 - 142 16 - 22
F	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA:	
	i) Informe sobre la marcha 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; y	143 - 146 23
	ii) Seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	147 - 149 23 - 24

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	LUGARES DE REFUGIO	150 - 161	24 - 26
H	ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR	162	26
I	CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS EN EL MAR	163	27
J	MEDIDAS PARA PROTEGER A LA TRIPULACIÓN Y A LOS PASAJEROS CONTRA LOS DELITOS COMETIDOS EN LOS BUQUES	164 - 170	27 - 28
K	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	171 - 174	28 - 29
L	EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO	175	29
M	CUESTIONES SURGIDAS DEL 90º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	176 - 178	29
N	PROGRAMA DE TRABAJO Y PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO	179 - 187	29 - 31
O	COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	188 - 191	31
P	OTROS ASUNTOS		
	a) Informe acerca de la Conferencia internacional de 2003 sobre la constitución de un Fondo complementario del Convenio del Fondo, 1992	192 - 193	31 - 32
	b) Designación de una zona marina especialmente sensible (ZMES) en Europa occidental	194 - 203	32 - 33
ANEXO 1	- ORDEN DEL DÍA DEL 87º PERIODO DE SESIONES		
ANEXO 2	- INFORME DEL PRESIDENTE (PAÍSES BAJOS) DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO PRESENTADO AL COMITÉ JURÍDICO EN SU 86º PERIODO DE SESIONES		

- ANEXO 3 - INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO OFICIOSO SOBRE EL EXAMEN DEL CONVENIO Y PROTOCOLO SUA
- ANEXO 4 - MANDATO REVISADO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE EL CONVENIO Y EL PROTOCOLO SUA DE 1988
- ANEXO 5 - APÉNDICE RECOMENDADO 1 DEL ANEXO DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LOS LUGARES DE REFUGIO
- ANEXO 6 - PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ JURÍDICO HASTA 2010
- ANEXO 7 - DESIGNACIÓN DE UNA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE EN EUROPA OCCIDENTAL: OBSERVACIONES PRESENTADAS POR LA DIVISIÓN DE ASUNTOS OCEÁNICOS Y DEL DERECHO DEL MAR, DE LAS NACIONES UNIDAS (DOALOS), EN RELACIÓN CON LAS CUESTIONES PLANTEADAS EN EL DOCUMENTO LEG 87/16/1

A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 87º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 13 al 17 de octubre 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
ARABIA SAUDITA	ISLAS MARSHALL
ARGELIA	ISRAEL
ARGENTINA	ITALIA
AUSTRALIA	JAPÓN
BAHAMAS	KUWAIT
BÉLGICA	LETONIA
BRASIL	LÍBANO
BULGARIA	LIBERIA
CANADÁ	LITUANIA
CHILE	MALTA
CHINA	MARRUECOS
CHIPRE	MÉXICO
COLOMBIA	NAMIBIA
COREA (REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE)	NIGERIA
CÔTE D'IVOIRE	NORUEGA
CUBA	NUEVA ZELANDIA
DINAMARCA	PAKISTÁN
ECUADOR	PAÍSES BAJOS
EGIPTO	PANAMÁ
ESPAÑA	PERÚ
ESTADOS UNIDOS	POLONIA
ESTONIA	PORTUGAL
FEDERACIÓN DE RUSIA	REINO UNIDO
FILIPINAS	REPÚBLICA DE COREA
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUECIA
GHANA	SUDÁFRICA
GRECIA	SUIZA
GUATEMALA	TAILANDIA
HONDURAS	TANZANÍA (REPÚBLICA UNIDA DE)
INDONESIA	TURQUÍA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
IRLANDA	VANUATU
	VENEZUELA

y de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
ISLAS FEROE

3 En el periodo de sesiones participaron representantes del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados y de la Universidad Marítima Mundial.

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)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE SEGUROS Y
REASEGUROS (BIPAR)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO (OGP)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE
BUQUES TANQUE (ITOPF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

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 como ésta sería la última ocasión en la cual se dirigiría al Comité en su calidad de Secretario General, deseaba realizar algunas observaciones sobre la labor del Comité en los últimos decenios y expresar su reconocimiento por los logros alcanzados en el desarrollo del derecho marítimo internacional.

7 Recordó que en sus comienzos la OMI sólo contaba con un comité técnico, el Comité de Seguridad Marítima, y que, cuando se constituyó el Comité Jurídico, en 1967, se le dio carácter de órgano especial para examinar las consecuencias jurídicas del accidente del **Torrey Canyon**. De forma especial al Comité Jurídico se le encomendó la elaboración de un ordenamiento jurídico relativo a la responsabilidad e indemnización por los daños causados por la contaminación provocada por los petroleros.

8 Este proceso culminó con la adopción de dos convenios, a saber, el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969 y el Convenio del Fondo, 1971, en los que se incluyeron principios innovadores, tales como el de la responsabilidad objetiva, acción directa y seguro obligatorio, que han conformado la base para la determinación de las indemnizaciones en todos los regímenes sobre la responsabilidad posteriormente elaborados en la OMI.

9 El Secretario General seguidamente se refirió a que en 1992 el Comité Jurídico introdujo diversos cambios importantes en la forma de protocolos a los dos convenios. Con estos no sólo se ha aumentado de manera sustancial la cuantía de las indemnizaciones, sino que también se ha adoptado el procedimiento de enmienda tácita que permite que, cuando sea necesario, se puedan aumentar expeditamente los límites. Haciendo uso de este procedimiento, el Comité ya ha fijado nuevos límites para las indemnizaciones que entrarán en vigor a partir del 1 de noviembre de 2003.

10 Las medidas adoptadas por el Comité para facilitar la disponibilidad de fondos para las indemnizaciones de los daños debidos a la contaminación de hidrocarburos, incluido el reciente Protocolo de 2003, demuestran que la Organización puede responder rápidamente y que los regímenes internacionales elaborados bajo los auspicios de la OMI son preferibles a los de ámbito regional y nacional.

11 Durante 1996 y 2001 se prosiguió con la elaboración del régimen jurídico relativo a la responsabilidad e indemnización por la contaminación producida por los buques, mediante la adopción de un instrumento sobre la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP) y otro sobre los daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001). Con la adopción de este último Convenio, el Comité ha completado el grueso de la tarea que se fijó en 1967, a saber, elaborar un marco internacional integral relativo a la responsabilidad e indemnización para todos los tipos de contaminación producida por los buques. Resta ahora que los Estados ratifiquen estos convenios para que éstos entren en vigor y corresponde elogiar la labor emprendida por el Comité en lo que atañe al seguimiento de la implantación del Convenio SNP.

12 El Secretario General continuó expresando que la seguridad de la vida humana en el mar ha sido, desde sus inicios, la preocupación principal de la Organización. El Comité Jurídico cumplió con su cometido apoyando esta tarea. Gracias a sus esfuerzos, se ha podido actualizar y modernizar de manera sustancial el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y a sus equipajes por mar a través de un Protocolo adoptado por una Conferencia Diplomática a fines de 2002.

13 Continuó diciendo que el Comité tampoco había ignorado el otro aspecto fundamental del mandato de la Organización, a saber, la protección del medio marino. Era indudable que el Convenio sobre Salvamento Marítimo de 1989, inicialmente elaborado por el Comité, había mejorado tanto la situación de los salvadores como la del medio marino, al ofrecer a los salvadores incentivos económicos por adoptar medidas de protección respecto de los buques que representan una amenaza para el medio ambiente, lo cual se aplica incluso a las situaciones en las que el buque y su carga no pueden salvarse.

14 El Secretario General hizo hincapié en el hecho de que el historial del Comité era admirable, pero su labor estaba lejos de encontrarse finalizada. Los trágicos sucesos acontecidos el 11 de septiembre de 2001 seguían teniendo repercusiones en el mundo marítimo. En respuesta

a esto, la OMI ya había adoptado el Código para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, destinado a prevenir los actos terroristas dirigidos contra el sector del transporte marítimo.

15 El examen por parte del Comité del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y de su Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (los instrumentos SUA), al cual el Comité había concedido, acertadamente, prioridad alta, complementaría el Código y constituía otro modo útil en que la Organización podía contribuir a la lucha contra el terrorismo internacional. La importancia atribuida a estos instrumentos por la comunidad internacional quedaba patente en el hecho de que 95 Estados se habían constituido en Partes en el Convenio, 37 de los cuales se habían adherido al mismo después del 11 de septiembre de 2001.

16 A este respecto, prosiguió el Secretario General, el Comité debería considerar en qué fechas se podría convocar una conferencia diplomática para adoptar los nuevos instrumentos. Puesto que ya había decidido convocar una conferencia diplomática en 2004, a fin de adoptar el Convenio para la gestión del agua de lastre, esperaba que en 2005 una conferencia diplomática examinase los Protocolos relativos a los instrumentos SUA.

17 Dado que la Organización había establecido que sólo se podía convocar una conferencia diplomática en los años en que se reuniese la Asamblea, el Secretario General señaló que no se podría convocar una conferencia sobre la remoción de restos de naufragio, otro punto prioritario del orden del día del Comité, hasta el bienio 2006-2007. No obstante entendía que se había avanzado en la elaboración del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, de modo que podría convocarse una conferencia en 2006. Asimismo, sabía que el Comité había dedicado tiempo y esfuerzos considerables a estos dos puntos prioritarios y esperaba que se ultimasen las labores correspondientes en el futuro próximo, de manera que la Organización siguiera satisfaciendo las expectativas de la comunidad marítima internacional en cuanto a los regímenes jurídicos relativos a estas dos importantes materias.

18 El Secretario General hizo hincapié en el hecho de que el Comité tenía otros muchos temas que considerar en el actual periodo de sesiones, y estaba seguro de que, bajo la dirección de su presidente, seguiría realizando significativos avances. Si bien no tenía intención de hacer alusión a cada uno de ellos en detalle, mencionó uno o dos que estaban relacionados con la labor de otros comités de la OMI.

19 El primer tema era el punto 7 del orden del día del Comité, es decir, los lugares de refugio. Sucesos recientes, como los del **Castor** y del **Prestige**, habían servido para demostrar que la Organización debía adoptar urgentemente una serie de directrices relativas a los lugares de refugio, tanto por motivos de seguridad como de protección del medio ambiente. No obstante, para ultimar las directrices, era necesario resolver algunas cuestiones jurídicas que se habían planteado en los documentos presentados al Comité. En un plazo más largo, el Comité también debería considerar las cuestiones de la indemnización y la responsabilidad.

20 El segundo tema estaba relacionado con la designación de una zona marina especialmente sensible (ZMES) en Europa occidental, cuestión que el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) examinó el pasado mes de julio. Se había pedido al Comité Jurídico que prestase asesoramiento sobre determinadas cuestiones jurídicas, a fin de ayudar al MEPC a adoptar una decisión al respecto cuando volviese a reunirse el próximo año.

21 El Secretario General destacó que estaba seguro de que el Comité Jurídico compartiría su opinión de que la función de su presidente había sido fundamental para garantizar el éxito del Comité. Además, señaló que era el momento de expresar su más sincero agradecimiento por la ardua labor del Comité y su admiración por su habilidad para adoptar las decisiones correctas.

22 Finalmente, el Secretario General deseó al Comité que sus deliberaciones durante la semana fueran fructíferas y señaló que, como era habitual, los recursos de la Secretaría estaban a su disposición. El Secretario General finalizó su intervención expresando al Comité sus mejores deseos en su labor futura acerca de las numerosas cuestiones difíciles a las que tendría que hacer frente, con respecto a lo cual señaló que seguiría la labor del Comité con interés.

23 El presidente del Comité Jurídico rindió tributo al Secretario General y le agradeció tanto en nombre propio como en el del Comité las orientaciones y apoyo que ha facilitado al Comité durante sus numerosos años de abnegado servicio.

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

25 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

26 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

27 El Comité unánimemente reeligió por aclamación al Sr. A.H.E. Popp, Q.C. (Canadá) como su Presidente para 2004. El Comité también reeligió por aclamación al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y al Sr. Chai Lee-Sik (República de Corea) como Vicepresidentes para 2004.

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

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

29 La delegación de los Países Bajos, en su calidad de país coordinador de las consultas en el lapso interperiodos, presentó el documento LEG 87/4. Al hacerlo resumió el resultado de las consultas y explicó el contenido de los anexos del documento. Señaló que el texto representaba una solución de compromiso y reflejaba las decisiones del Grupo de trabajo adoptadas durante el 86º periodo de sesiones del Comité Jurídico. La delegación manifestó su esperanza en que el actual periodo de sesiones se avanzaría lo suficiente como para permitir que el proyecto estuviese listo para ser presentado a una conferencia diplomática, si fuese posible, durante el bienio 2004-2005.

30 La delegación del Reino Unido presentó el documento LEG 87/4/1, en nombre de todas las delegaciones ponentes del mismo. Su intención era dar respuesta a la preocupación manifestada por ciertos Estados acerca de la necesidad de armonizar el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio (PCRRN) con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), especialmente por lo que respecta al

consentimiento del Estado de abanderamiento. A este respecto, las delegaciones ponentes propusieron que se añadiera un nuevo párrafo en el artículo 10 a fin de que se estipule el consentimiento del Estado de abanderamiento para que un Estado ribereño pueda ejercer su jurisdicción, en los casos en que tal jurisdicción no esté prevista en otros tratados en vigor.

31 El Comité seguidamente pasó a examinar las siguientes cuestiones:

- requisitos de notificación (artículo 6, párrafo 1);
- exclusión de los actos de terrorismo (artículo 11, párrafo c));
- interrelación con otros instrumentos sobre responsabilidad (artículo 12, párrafo 1); y
- salvaguarda de los derechos de soberanía en alta mar (artículo 2, párrafo 4).

Requisitos de notificación (artículo 6, párrafo 1)

32 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra opinaron que el texto entre corchetes en el artículo 6 1) debería suprimirse, dado que era innecesario incluirlo ya que los requisitos de notificación ya se especificaban detalladamente en el párrafo 2.

33 La delegación en calidad de observadora de la Cámara Naviera Internacional (ICS) señaló que en la práctica moderna de la gestión naval el propietario inscrito normalmente no está al tanto de la gestión diaria del buque y que por lo tanto, puede que no le sea posible dar cumplimiento a esta exigencia. La atención debería centrarse en el gestor o compañía encargada de la explotación del buque. Varias delegaciones se hicieron eco de esta observación si bien se señaló que puede que sobre el propietario inscrito recayeran ciertas obligaciones en virtud de otros artículos del proyecto de convenio.

34 Se señaló que los informes debían presentarse puntualmente, dado que de otra manera esta disposición tendría poca utilidad práctica.

35 El Comité decidió suprimir la expresión entre corchetes en el artículo 6 1). Se pidió al Grupo de trabajo que examinase si la obligación de notificar debería recaer sobre el propietario inscrito o si sería mejor que otras partes, tales como el gestor o la compañía encargada de la explotación del buque asumieran esta obligación. Se pidió al Grupo de trabajo que examinase la conveniencia de insertar un plazo máximo para la notificación.

Exclusión de los actos de terrorismo (artículo 11, párrafo c)

36 La delegación con carácter observadora del Grupo Internacional de Asociaciones de P e I, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que la exclusión de los actos de terrorismo debería incluirse en el párrafo a) en vez de incluirse independientemente dentro del párrafo c). La cuestión que se debía determinar era si se disponía de cobertura de seguro para tales riesgos.

37 Otras delegaciones se mostraron disconformes con esta propuesta dado que el propietario inscrito no debería gozar de una exención tan amplia si era culposo. También se propuso que cualesquiera solución que se adoptase debería ser coherente con otros regímenes sobre responsabilidad. También se propuso suprimir totalmente el párrafo c).

38 El Comité decidió que estas cuestiones se deberían seguir examinándose en el marco del Grupo de trabajo, tomando en consideración las observaciones presentadas en el actual periodo de sesiones.

Interrelación con otros instrumentos sobre responsabilidad (artículo 12, párrafo 1)

39 El Comité examinó el artículo 12 1), que incluye una propuesta que tiene como objetivo clarificar la interrelación entre el proyecto de convenio y otros instrumentos sobre responsabilidad e indemnización. En especial el Comité se mostró de acuerdo, en principio, en que era necesario evitar la posibilidad de una doble indemnización por la localización, balizamiento y remoción de los restos de naufragio. Se propuso sustituir las palabras "cuando se establezca la responsabilidad", en la primera parte del párrafo, por las palabras "cuando la responsabilidad está dentro del ámbito de aplicación del mismo" y suprimir al comienzo de los incisos a) a d) las palabras "por los daños definidos". Se señaló que era importante poder determinar qué instrumento es de aplicación en un caso en particular.

40 El Comité pidió al Grupo de trabajo que examinase más detenidamente esta cuestión, tomando en consideración que puede haber situaciones en las que, si bien la cuestión puede estar dentro del ámbito de aplicación de otro convenio sobre responsabilidad, este convenio puede excluir el otorgamiento de indemnización.

Salvaguarda de los derechos de soberanía en alta mar (artículo 2, párrafo 4)

41 El Comité examinó una propuesta con respecto al artículo 2 4), elaborada durante las consultas del lapso interperiodos con respecto a la salvaguarda de los derechos de soberanía en alta mar, en el marco del proyecto de convenio. El Comité convino en que el texto propuesto reflejaba un principio general del derecho general de los tratados, en el sentido de que los Estados que pasen a ser Partes en el convenio no estarían facultados a reclamar derechos de soberanía con respecto a ninguna parte del alta mar.

42 Se opinó que esto era un hecho evidente, como principio del derecho internacional, y que no era necesario volver a reafirmar este principio en el marco del convenio. No obstante, también se expresó la opinión de que era preferible incluir el principio, dado que había casos en los que Estados ribereños no habían demarcado una ZEE. Por otra parte, también se señaló que el mismo principio debía aplicarse a los casos en los que se había demarcado una ZEE.

43 Dada la diversidad de opiniones en el seno del Comité, lo que impedía que se adoptara una decisión acerca de retener o no esta cláusula, se pidió al Grupo de trabajo que continuase examinando estas cuestiones.

Consentimiento del Estado de abanderamiento (artículo 10, párrafo 10)

44 El Comité dio su visto bueno, en principio, a que en el proyecto de convenio se incluyese una disposición basada en la propuesta que figura en el documento LEG 87/4/1, es decir, que cuando un Estado pase a ser Parte en el Convenio, éste automáticamente dé su consentimiento (como Estado de abanderamiento) a que el Estado Parte cuyos intereses estén más directamente amenazados por los restos de naufragio actúe con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 4 a 8 del artículo 10.

45 El Comité por tanto volvió a remitir este proyecto de artículo al Grupo de trabajo con la solicitud de que examinara de nuevo la redacción.

46 Seguidamente el Comité examinó el texto enmendado de proyecto de convenio, tal como se presenta en el anexo 1 del documento LEG 87/4, con miras a alcanzar un acuerdo acerca de las secciones del mismo que aparecen en negritas y subrayadas, las cuales habían sido redactadas y acordadas durante las consultas realizadas en el lapso interperiodos, pero que todavía no habían sido examinadas por el Comité. El Comité adoptó las siguientes decisiones:

Definición de "Restos de naufragio" (artículo 1, párrafos 4 c) y 4 d))

47 El Comité acordó que la adición de la expresión "a la deriva" en el párrafo 4 c) sólo constituía una cuestión de estilo.

48 Una delegación manifestó su preocupación acerca de incluir el actual párrafo d) en la definición de "restos de naufragio", dado que se refiere a sucesos futuros en vez de a sucesos pasados. No obstante se señaló que las definiciones de la expresión habían sido objeto de largas deliberaciones por parte del Comité y que era importante que las dudas al respecto se explicasen antes de que se volviera a abrir un debate general al respecto. También se señaló que la definición de "restos de naufragio" no había de ser examinada aisladamente y que las medidas que pudieran adoptarse con respecto a unos restos de naufragio dependerían asimismo de otras disposiciones incluidas en otras secciones del proyecto de convenio.

49 El Comité remitió esta definición al Grupo de trabajo para que siguiese examinándola a la luz de las observaciones presentadas durante las deliberaciones. Al hacerlo señaló que en vez de centrarse en el texto en negritas y subrayado, el Grupo de trabajo debería abordar la cuestión de forma general teniendo presente que la misma no debería interpretarse de manera aislada.

Definición de "intereses conexos" (artículo 1, párrafos 6 a) y 6 d))

50 El Comité examinó la propuesta de insertar la conjunción "y" en los párrafos 6 a) y 6 b). Se opinó que la inserción de la conjunción "y" pudiera dar lugar en un caso en concreto a que pudiese existir una combinación de intereses o condiciones en vez de un solo interés o condición y que por tanto, pudiera ser preferible utilizar la conjunción "o". No obstante, también se opinó que dado que en los párrafos 6 b) y 6 c) ya se utilizaba la conjunción "y", no había riesgo de que al texto se le pudiera dar una interpretación acumulativa.

51 El Comité convino en mantener el texto actual.

Derechos de los Estados Partes a adoptar medidas (artículo 2, párrafo 1)

52 El Comité convino en que la adición de la expresión "en relación con la remoción de", en el artículo 2 1) era una cuestión de estilo.

53 El Comité examinó la propuesta de añadir las palabras "de otros Estados Partes" después de la expresión "restos de naufragio". La delegación que así lo propuso explicó que con esta adición se aclararía que el proyecto de convenio ni constriñe ni afecta de ninguna manera los derechos de los Estados que no son parte y que de esta manera el párrafo sería coherente con lo dispuesto en el artículo 311 3) de la CONVEMAR.

54 Varias delegaciones estimaban que esta expresión restringiría innecesariamente el ámbito de aplicación del proyecto de convenio y que tendría como efecto limitar las facultades de un Estado ribereño para intervenir a fin de proceder a la remoción de unos restos de naufragio.

También se opinó que establecer esta limitación no sería coherente con la CONVEMAR ni con el Convenio de Intervención, en el marco de los cuales, en su opinión, los Estados ribereños tienen el derecho de intervenir a fin de proceder a la remoción de unos restos de naufragio que suponen un riesgo grave, no sólo para el medio marino sino también para la seguridad de la navegación. No obstante, las delegaciones manifestaron su opinión de que constituye un principio básico el derecho internacional el que un tratado no puede tener efectos adversos para los derechos de los Estados que no son partes en el instrumento.

55 Se decidió remitir la cuestión al Grupo de trabajo para que continuase examinándola.

Derechos de los Estados Partes a adoptar medidas (artículo 2, párrafo 3)

56 El Comité convino en que la adición de las expresiones "innecesaria" e "interesadas" en el artículo 2 3) era una cuestión de estilo.

Derechos de los Estados Partes a adoptar medidas (artículo 2, párrafo 5)

57 El Comité dio su visto bueno a la adición de las palabras "se enforzarán por" en el artículo 2 5).

Declaración de aplicación a los restos de naufragio que se encuentren en mares territoriales (artículo 3, párrafo 2)

58 El Comité tomó nota de que en su debido momento deberá adoptarse una decisión acerca de referencias específicas cruzadas a otros artículos, y decidió que mientras tanto se debía remitir el párrafo al Grupo de trabajo para que examinase las consecuencias de adherirse o no a las disposiciones de ciertos artículos, por lo que respecta a cuestiones tales como el seguro.

Notificación de restos de naufragio (artículo 6, párrafo 1)

59 El Comité acordó insertar el posesivo "sus" en el artículo 6 1).

60 Una delegación también propuso que se enmendase el artículo a fin de incluir una disposición mediante la cual los Estados Partes deberían notificar al Secretario General los informes que pudiesen enviar, de manera similar a como se disponen en otros convenios de la OMI.

Notificación de restos de naufragio (artículo 6, párrafo 2 d))

61 El Comité decidió volver a remitir este párrafo al Grupo de trabajo para que éste verificase su coherencia con otros artículos.

Notificación de restos de naufragio (artículo 6, párrafo 2 e))

62 El Comité decidió añadir la referencia a "hidrocarburos para combustible".

Determinación del riesgo (artículo 7, párrafo d))

63 Se observó que el nuevo texto tiene como finalidad asegurar la coherencia entre las referencias a las zonas marinas especialmente sensibles y el artículo 211 6) de la CONVEMAR. El Comité dio su visto bueno al nuevo texto del artículo 7 d).

64 Se manifestó que el artículo 6 relativo a los requisitos sobre notificación y el artículo 7 sobre la utilización de la información notificada a los fines de determinar si los restos de los naufragios constituyen un riesgo, deberían armonizarse. Además, se observó que quizás fuese necesario examinar estos artículos tomando en cuenta la definición de "intereses conexos" del artículo 1 6), ya que esta definición, tal como está redactada, parecería tener un alcance mayor que los intereses del Estado señalados en el artículo 7.

Determinación del riesgo (artículo 7, párrafo h))

65 El Comité dio su visto bueno a que se añadiera la referencia a "hidrocarburos para combustibles".

Localización de restos de naufragio (artículo 8, párrafo 1)

66 El Comité convino en incluir la expresión "de los restos de naufragio" al final de este párrafo en lugar de la locución "de los riesgos".

Localización de restos de naufragio (artículo 8, párrafo 2)

67 El Comité convino en que la locución "precisa" hacía que el texto del párrafo fuese más claro.

Balizamiento de los restos de naufragio (artículo 9, párrafo 3)

68 Se opinó que la expresión "utilizando las cartas náuticas" era demasiado escueta y que podría ser reemplazada por: "utilizando las publicaciones náuticas apropiadas o por cualquier otro medio pertinente". También se señaló que ya había un sistema para facilitar avisos a los navegantes y que no había necesidad de que en el convenio se estableciese una nueva obligación.

69 El Comité remitió este párrafo al Grupo de trabajo para que lo siguiese examinando.

Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio (artículo 10, párrafo 1 b))

70 El Comité dio su visto bueno a la redacción propuesta, mediante la que se aclaraba la cuestión objeto de consultas.

Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio (artículo 10, párrafo 6 a))

71 El Comité decidió adoptar la locución "fijará" en lugar de la forma condicional.

Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio (artículo 10, párrafo 7)

72 El Comité dio su visto bueno, en principio, a la propuesta, pero observó, tal como lo había hecho en relación con el artículo 6 1), que el término "propietario inscrito" podría no ser adecuado en este contexto dado que guarda relación con aspectos operativos. Se remitió la cuestión al Grupo de trabajo para que siguiese examinándola.

Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio (artículo 10, párrafo 9)

73 El Comité observó, tal como lo hizo en relación con el artículo 6 1) y el artículo 10 7), que el término "propietarios inscritos" podría no ser apropiado en este contexto dado que éste atañe a aspectos operativos.

74 También se observó que si un Estado Parte tiene la obligación de "garantizar" dicho cumplimiento, esto podría exigir que esos Estados cumplan una función activa en su aplicación lo que podría no ser posible. Se expresó la opinión de que el espíritu de esta formulación era garantizar que la legislación aplicable incluyese medidas que deberían adoptarse en caso de incumplimiento. Se indicó que en este contexto la formulación del artículo 6 1) podría ser más adecuada.

75 Se remitió este párrafo al Grupo de trabajo para que siguiese examinándolo.

Interrelación con otros instrumentos relativos a la responsabilidad (artículo 2, párrafo 1 a))

76 Se observó que este artículo no lleva un título. También se observó que en el párrafo 1 a) se debería hacer referencia al "Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, enmendado".

77 Se pidió que el Grupo de trabajo examinase estas cuestiones.

Seguro obligatorio o prueba de garantía financiera (artículo 13, párrafo 1)

78 El Comité convino en que uno de los efectos de que se haga referencia al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, enmendado, es garantizar que no será necesario que el propietario inscrito de un buque establezca un fondo limitado independiente en virtud del nuevo convenio sobre remoción de restos de naufragio.

79 El Comité decidió que la expresión añadida "para el buque" era una cuestión de estilo. El Comité decidió que no se añadiese la expresión "de vez en cuando" en relación con la enmienda del Convenio sobre limitación de la responsabilidad civil nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976.

80 Debido a que el Grupo de trabajo no había examinado el texto en negritas sin subrayar del anexo 1 del documento LEG 87/4, el Comité decidió aplazar el examen de ese texto.

Resultado de la labor del Grupo de trabajo

81 Con posterioridad a estas deliberaciones, el Comité acordó remitir el PCRRN a un grupo de trabajo. La presidenta del Grupo de trabajo presentó al Comité un informe oral. Al hacerlo se refirió a que el Grupo de trabajo había basado sus debates en el texto incluido en el anexo 1 del documento LEG 87/4, y que, tal como lo había solicitado el Comité, el Grupo examinó el texto

en negrita que no había sido previamente examinado por el Grupo de trabajo. Además, el Grupo de trabajo debatió las observaciones y propuestas presentadas en el Pleno.

82 El Grupo de trabajo también debatió varias cuestiones que las delegaciones habían manifestado que querían que se examinasen en el marco del presente proyecto. Al respecto, se remitió al informe por escrito que figura como anexo 2 de este informe.

83 En particular, en lo que atañe a la cuestión relativa al consentimiento del Estado de abanderamiento, el Grupo de trabajo aprobó que se incluyese un nuevo párrafo 10 en el artículo 10, tal como se propone en el documento LEG 86/4/1.

84 En lo que atañe a la cuestión acerca de los vínculos entre el PCRRN y otros instrumentos relativos a la responsabilidad (artículo 12), el Grupo de trabajo determinó tres cuestiones que deberían aclararse durante las consultas en el lapso interperiodos, a saber:

- la necesidad de evitar reclamaciones por partida doble;
- la necesidad de evitar lagunas, de modo que las reclamaciones se planteen ya sea en el marco del PCRRN, o en el de los otros regímenes sobre responsabilidad mencionados en el artículo; y
- la necesidad de evitar que se admitan de conformidad con el PCRRN reclamaciones que han sido excluidas en virtud de otros regímenes relativos a la responsabilidad.

85 Tal como lo pidió el Comité, la presidenta procedió a enumerar las cuestiones principales que el Grupo de trabajo había estimado que deberían seguir siendo examinadas:

- i) aplicación del PCRRN al mar territorial (artículo 3 2));
- ii) exclusión de la responsabilidad por actos de terrorismo (artículo 11 1) c)); y
- iii) identificación de la persona habitualmente encargada de la explotación cotidiana del buque que no es necesariamente el propietario inscrito, tal como está definido actualmente en el PCRRN.

86 La presidenta concluyó observando que si bien había cuestiones que aún no habían sido resueltas, el Grupo de trabajo había avanzado en la ultimación del proyecto de convenio a fin de que pueda presentarse a una conferencia diplomática.

87 El Comité Jurídico elogió los esfuerzos del Grupo de trabajo y decidió que continuase con sus labores. Se encargó a la delegación coordinadora que siguiese puliendo el PCRRN. El Comité decidió también que, si había tiempo suficiente, examinaría el informe del Grupo de trabajo durante su 88° periodo de sesiones junto con el texto revisado de los artículos del PCRRN.

**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)**

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

89 La delegación de los Estados Unidos, como coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, presentó el documento LEG 87/5/1 y señaló los cambios realizados en el proyecto de Convenio SUA como resultado de las deliberaciones del Comité y de las contribuciones recibidas de los miembros del Grupo.

90 La delegación de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL) presentó el documento LEG 87/5/2, en el cual se recogen propuestas de enmienda al proyecto preparado por el país coordinador.

91 La Secretaría presentó el documento LEG 87/5/3 que contiene el proyecto de cláusulas finales.

92 El Comité tomó nota de que el texto básico que se debía utilizar en sus deliberaciones era el proyecto de protocolo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, que figura en el anexo 1 del documento LEG 87/5/1.

93 El Comité expresó su agradecimiento a la delegación de los Estados Unidos por su labor de coordinación y a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos por la ardua labor de elaboración de los proyectos de protocolos SUA.

Delitos (artículo 3bis)

94 Hubo consenso general en que la inclusión de los delitos nuevos en un párrafo separado (artículo 3bis) constituía una mejora significativa.

Párrafo introductorio

95 El Comité aprobó, en general, el párrafo introductorio del artículo 3bis 1) a) que contiene la "motivación terrorista". No obstante, se observó que quizás fuese necesario modificar el texto, teniendo presentes otros instrumentos internacionales, y, en particular, que se debería incluir el término "gravemente" a continuación de "intimidar" e "indebidamente" a continuación de "obligar". Esta propuesta permitiría armonizar el texto con la Decisión marco del Consejo de la UE del 13 de junio de 2002 sobre la lucha contra el terrorismo.

Párrafo 1 a)

96 El Comité examinó las ventajas y deficiencias de las distintas opciones de los subpárrafos i) a iv) y varias delegaciones manifestaron sus preferencias, que diferían considerablemente. No obstante, el Comité concluyó que, para el periodo de sesiones siguiente, sería necesario reducir el número de opciones, a fin de permitirle tomar algunas decisiones claras.

97 Con respecto al párrafo ii), en opinión de algunas delegaciones, lo descrito no parecía constituir un delito distinto, y se observó que el artículo 3^{ter} podría abarcarlo.

98 En relación con el párrafo v), se señaló que, si se realizaban las oportunas modificaciones en las referencias a los demás delitos, este párrafo podía resultar redundante. Otra posibilidad consistiría en trasladar este párrafo al artículo 3^{ter}.

99 Se hizo hincapié en el término "sustancia" del párrafo i), y se observó que, a fin de que este término fuese más preciso, se podría refundir este párrafo con el párrafo iii).

100 Algunas delegaciones cuestionaron el concepto de "transporte" del párrafo ii) y de otras disposiciones del proyecto de articulado, por ser demasiado impreciso a efectos del enjuiciamiento penal, el cual requiere un alto grado de precisión. La identificación del presunto delincuente constituía un problema adicional, dado el gran número de partes en la cadena del transporte. También se señaló que el acto de transportar materiales perjudiciales debería considerarse como un caso de complicidad en lugar de un delito por sí mismo.

101 Con respecto a los "daños al medio ambiente", había divergencia de opiniones en el seno del Comité. Algunas delegaciones señalaron que los daños al medio ambiente podían considerarse como parte del concepto, más amplio, de los daños a bienes, mientras que otras delegaciones insistieron, no obstante, en que ese concepto debía mantenerse a fin de abarcar casos, como el de terrorismo ecológico, que sobrepasaban el concepto de los daños a bienes.

Párrafo 1 b)

102 El Comité tomó nota de que el espíritu aportado era tipificar como delito el acto de transportar a un fugitivo con conocimiento de que el fugitivo había cometido un acto que constituía un delito en virtud de determinados convenios. Algunas delegaciones cuestionaron la utilidad de esta disposición, pero otras se manifestaron a favor de conservarla.

103 Se expresaron reservas acerca del amplio alcance de la disposición y de la referencia a la conducta tipificada en otros convenios. El hecho de que el delito no incluyese la motivación terrorista, exigida en el párrafo precedente, también fue cuestionado.

Párrafo 1 c)

104 El Comité reiteró unánimemente su preocupación por la seguridad del transporte marítimo internacional y el uso de armas de destrucción masiva con fines terroristas. Algunas delegaciones también manifestaron preocupación por la proliferación de armas de destrucción masiva.

105 En particular, se estimó que la inclusión de este párrafo en los instrumentos SUA pudiera comprometer el concepto de la libertad de navegación. A este respecto, se reconoció la necesidad de revisar los instrumentos y de llevar a cabo esta revisión de modo que se dé lugar a un gran número de ratificaciones. Algunas delegaciones estaban a favor de suprimir este párrafo, y señalaron que no comprendían los motivos para introducir en el Convenio SUA disposiciones sobre la no proliferación, las cuales ni estaban en consonancia con los objetivos del Convenio y además ya estaban reglamentadas en convenios específicos y por organizaciones tales como el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) y la Organización para la Prohibición de las Armas Químicas (OPAQ). No consideraban que la OMI fuese el foro competente para tratar cuestiones de no proliferación, ni que el Convenio SUA fuese el instrumento adecuado.

106 Las delegaciones que se manifestaron a favor de aceptar, en principio, la introducción de disposiciones sobre las armas de destrucción masiva propusieron varias modificaciones. Entre éstas estaba la posibilidad de refundir elementos del párrafo 1 c) y elementos del párrafo 1 a). A este respecto, varias delegaciones señalaron la similitud del texto utilizado en los párrafos 1 a) ii) y 1 c) i) y la necesidad de evitar cualquier duplicación.

107 La falta de una referencia a la motivación terrorista en este párrafo también era causa de preocupación entre algunas delegaciones, que observaron que el factor mental de estos delitos debía aproximarse al que se contemplaba en el párrafo introductorio del párrafo 1 a). Tal como se observa con relación a otros párrafos, también se expresó preocupación por la noción de la expresión "transporte". En particular, era necesario proteger al capitán y a los miembros de la tripulación quienes, en circunstancias normales, no tienen ningún control sobre el transporte de las sustancias que se llevan a bordo y a menudo desconocen las razones del mismo y que además están sujetos a obligaciones contractuales.

108 Se opinó que se deberían definir claramente varias expresiones, tales como "precursores", "finés hostiles", "productos químicos tóxicos", "material básico" o "material fisiónable especial" y "equipo de doble empleo", y estas definiciones deberían ser compatibles con las de otros convenios internacionales.

109 También se expresó preocupación por la complejidad de la redacción utilizada en el párrafo 1 c) iii) y, a este respecto, se manifestaron dudas acerca de si este texto era lo suficientemente claro como para imputar a alguien la comisión de un delito.

110 Asimismo, se propuso incluir una disposición específica para excluir la tipificación como delito del transporte legítimo permitido en otros regímenes convencionales.

Disposiciones relativas a las visitas (artículo 8bis)

111 El Comité reconoció que se había llevado a cabo una revisión importante del texto a partir de las consultas realizadas en el lapso interperiodos y observó que en las notas a pie de página del anexo 1 del documento LEG 87/5/1 se facilitaban explicaciones sobre la revisión efectuada.

112 Si bien en general el Comité parecía aceptar la necesidad de incluir disposiciones relativas a las visitas en el proyecto de protocolo, era patente que el proyecto de texto actual necesitaría modificaciones considerables.

113 También se aceptó en general que el principio de la competencia jurisdiccional del Estado de abanderamiento debería respetarse al máximo, sin dejar de reconocer que una visita en alta mar por parte de otro Estado solamente podría tener lugar en circunstancias excepcionales. Algunas delegaciones hicieron hincapié en que las visitas sólo podían efectuarse con el consentimiento del Estado de abanderamiento.

114 El Comité examinó varios puntos concretos suscitados por el proyecto de texto.

Párrafo 2

115 En opinión de varias delegaciones la expresión "un buque que enarbole su pabellón" era preferible a la expresión "un buque que afirme poseer su nacionalidad" y debería utilizarse de manera uniforme en todo el texto puesto que estaría en consonancia con la terminología utilizada en la CONVEMAR (por ejemplo, en el artículo 94).

116 Una delegación propuso que la expresión "tenga motivos razonables para sospechar" debería sustituirse por la expresión "tenga motivos claros para estimar".

Párrafo 3

117 En relación con el texto entre corchetes relativo a la autorización para realizar una visita por parte de un Estado Parte que no puede confirmar la nacionalidad del buque, se estimó que dicha disposición no sería adecuada dado que supondría una violación grave de la competencia jurisdiccional del Estado de abanderamiento con respecto al buque, y no estaba claro que un Estado que no podía confirmar que el buque tenía derecho a enarbolar su pabellón tuviera autoridad para facultar a otro Estado a visitar el buque. Una delegación observó que en el texto actual no se distinguía con claridad entre la función del Estado de abanderamiento por lo que respecta a confirmar la nacionalidad del buque y la de autorizar a otro Estado a visitar el buque.

118 Por lo que respecta al texto entre corchetes relativo al plazo para responder a una solicitud de confirmación de la nacionalidad de un buque, se manifestó la opinión de que, si bien puede que sea necesario establecer un plazo, el principio de permitir el "consentimiento tácito" era incoherente con el derecho de un Estado de abanderamiento a hacer valer su competencia jurisdiccional y que un plazo de cuatro horas era imposible de aplicar. Además, se planteó la cuestión de cuál sería el momento adecuado para empezar a computar el plazo de cuatro horas.

Párrafo 6

119 Se propuso que la expresión "No se adoptarían otras medidas" debería sustituirse por las palabras "No podrán adoptarse otras medidas", a fin de indicar la naturaleza obligatoria de la disposición.

Párrafo 7

120 Se propuso que las palabras "asumidas por la Parte solicitante", que se utilizan al comienzo del párrafo, se suprimieran puesto que la visita debería realizarse de conformidad con las obligaciones que estipula el derecho internacional, y no solamente las "asumidas" por una Parte.

121 Por lo que se refiere a la disposición relativa al uso de la fuerza, que figura en el párrafo 7 a), una delegación preguntó si debería entenderse que en la expresión "los funcionarios encargados de realizar la visita del buque" se incluyen los funcionarios del buque nodriza que estaban supervisando la visita.

122 Varias delegaciones manifestaron la opinión de que la expresión "estrictamente conforme con las normas y leyes aplicables de esa Parte" debería suprimirse, dado que el uso de la fuerza debería ajustarse al derecho internacional y, en cualquier caso, la referencia a "las normas" en dicho contexto era inadecuada.

123 Se manifestó la opinión de que el texto en el que se prescribe que la fuerza que se utilice sea "la mínima razonablemente necesaria teniendo en cuenta las circunstancias" era confuso, complicado e incoherente con lo dispuesto en otros instrumentos internacionales, por lo que respecta al uso de la fuerza.

124 Una delegación apuntó que quizá fuera más lógico situar el párrafo 7 a) entre las cláusulas de protección del párrafo 9.

125 Por lo que respecta al derecho a la defensa propia recogido en el párrafo 7 b), varias delegaciones estimaron que la redacción no permitía establecer una diferencia clara entre el derecho a la defensa propia de un Estado, en el marco del derecho internacional (que se estipula en el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas) y el derecho a la defensa propia de los agentes de la autoridad en el marco de las legislaciones nacionales. Se apuntó que quizá dicha disposición no fuera necesaria en el proyecto de protocolo puesto que éste reflejaba normas internacionales ya existentes.

Párrafo 9

126 En relación con el párrafo 9 a), una delegación propuso que la seguridad y el trato humano de la tripulación, así como de los pasajeros y los polizones, deberían incluirse entre los considerandos. A este respecto, una organización observadora (la CIOSL) señaló que había presentado una propuesta de nuevo texto del párrafo 9 a) v) en el párrafo 15 del documento LEG 87/5/2.

127 Por lo que respecta al párrafo 9 b), que trata de la indemnización por las situaciones en las que las razones que motivaron las medidas adoptadas no resulten fundadas, se manifestó la opinión de que la expresión "conforme a sus leyes nacionales" debería suprimirse, dado que la cuantía de la indemnización no deberá estar limitada por la legislación del Estado que es responsable del daño o la pérdida. Una delegación estimó que, si bien puede que sea necesario plantear la reclamación en los tribunales de dicho Estado, era poco probable que se concediera una indemnización. Dicha delegación señaló que la carga de la prueba de que las razones para visitar el buque estaban bien fundadas debería recaer sobre el Estado que efectúa la visita.

128 Una delegación manifestó la opinión de que en el texto actual no parecía garantizarse de forma adecuada la indemnización en el caso de que se produjeran daños cuando las razones para visitar el buque no resultaran fundadas.

129 Una delegación apuntó que el párrafo 9 e), relativo a los uniformes, podría ser innecesario habida cuenta de los requisitos sobre la identificación, del párrafo 9 d), del buque que lleva a cabo, la visita.

Párrafo 10

130 A juicio de una delegación, dicho párrafo debería ponerse entre corchetes hasta que se llegue a un acuerdo con respecto a las otras disposiciones del artículo 8*bis*.

Párrafos 11 y 12

131 Una delegación propuso que se sustituya "Se insta a" en el párrafo 11 y "se insta a" en el párrafo 12 por una forma en futuro a fin de dar a las disposiciones carácter obligatorio.

Párrafo 13

132 Se solicitó que se clarificase si las medidas adoptadas en virtud del artículo 8bis se limitaban a las adoptadas fuera del mar territorial.

Párrafo 16

133 Una delegación observó que en dicho párrafo constituía una redundancia de las normas de derecho internacional consuetudinario en relación con los buques sin nacionalidad y que podría suprimirse. No obstante, en caso de que se mantuviese, la última oración debería revisarse o suprimirse puesto que resulta confusa.

Otras observaciones

134 Como observación general sobre el artículo 8bis, una delegación preguntó qué medidas deberían adoptar el capitán, la tripulación y el propietario del buque para evitar su encausamiento en el caso de que se descubrieran armas de destrucción en masa en un buque que esté navegando.

135 Una organización observadora (la CIOSL) manifestó la opinión de que en el artículo 8bis debería exigirse que se notificara previamente a la tripulación antes de que se lleve a cabo una visita a fin de que la tripulación pueda distinguir entre una visita legítima y una ilegítima. En opinión de dicha delegación, tal notificación era esencial para garantizar que las tripulaciones a) no facilitaban la labor a delincuentes que pretendieran subir al buque y b) no efectuaban involuntariamente maniobras evasivas contra terceros que fueran a efectuar una visita legítima pero a los que se les percibía como una amenaza.

136 Otra organización observadora (la ICS) manifestó la opinión de que el artículo planteaba numerosas cuestiones de índole práctica, como por ejemplo: a) la pericia en el manejo del buque de los encargados de las maniobras a fin de posibilitar una visita en alta mar, b) el proceso mediante el cual se informa al propietario y al capitán del buque de que se ha presentado una solicitud al Estado de abanderamiento y de la respuesta que éste ha dado, c) quién se hará cargo de los costes por la demora del buque y por la inspección de la carga a bordo, lo cual podría implicar que se tenga que acceder a los contenedores, d) determinar quién tendría derecho a interponer una reclamación cuando no se respeta una de las cláusulas de protección, y en qué jurisdicción podría interponerse dicha reclamación, y e) quién se haría cargo de los daños a la carga o las lesiones a las personas que se encuentren a bordo cuando se demuestra que las razones para la visita están bien fundadas.

Derechos humanos (artículo 10, párrafo 2)

137 El Comité examinó una propuesta recogida en el documento LEG 87/WP.4 que se basaba en una propuesta contenida en el párrafo 16 del documento LEG 87/5/2. En dicha propuesta se aboga por introducir una nueva disposición en el proyecto de protocolo mediante la que se enmendaría el artículo 10 2) a fin de garantizar un "trato justo" para las personas detenidas de conformidad con el convenio enmendado. Se observó que dicho proyecto de texto se basaba en disposiciones del Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas y del Convenio para la represión de la financiación del terrorismo.

138 Varias delegaciones presentaron observaciones preliminares sobre la propuesta. En general se apoyó que se añadiera una referencia a los derechos humanos. No obstante, la cuestión debería examinarse con más detenimiento. En particular, se observó que en la propuesta

se establece que la aplicación de la legislación sobre derechos humanos solamente se hará en virtud de la legislación del Estado del territorio en que se halla la persona detenida, aunque en el proyecto de protocolo la cuestión podría también presentarse en situaciones en las que un buque es visitado en alta mar. En este sentido se propuso que el término "jurisdicción" era más adecuado que "territorio".

Artículo 2bis

139 El Comité examinó una propuesta contenida en el párrafo 7 del documento LEG 87/5/2 relativa a la introducción de la expresión "especialmente las leyes sobre los derechos humanos" en el artículo 2bis 1). Como alternativa, una delegación propuso suprimir la palabra "humanitario" a fin de cambiar la referencia al "derecho internacional" del final del párrafo. Se manifestó también la opinión de que no debería modificarse la redacción del artículo 2bis. El Comité convino en que sería necesario examinar el asunto más a fondo antes de que pudiera adoptarse una decisión.

Cláusulas finales (artículo 20bis)

140 El Comité examinó brevemente el documento LEG 87/5 y observó que la Secretaría no había examinado el artículo 14 (artículo 20bis) de dicho documento porque planteaba cuestión de principio sobre las que el Comité todavía no había adoptado ninguna decisión. En particular, era necesario adoptar una decisión sobre la idoneidad del procedimiento de enmienda tácito para enmendar el anexo del proyecto de protocolo y, en segundo lugar, sobre la conveniencia, en caso de que se introdujera dicho procedimiento, de que se ajuste a lo dispuesto en el proyecto actual o siga la fórmula utilizada en otros convenios de la OMI. El Comité observó que el procedimiento de enmienda tácito hacia tiempo que se utilizaba en instrumentos de la OMI para enmendar cuestiones técnicas y, en fecha más reciente, para enmendar las cuantías de los límites de los convenios sobre responsabilidad e indemnización.

141 Se manifestó la opinión de que no debería introducirse un procedimiento de enmienda tácito en el proyecto de protocolo, pero no pudo abrirse un debate exhaustivo al respecto por falta de tiempo.

142 El Comité decidió que debía proseguirse en el lapso interperiodos la labor sobre este punto del orden del día. La delegación de los Estados Unidos seguiría coordinando el Grupo de trabajo por correspondencia. La dirección de correo electrónico de la coordinadora, Sra. Denise Manning, es la siguiente: manningcad@state.gov. En el anexo 3 se ha incluido un informe sobre las discusiones oficiosas, mientras que en el anexo 4 figura el mandato del Grupo.

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

i) 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

143 El presidente del Grupo mixto informó al Comité de que hasta ese momento sólo se habían recibido seis respuestas a los dos cuestionarios sobre el seguimiento de la implantación de las resoluciones A.930(22) y A.931(22) y de las directrices conexas y de que sólo se había recibido una respuesta al cuestionario sobre sucesos de abandono de gente de mar. El presidente recordó al Comité la importancia que tenía responder a estos cuestionarios. Las respuestas brindarán la información básica necesaria que permitirá que el Grupo mixto evalúe la implantación de esas resoluciones y directrices y que dé seguimiento a los sucesos recientes de abandono.

144 El presidente observó que la información recibida sería compilada y presentada por la Secretaría Mixta durante la 5ª reunión del Grupo mixto, que se prevé que se celebrará del 12 al 14 de enero 2004, mientras que la información relativa a los sucesos de abandono será distribuida en la forma de informes periódicos refundidos. Se pueden enviar los cuestionarios que han sido completados, lo mismo que los informes sobre los sucesos de abandono, por correo electrónico a la OMI a la dirección: info@imo.org y a la OIT a la dirección marit@ilo.org.

145 El presidente anunció que durante su 5ª reunión, el Grupo continuará examinando la cuestión de la garantía financiera para los miembros de la tripulación y para la gente de mar y sus familiares a cargo, en lo que atañe a la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono. El Grupo también examinará y evaluará la dimensión del problema, y presentará recomendaciones al respecto al Comité Jurídico de la OMI y al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo. El presidente observó que la Secretaría de la OMI y la de la OIT estaban estudiando todavía la mejor manera de organizar y coordinar la labor relativa a la base de datos sobre casos de abandono.

146 El Comité agradeció al presidente del Grupo mixto la información facilitada e instó a los Estados Miembros y organizaciones que no lo hubiesen hecho a que respondiesen los cuestionarios tan pronto como fuese posible, para que el Grupo mixto estuviese en condiciones de evaluar el grado de implantación de las resoluciones de la Asamblea A.930(22) y A.931(22) y sus directrices conexas.

ii) Seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974

a) Resolución relativa a las organizaciones regionales de integración económica

147 El Comité tomó nota de que en el documento LEG 87/6 presentado por la Secretaría se facilita la información solicitada por el Comité durante su último periodo de sesiones.

148 El Comité decidió que se debería conservar esta información para que pueda ser utilizada en los nuevos instrumentos que elaborará la Organización.

b) Distribución de un cuestionario sobre la inscripción en los registros de matrícula de arrendamientos a casco desnudo

149 El representante del CMI informó al Comité sobre las numerosas respuestas recibidas al cuestionario distribuido tanto por la Secretaría de la OMI como por el CMI. Durante su 88º periodo de sesiones, se presentará un informe al Comité para que éste lo examine.

G LUGARES DE REFUGIO (punto 7 del orden del día)

Directrices técnicas

150 El Comité examinó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre directrices relativas a lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia que figura en el anexo del documento LEG 87/7. Respondiendo a la solicitud del Subcomité de Seguridad de la Navegación, el Comité refrendó el apartado en el documento en el que se ha incluido una referencia cruzada a la lista de convenios que se recoge en el apéndice 1 (párrafo 1.11) y el del párrafo en la primera parte del cual se aborda la cuestión de la responsabilidad y la indemnización (párrafo 1.17).

151 El Comité también facilitó asesoría, tal como le solicitó el Subcomité, acerca de qué instrumentos internacionales, incluidos los que se refieren a la responsabilidad e indemnización, deben incluirse en los párrafos del preámbulo y en el apéndice 1 del anexo del proyecto de resolución de la Asamblea. El Comité recomendó que en el apéndice solamente se incluyesen los convenios que están en vigor. La lista revisada figura en el anexo 5 del presente informe. A este respecto el Comité también recomendó que en el párrafo 1.11 de la presente resolución se estableciese que el apéndice debería mantenerse actualizado dado que podrían entrar en vigor otros convenios. A este respecto se pidió a la Secretaría que redactara una oración apropiada para ser incluida en el texto.

152 El Comité tomó nota de que el proyecto de resolución se presentaría a la aprobación de la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones y de que también se facilitarían a la Asamblea sus observaciones al respecto, y convino en que era importante que las directrices se adoptasen tan pronto como fuese posible.

Examen de cuestiones jurídicas relativas a la responsabilidad e indemnización

153 La delegación, con carácter de observadora, del CMI presentó el documento LEG 87/7/2 relativo a las labores en curso para examinar la cuestión de la responsabilidad por lo que respecta a los lugares de refugio. Se puso en conocimiento del Comité que un informe más detallado estaba disponible en su sitio en la red (www.comitemaritime.org), en los tres idiomas de trabajo, y que su Grupo de trabajo internacional sobre lugares de refugio seguiría trabajando en el asunto y que presentaría al Comité Jurídico un análisis completo en su debido momento.

154 El Comité manifestó su agradecimiento al CMI por la labor en curso.

155 La delegación de España presentó el documento LEG 87/7/1 y señaló que albergaba ciertas dudas acerca de si el régimen actual sobre responsabilidad e indemnización servía para abordar todas las situaciones que podrían plantearse en relación con los lugares de refugio. Esa delegación determinó que había siete situaciones que era necesario examinar al momento de precisar si los actuales instrumentos eran suficientemente adecuados. Estas siete situaciones se describen en las secciones A a G del párrafo 5 del anexo del documento LEG 87/7/1. Esa

delegación señaló que no estaba planteando dudas acerca de la eficacia o validez del régimen actual, sino acerca de si cubría adecuadamente las situaciones señaladas.

156 Se tomó nota de que en las situaciones señaladas en el documento LEG 87/7/1, se planteaban cuatro cuestiones generales:

- i) ¿Contraviene un Estado las obligaciones que le vienen impuestas por los instrumentos internacionales si permite que un buque entre a un lugar de refugio sin una cobertura de seguro adecuada?
- ii) Incluso en el caso de que el buque en cuestión esté en posesión de una cobertura de seguros adecuada ¿recae sobre el Estado que permite la entrada de un buque a un lugar de refugio alguna responsabilidad en el caso de que falle la cobertura de seguro?
- iii) Si el propietario del buque pierde la facultad de limitar la responsabilidad como resultado de las disposiciones del Convenio sobre Responsabilidad Civil relativas a la ruptura del límite ¿recae alguna responsabilidad sobre el Estado que permitió al buque entrar a un lugar de refugio?
- iv) ¿El régimen actual permite el pago de costos fijos?

157 El Comité tomó nota de que la Asamblea del FIDAC 1992 había constituido un Grupo de trabajo interperiodos para evaluar la idoneidad del sistema internacional de indemnización constituido a partir del Convenio del Fondo 1992 y del de Responsabilidad Civil 1992 y de que las cuestiones que se plantean en el documento LEG 87/7/1 pudieran ser de interés en esta evaluación que está realizando el Grupo.

158 El Comité también tomó nota de que las cuestiones también podrían ser de interés en el marco del examen que está llevando a cabo el CMI con respecto a la cuestión de los lugares de refugio.

159 El Comité reconoció que en última instancia le correspondía a él la responsabilidad de alcanzar conclusiones con respecto a si el actual régimen de responsabilidad e indemnización es adecuado para cubrir situaciones en las que a un buque necesitado de socorro se le concede o deniega el acceso a un lugar de refugio. Esto queda reflejado en el preámbulo del proyecto de resolución de la Asamblea sobre las directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, en el que se incluye el siguiente párrafo dispositivo: "PIDE al Comité Jurídico que examine con carácter prioritario las mencionadas directrices desde su propia perspectiva, incluida la provisión de garantía financiera para cubrir los gastos de los Estados ribereños y las cuestiones relativas a la indemnización, y a que adopte las decisiones que estime oportunas".

160 Entre las otras opiniones manifestadas en el examen preliminar de las cuestiones planteadas estaban las siguientes:

- las cuestiones planteadas por España merecían un examen pormenorizado;
- hasta cierto punto las cuestiones tenían un carácter abstracto, teórico y basadas en condiciones hipotéticas y sería difícil facilitar asesoría no contando con situaciones actuales específicas;

- no parece ser poco clara la aplicación de los convenios actuales sobre responsabilidad e indemnización, si bien puede ser difícil de adivinar la interpretación que de los mismos hagan los tribunales nacionales;
- algunas de las cuestiones planteadas por España podrían ser apropiadas para su inclusión en una revisión de la resolución de la Asamblea A.898(21) "Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a reclamaciones de derecho marítimo";
- la percepción o las preocupaciones relativas a una posible laguna en el régimen internacional sobre responsabilidad e indemnización pudieran derivarse del hecho de que ciertos instrumentos tales como el Convenio SNP y el Convenio sobre los Combustibles Líquidos todavía no están en vigor, laguna que se rellenaría si los Estados adoptan medidas para ratificar estos instrumentos;
- el hecho de que se hayan planteado cuestiones con respecto a la aplicación o interpretación del Convenio sobre Responsabilidad Civil 1992 y el Convenio del Fondo 1992, en el contexto de los lugares de refugio, no ha de percibirse como un signo de que estos instrumentos por sí mismos sean insuficientes o poco efectivos;
- el FIDAC pasaría a facilitar cobertura en los casos de buques que no estén asegurados o cuando la cobertura no sea eficaz;
- el Convenio de Responsabilidad Civil 1992 y el del Fondo 1992 no estaban pensados en un principio específicamente para abordar cuestiones relativas a los lugares de refugio;
- era importante que el Comité esté al tanto de las novedades al respecto en otros organismos (tales como el CMI o el Grupo de trabajo del FIDAC); y
- una vez que el Comité cuente con los resultados del análisis del CMI, estará en mejor situación para abordar las cuestiones planteadas en el documento LEG 87/7/1 y decidir qué asuntos, en caso de que los haya, ha de seguir examinando.

161 Si bien se agradeció a la delegación de España la presentación de un documento en el que llama la atención acerca de posibles lagunas y zonas grises en el sistema, algunas delegaciones indicaron que estimaban que las cuestiones planteadas en el documento LEG 87/7/1 no reflejaban adecuadamente la práctica en el marco de los convenios y del FIDAC. También indicaron que en su opinión los convenios sobre responsabilidad abarcaban los buques necesitados de socorro y la cuestión de los lugares de refugio.

H ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR (punto 8 del orden del día)

162 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento LEG 87/8. El Comité observó que no se le había remitido ninguna cuestión jurídica y decidió suprimir este punto de su orden de día. No obstante, el Comité reiteró su disponibilidad para examinar cualesquiera cuestiones jurídicas que señalasen a su atención otros órganos de la OMI.

I CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS EN EL MAR (punto 9 del orden del día)

163 El Comité recordó que en su 86º periodo de sesiones había decidido mantener este punto en su orden del día y programa de trabajo correspondientes al actual periodo de sesiones y que, de no recibirse documentos al respecto, comunicaría a la Asamblea que no se le había pedido adoptar ninguna medida. Dado que no se presentó ningún documento para su examen, el Comité decidió suprimir este punto de su orden del día, entendiendo que, de ser necesario, en el futuro volvería a examinar el mismo en el marco del punto correspondiente a Otros asuntos.

J MEDIDAS PARA PROTEGER A LA TRIPULACIÓN Y A LOS PASAJEROS CONTRA LOS DELITOS COMETIDOS EN LOS BUQUES (punto 10 del orden del día)

164 El CMI presentó al Comité un informe provisional sobre la labor que está llevando a cabo para examinar el tratamiento que los Estados dan a los delitos cometidos en buques. El representante del CMI presentó el documento LEG 87/10 e informó al Comité de que dicho informe provisional se basaba en las 16 respuestas al cuestionario que el CMI había elaborado en consulta con la Secretaría de la OMI. El Grupo de trabajo del CMI encargado de estudiar los delitos cometidos a bordo de buques de pabellón extranjero en alta mar seguiría trabajando en la cuestión a fin de presentar un informe definitivo para que lo examinara el Comité en su 88º periodo de sesiones.

165 El representante del CMI señaló que las indicaciones preliminares apuntaban a que, a juicio de muchos Estados, el Convenio SUA no se aplicaba a casos como el del **Tajima**, en el que el delito se cometió en alta mar y el presunto delincuente no era ciudadano del Estado de abanderamiento. En dichos casos, el Estado de abanderamiento sería el que tendría competencia jurisdiccional, si bien podría haber una competencia jurisdiccional concurrente con otro Estado si la víctima o el presunto delincuente tuviera la nacionalidad de dicho Estado y el presunto delincuente estuviera en la jurisdicción del mismo. Además, todos los Estados tienen competencia jurisdiccional universal con respecto a los actos de piratería.

166 La delegación del Japón presentó el documento LEG 87/10/1, en el que se formulan observaciones sobre el informe provisional del CMI, recogido en el documento LEG 87/10, y se adjunta un cuadro para facilitar la comparación de las prácticas de los Estados. En el cuadro se resumían las respuestas utilizadas para preparar el documento LEG 87/10, junto con otras que la Organización había recibido con posterioridad a la entrega del informe del CMI. La delegación del Japón señaló que su análisis preliminar indicaba lo siguiente:

- en ciertos casos los Estados, de conformidad con su código penal, no tienen competencia jurisdiccional con respecto a la comisión de delitos si los mismos se cometen a bordo de un buque extranjero en alta mar. En tales casos, se considera que solamente tiene competencia jurisdiccional el Estado de abanderamiento;
- la mayoría de los Estados rectores de puerto no se hacen cargo de un presunto delincuente procedente de un buque extranjero a menos que se haya determinado que son competentes con respecto al delito en virtud de su legislación nacional;

- casos similares al del **Tajima** no siempre pueden resolverse en el marco del Convenio SUA, dado que éste exige que se haya comprometido la seguridad de la navegación marítima; y
- Estados distintos del Estado de abanderamiento pueden detener y encausar al presunto delincuente una vez hayan determinado que tienen competencia jurisdiccional respecto al delito y el delito se haya cometido contra un nacional suyo.

167 La delegación del Japón presentó algunos ejemplos para ilustrar cómo se pueden resolver estos problemas, esto es, que los Estados rectores de puerto sean competentes en aquellos casos en los que son el primer puerto de escala después de que se haya cometido un delito en alta mar y el capitán haya solicitado el desembarco del presunto delincuente.

168 Se manifestó la opinión de que no cabía ninguna duda de que el Comité tendría que adoptar algunas medidas y las alternativas que se habían determinado en su 86º periodo de sesiones (a saber, un régimen jurídico semejante al utilizado en la aviación, o una resolución sobre cooperación - véase el párrafo 152 del documento LEG 86/15) deberían volver a examinarse en un periodo de sesiones futuro.

169 Una delegación señaló que el documento que había enviado a la Secretaría no estaba reflejado en el informe provisional del CMI (documento LEG 87/10), aunque se había incluido en el cuadro del documento LEG 87/10/1, si bien algunos pormenores no eran totalmente precisos y tendrían que ajustarse. La delegación pidió que el documento que había entregado se tuviera plenamente en cuenta cuando el CMI presentara su informe definitivo. Dicha delegación informó al Comité que en la actualidad en su país estaba en vigor legislación que permitía que sus tribunales entendieran de casos como el del **Tajima**.

170 El Comité decidió que era prematuro enzarzarse en un debate a fondo sobre el particular, dado que no disponía del informe del CMI, y decidió mantener el punto en el programa de trabajo correspondiente a su 88º periodo de sesiones, momento en el que esperaba disponer del informe definitivo del CMI para examinarlo. El Comité manifestó su agradecimiento al CMI por la labor que está llevando a cabo sobre el particular.

K SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP (punto 11 del orden del día)

171 La delegación del Reino Unido presentó los documentos LEG 87/11 y LEG 87/11/1 e informó de los importantes avances alcanzados como resultado de la reunión consultiva especial del Grupo de trabajo por correspondencia SNP celebrada en Ottawa del 3 al 5 de junio de 2003. En particular, la delegación hizo referencia al párrafo 44 del documento LEG 87/11 sobre las medidas cuya adopción se pide al Comité Jurídico basándose en las conclusiones de la reunión. Se mencionó que la labor básica del Grupo de trabajo por correspondencia SNP se había ultimado. No obstante, este Grupo de trabajo seguiría supervisando los avances en la implantación del Convenio SNP e informará al respecto al Comité. La delegación observó que las conclusiones alcanzadas por el Grupo proporcionaban una valiosa orientación sobre temas tales como el seguro y los certificados de seguro, los receptores, los transbordos y los requisitos sobre notificación. Los documentos presentados en la reunión de Ottawa, que figuran en el documento LEG 87/11/1, también se pueden consultar en el sitio en la Red del Grupo de trabajo por correspondencia SNP (<http://folk.uio.no/erikro/www/HNS.hns.html>). Estos documentos

facilitan información adicional a los Estados Miembros interesados en adoptar e implantar el Convenio SNP.

172 El Comité dio su visto bueno a las medidas que se especifican en el párrafo 44 del documento LEG 87/11 y, en especial, a que los resultados de la reunión de Ottawa suponen el mejor enfoque para la implantación del Convenio SNP.

173 El Comité tomó nota de la información y agradeció a la delegación del Reino Unido que hubiera coordinado las actividades del Grupo de trabajo por correspondencia SNP, y a la delegación del Canadá el haber organizado la reunión especial. El Comité expresó su deseo de que los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia SNP ayudasen a agilizar el proceso de ratificación del Convenio SNP.

174 El Comité acordó presentar un informe sobre la marcha de las actividades con respecto a este punto del orden del día en la próxima Asamblea de la OMI.

L EXAMEN DEL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y DEMÁS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES ADOPTADOS COMO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO (punto 12 del orden del día)

175 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en los documentos LEG 87/12 y LEG 87/WP.2 acerca del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico.

M CUESTIONES SURGIDAS DEL 90º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 13 del orden del día)

176 El Comité Jurídico tomó nota de la información facilitada en el documento LEG 87/13.

177 En particular, el Comité tomó nota del proyecto de directrices sobre el acceso de los medios de comunicación a los debates de los comités institucionalizados y a los de sus órganos auxiliares, que figura en el anexo de dicho documento. Una delegación observó que la implantación del párrafo 7 del proyecto de directrices podía plantear problemas de índole práctica.

178 El Comité decidió revisar en su próximo periodo de sesiones el proyecto de directrices, con miras a dar respuesta a la solicitud del Consejo.

N PROGRAMA DE TRABAJO Y PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO (punto 14 del orden del día)

179 Se informó al Comité de que durante el próximo bienio solamente habrá un intervalo disponible para celebrar una conferencia diplomática jurídica. Por lo tanto, a pesar de la decisión adoptada por el Consejo durante su 90º periodo de sesiones de aprobar, de manera provisional, la convocación de dos conferencias diplomáticas en el bienio 2004-2005, solamente se podrá convocar una conferencia durante ese bienio. En consecuencia, la otra conferencia jurídica deberá ser transferida al bienio 2006-2007. Habida cuenta de esta información, el Comité tendrá que decidir si el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio o el proyecto de protocolos SUA será examinado durante una conferencia que se celebrará en 2005. Cualquier decisión al respecto, tendrá también repercusiones sobre las labores del Comité para su próximo periodo de sesiones.

180 Se debatió extensamente para decidir a cual de los dos puntos se le debería otorgar prioridad.

181 Al mismo tiempo que se reconoció la importancia política que tiene culminar la revisión de los protocolos SUA lo más pronto posible, para poder complementar las medidas técnicas que ya han sido adoptadas por la Organización para combatir el terrorismo en el mar, las delegaciones que apoyaron que se le otorgase prioridad al PCRRN, estimaron, entre otras cosas que:

- el PCRRN ha estado en el orden del día del Comité Jurídico por un cierto tiempo y ha sido previamente desplazado por otras cuestiones más prioritarias que se han presentado;
- si bien el aspecto político es importante, cuando se planifica una conferencia diplomática se debe tomar en consideración cuán adelantado está el texto que se deberá presentar a la conferencia diplomática;
- el texto del PCRRN ya está lo suficientemente elaborado como para garantizar su adopción por una conferencia diplomática en el próximo bienio.
- se manifestaron algunas dudas sobre si el proyecto SUA estaría lo suficientemente adelantado para presentarlo a una conferencia diplomática en el próximo bienio.

182 Las delegaciones que abogaban por otorgar prioridad al proyecto de protocolos SUA, manifestaron, entre otras cosas:

- que se había progresado mucho al respecto habida cuenta del corto periodo en el cual el Comité ha estado trabajando en la revisión de estos tratados;
- el número de ratificaciones de los instrumentos SUA ha aumentado de manera significativa lo que indica la importancia que tienen los mismos para la comunidad internacional;
- el Comité debe participar de manera plena en los esfuerzos de la Organización por proteger a la comunidad marítima el terrorismo tal y como se solicita en la resolución A.924(22); y
- si se le otorga prioridad a la revisión de los tratados SUA, la labor para ultimar los proyectos aumentará a un ritmo creciente.

183 El Comité tomó nota de la declaración de la delegación de los Estados Unidos, la cual en su calidad de delegación coordinadora de la revisión de los instrumentos SUA, manifestó que a pesar de que quedan pendientes de resolver algunas cuestiones fundamentales, estaba satisfecha por los progresos realizados en el proyecto de los protocolos SUA durante un periodo tan corto. La delegación afirmó también que en el caso en que fuera necesario emprender una labor adicional en el lapso interperiodos, consultaría con su Gobierno sobre la posibilidad de acelerar el proceso de la misma manera como se hizo en el caso de las medidas técnicas adoptadas en diciembre de 2002.

184 El Comité tomó nota también de que si se celebraba una conferencia en 2005, la otra conferencia podría celebrarse en 2006, con lo cual el intervalo de tiempo entre las dos conferencias diplomáticas sería, de hecho, inferior a un año.

185 El Comité convino en recomendar al Consejo que se convoque una conferencia diplomática durante el próximo bienio. El Comité convino también en que, en su 88º periodo de sesiones, se dedicaría prioritariamente a la revisión de los instrumentos SUA y que, a tal efecto, constituiría también un grupo de trabajo. El Comité decidió, no obstante, que continuaría con la labor sobre el PCRRN, de haber tiempo.

186 El Comité convino asimismo en solicitar al Consejo que incluyese una provisión para la celebración de otra conferencia diplomática lo antes posible en el bienio 2006-2007.

187 Habida cuenta de las decisiones anteriores, el Comité pidió a la Secretaría que introdujera las modificaciones pertinentes en su programa de trabajo y en el plan de trabajo a largo plazo. El Comité también le pidió a la Secretaría que actualizase el plan de trabajo. La versión actualizada se facilita en el anexo 6 del presente informe.

O COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA (punto 15 del orden del día)

188 El Comité tomó nota de la información que se facilita en el documento LEG 87/15 y en su anexo.

189 La delegación del Ecuador manifestó su agradecimiento por la asistencia recibida por parte del Programa de Cooperación Técnica.

190 El Director de la División de Cooperación Técnica informó al Comité de que el Consejo había dado su aprobación al Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) correspondiente a 2004-2005. Se había previsto un financiamiento para este programa que alcanzaba los 7,8 millones de dólares de los Estados Unidos, el 46% del cual procedería directamente del Fondo de Cooperación Técnica de la Organización. También informó al Comité de que se había constituido un Fondo fiduciario internacional para la protección marítima, con la aprobación del Consejo, y que con cargo a este fondo se apoyarían iniciativas nacionales centradas en la mejora de la protección marítima, para lo cual el programa necesitaría contar con servicios de asesores jurídicos. A este respecto manifestó su esperanza en que las delegaciones ayudarían a encontrar personas, entre ellas expertos jurídicos, que estuviesen dispuestas a prestar sus servicios.

191 El Comité tomó nota de esta información.

P OTROS ASUNTOS (punto 16 del orden del día)

a) Informe sobre la Conferencia internacional de 2003 sobre la constitución de un Fondo complementario del Convenio del Fondo, 1992

192 El Comité tomó nota del informe sobre los resultados de la Conferencia internacional sobre la constitución de un Fondo complementario del Convenio del Fondo 1992, incluidas las tres resoluciones de la Conferencia, tal como se especifica en el documento LEG 87/16.

193 Una delegación opinó que en el plan de trabajo a largo plazo se debería hacer referencia a la tercera resolución de la Conferencia relativa al examen del régimen internacional de

indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, enlazándola con una futura revisión amplia del Convenio de Responsabilidad Civil y el del Fondo. El Comité refrendó esta opinión.

b) Designación de una zona marina especialmente sensible (ZMES) en Europa occidental

194 La delegación de la Federación de Rusia presentó, en nombre de las delegaciones ponentes, el documento LEG 87/16/1 en el que se invita al Comité a examinar las implicaciones jurídicas de la propuesta de designar una ZMES en Europa occidental. El Comité también tomó nota de las observaciones formuladas por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas (DOALOS) acerca de la relación entre la designación de la ZMES y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), en particular, el artículo 211 6). A petición del Comité, esas observaciones se recogieron en el documento LEG 87/WP.3 y aparecen en el anexo 7 del presente informe.

195 El Comité tomó nota de que las observaciones de la DOALOS acerca de la CONVEMAR sólo tenían como objetivo servir de contribución al debate y no representaban una opinión concluyente. A este respecto, correspondía a los Estados la interpretación de la Convención.

196 Algunas delegaciones se mostraron conformes con el contenido y las conclusiones del documento LEG 87/16/1. En su opinión, la designación de una ZMES en Europa occidental sobrepasaba el marco restrictivo regulado por el artículo 211 6) de la CONVEMAR para la adopción de medidas excepcionales destinadas a proteger las aguas costeras. Como resultado, la designación de una ZMES, aún en caso de no contravenir lo dispuesto en el artículo 211 6), ignoraba su significado restrictivo a favor de adoptar una interpretación demasiado liberal. La zona era demasiado extensa y, a diferencia del caso de la Gran Barrera de Coral, comprendía distintos ecosistemas. La aplicación de las medidas relativas a las ZMES en un área tan extensa y diversa podría sentar un precedente no deseable que diese lugar a iniciativas destinadas a adoptar medidas similares en otras partes del mundo.

197 Con respecto a las medidas relacionadas con la designación de una ZMES, se observó que, incluso si los Estados ribereños afectados conviniesen en no incluir la prohibición del tráfico de buques tanque de casco sencillo en la ZMES, la propuesta de una medida de protección conexas relativa a la imposición de una obligación de notificación, con un periodo de antelación de 48 horas, representaba una restricción inaceptable a la libertad de navegación. A este respecto, se hizo referencia a las observaciones de la DOALOS en el sentido de que, si se utilizaba la prescripción relativa a la notificación con un periodo de antelación de 48 horas como base para prohibir la entrada en la ZMES de Europa occidental, la prohibición infringiría el principio de libertad de navegación. En opinión de estas delegaciones, la notificación con un periodo de antelación de 48 horas resultaría, inevitablemente, en prohibiciones de este tipo. Por lo demás, sería difícil determinar la implicación sobre el valor añadido de esta designación.

198 Otras delegaciones reiteraron la legitimidad de la designación de una ZMES en Europa occidental y destacaron el hecho de que esta se había hecho como parte de un proceso en el cual se habían tenido en cuenta todos los aspectos técnicos mencionados en las Directrices para la designación de estas zonas, que figuran en la resolución A.927(22). Estas Directrices no limitaban la superficie del área y permitían la existencia, dentro de una misma ZMES, de más de un ecosistema. La ZMES designada en Europa occidental era una de las zonas más transitadas del mundo; los límites se habían establecido teniendo presente que era la zona que había resultado más perjudicada por catastróficos accidentes en el sector del transporte marítimo, desde

el accidente del **Torrey Canyon** en 1967. La zona no sólo servía para fines de navegación, sino también a otros intereses igualmente legítimos; contenía hábitats que requerían ser protegidos de manera específica para garantizar la supervivencia de la pesca y el turismo, ambos, sectores de suma importancia para la subsistencia de las comunidades costeras y, por consiguiente, para los intereses económicos y sociales de los Estados ribereños.

199 Se hizo particular hincapié en el procedimiento para la designación de la zona marina especialmente sensible (ZMES) y en la adopción de las medidas conexas. Se observó que se estaba elaborando este procedimiento, teniendo en cuenta el mandato de la OMI y de conformidad con las reglas establecidas que gobiernan las actividades de los diferentes órganos deliberantes de la Organización, tales como el MEPC, el MSC y el Subcomité NAV. La medida relativa a la notificación con un plazo previo de 48 horas, lo mismo que otras medidas adicionales que podrían ser examinadas en el futuro, tendrán que ser evaluadas por esos órganos para que su implantación refleje su aceptación por los Estados Miembros de la OMI.

200 Se tomó nota de las garantías dadas por algunas delegaciones en el sentido de que esta medida no sería utilizada para impedir el uso legítimo de la ZMES para el transporte marítimo, conforme con el principio de la libertad de navegación.

201 Varias delegaciones observaron que era necesario seguir estudiando las implicaciones jurídicas de la designación de una ZMES en aguas de Europa occidental, en particular habida cuenta de las observaciones realizadas por la DOALOS.

202 Se observó que el MEPC no había remitido esta cuestión al Comité Jurídico. El Comité, no obstante, admitió que cualquier delegación podía presentar cuestiones de naturaleza jurídica al Comité Jurídico. No habiendo al respecto ningún punto específico del orden del día, se abordaría la cuestión dentro de "Otros asuntos".

203 También se observó que el Comité no debería reiniciar un debate sobre los aspectos técnicos para la designación de esta ZMES o las medidas de protección conexas, dado que estas cuestiones exceden de las atribuciones de este Comité.

ANEXO 1**ORDEN DEL DÍA DEL 87º 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:
 - i) informe sobre la marcha 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; y
 - ii) seguimiento de las resoluciones adoptadas por la Conferencia internacional sobre la revisión del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974
 - 7 Lugares de refugio
 - 8 Actuación con las personas rescatadas en el mar
 - 9 Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados en el mar
 - 10 Medidas para proteger a la tripulación y a los pasajeros contra los delitos cometidos en los buques
 - 11 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
 - 12 Examen del estado jurídico de los convenios y demás instrumentos convencionales adoptados como resultado de la labor del Comité Jurídico
 - 13 Cuestiones surgidas del 90º periodo de sesiones del Consejo
 - 14 Programa de trabajo y plan de trabajo a largo plazo

- 15 Cooperación técnica: subprograma de legislación marítima
- 16 Otros asuntos
- 17 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 87º periodo de sesiones**

1 Tal como acordó el Comité Jurídico cuando examinaba la organización de las labores del actual periodo de sesiones, y tomando en consideración que algunas de las cuestiones más importantes con respecto a las cuales se había tomado una decisión en el ámbito del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio (PCR RN) ya habían sido examinadas en el Pleno, se siguió trabajando al respecto en el seno de un Grupo de trabajo que se reunió al mismo tiempo que lo hacía el Comité. El Grupo se reunió desde la tarde del lunes 13 al anochecer del miércoles 15 de octubre de 2003 y estuvo presidido por la delegación de los Países Bajos.

2 Participaron las siguientes delegaciones: Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Japón, Kuwait, Letonia, Liberia, Noruega, Países Bajos, Panamá, Polonia, Reino Unido, República de Corea, Suecia y Turquía. También participaron las siguientes delegaciones con carácter de observadoras: Comité Marítimo Internacional (CMI), Cámara Naviera Internacional (ICS), Grupo Internacional de Asociaciones de P e I (Clubes P e I), Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF) y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF).

3 El Grupo de trabajo basó su examen en el texto que figura en el anexo 1 del documento LEG 87/4, que había sido presentado por la delegación de los Países Bajos en su capacidad de coordinadora de la labor interperiodos. El proyecto revisado se ha elaborado a solicitud del Comité en estrecha colaboración con las delegaciones interesadas. Las deliberaciones se desarrollaron en un ambiente armonioso y constructivo.

4 El Grupo tomó nota de que el Comité dio su visto bueno a las palabras que aparecen en negritas y subrayadas en los siguientes artículos:

Artículo 2.1, a reserva del examen de una enmienda propuesta por los Estados Unidos;

Artículo 2.3;

Artículo 2.5;

Artículo 6.1, a reserva de pulir el texto por lo que se refiere a la secuencia cronológica, autoridad y la cuestión de ámbito general del propietario inscrito;

Artículo 6.2 d) y e), a reserva de hacerlo más coherente con el texto del Artículo 7 h);

Artículo 7 d);

Artículo 7 h), a reserva de hacerlo más coherente con el texto de los apartados d) y e) del artículo 6;

Artículo 8.1;

Artículo 8.2;

Artículo 9.3, a reserva de examinar la enmienda propuesta por las Bahamas;

Artículo 10.1 b);

Artículo 10.6 a);

Artículo 10.7, a reserva de pulirlo por lo que se refiere a la cuestión de ámbito general del propietario inscrito;

Artículo 10.9, a reserva de compaginar el texto con el del artículo 6; y

Artículo 13.1, con respecto al cual el Comité acordó suprimir la expresión "de vez en cuando", al final del párrafo.

5 De conformidad con el mandato del Comité, el Grupo examinó los siguientes artículos:

Artículo 1.4 d), propuesta del Japón;

Artículo 1.7, todavía no se había examinado en el Pleno;

Artículo 2.4, tomando nota de que en el Pleno una delegación se mostró favorable a la supresión del texto propuesto;

Artículo 3 2), tal como propuso Dinamarca en el Pleno;

Artículo 10 3) a 5), dado que el texto propuesto todavía no había sido examinado por el Grupo de trabajo;

Artículo 11.1 c); y

Artículo 12.1 (primera parte).

6 El Grupo también acordó examinar las siguientes cuestiones:

Consentimiento del Estado de abanderamiento;

Propietario inscrito;

Jurisdicción y aplicación;

Definición de "restos de naufragio" (artículo 1.4 c));

Definición de "intereses conexos" (artículo 1.6 c));

Definición de "Estado cuyos intereses estén más directamente amenazados por los restos de naufragio" (artículo 1.9);

Definición de "Mar territorial" (artículo 1.10);

"Estado de matrícula del buque" (artículo 1.11)

Definición de "buque de guerra" (artículo 1.12);

Localización de restos de naufragio (artículo 8);

Balizamiento de los restos de naufragio (artículo 9);

Terrorismo (artículo 11,1 c));

Derecho a limitar la responsabilidad (artículo 11.2);

Solución de controversias (artículo 16);

Cláusula de derogación (artículo 17).

Artículo 1.4 d)

7 La delegación del Japón presentó una propuesta por escrito con el objetivo de clarificar en qué momento un "buque" puede pasar a calificarse como "restos de naufragio", evitándose así la posibilidad de opiniones divergentes entre el Estado de abanderamiento y el Estado ribereño. Asimismo, o como alternativa, la delegación propuso que se siguiese examinando el proceso para determinar la condición de los "restos de naufragio", por ejemplo, por parte de quién y siguiendo qué procedimientos se determinaría si un buque en concreto puede ser considerado o no como restos de naufragio.

8 Si bien algunas delegaciones compartían las preocupaciones del Japón, otras no pudieron dar su visto bueno a la propuesta. A este respecto se señaló que la decisión de si un buque debía considerarse un resto de naufragio que presentaba un peligro le correspondía únicamente al Estado ribereño.

9 La delegación del Japón se ofreció a elaborar un documento en el lapso interperiodos o presentarlo en el 88º periodo de sesiones del Comité, acerca de las cuestiones planteadas y sus ramificaciones, basándose en los debates al respecto.

Artículo 1.7

10 El Grupo de trabajo convino en suprimir las palabras que aparecen tachadas al final del párrafo.

Artículo 2.4

11 El Grupo de trabajo observó que el párrafo se había introducido con objeto de dejar claro que los Estados ribereños no podían extender su jurisdicción más allá del mar territorial, basándose en el PCRRN.

12 Una delegación intervino a favor de mantener el párrafo y observó que, si bien la cuestión era obvia para los Estados que hubieran establecido una zona económica exclusiva (ZEE), el párrafo sería útil para los Estados que no lo hubieran hecho. La delegación recordó que la mayoría de las delegaciones que habían intervenido en el Pleno se habían mostrado partidarias de mantener el párrafo y que sólo una delegación apoyó que se suprimiera.

13 Algunas delegaciones respaldaron que la disposición se mantuviera en el PCRRN, mientras que otras delegaciones, tras observar que había acuerdo general en que con el proyecto de convenio no se extendían los derechos de soberanía sobre la alta mar, propusieron que el concepto de la disposición se trasladara al preámbulo del convenio.

14 El Grupo de trabajo decidió mantener el texto del artículo 2.4. Se invitó a las delegaciones interesadas a que propusieran proyectos de texto para el preámbulo, bien durante la reunión o en el lapso interperiodos.

Artículo 2.5

15 Una delegación observó que el texto de dicho párrafo podría simplificarse y se comprometió a presentar una propuesta por escrito.

Artículo 3.2

16 Se recordó que, en su redacción original, el PCRRN era aplicable más allá del mar territorial con una "cláusula opcional" relativa a su aplicación al mar territorial. El Grupo de trabajo, en su último periodo de sesiones, había decidido que era preferible especificar en la cláusula los artículos a los que se aplicaría la "posibilidad de opción".

17 A este respecto se formularon las siguientes observaciones:

- puede que el Grupo de trabajo cambiara la formulación original a fin de dar a los Estados Parte más libertad de aplicación en el mar territorial;
- deberían estudiarse las posibles consecuencias de que se apliquen selectivamente solamente algunos artículos, en particular por lo que se refiere a las relaciones entre Estados Parte;
- una posibilidad de opción selectiva no facilitaría una aplicación uniforme del convenio, lo que conllevaría posibles problemas prácticos de implantación;
- una cláusula selectiva de "opción" podría hacer que a los propietarios inscritos les resultara difícil determinar el régimen que sería aplicable al mar territorial de un país dado;
- la aplicación uniforme en el mar territorial sería esencial, puesto que es allí donde normalmente se encontrarían la mayoría de los restos de naufragio cuya remoción se requiere;
- solamente se conseguiría uniformidad con una cláusula no selectiva de "opción";

- las partes operacionales del PCRRN podrían aplicarse de un modo selectivo, mientras que otras partes del proyecto de convenio, como las relativas a la responsabilidad, podrían aplicarse de un modo uniforme.

18 El Grupo de trabajo, tras observar que la aplicación de determinados artículos del PCRRN al mar territorial constituía una cuestión de fondo y que, por lo tanto, correspondía al Comité Jurídico decidir sobre el particular, decidió incorporar en el proyecto de texto las dos posibilidades entre corchetes, es decir [artículos ... del Convenio] y [el Convenio].

Artículo 10.3

19 El Grupo de trabajo observó que el texto en negritas constituía una mejora en la redacción que permitía mantener la coherencia con el artículo 13.1 y decidió aprobarlo.

20 Se observó al respecto que la cuestión de la unificación de los certificados de seguro prescritos en virtud de tratados de una naturaleza análoga sobre responsabilidad e indemnización, debería debatirse en una etapa posterior.

Artículo 10.4

21 El Grupo de trabajo observó que el texto en negritas constituía una mejora en la redacción y decidió aprobarlo.

Artículo 10.5

22 El Grupo de trabajo observó que el texto en negritas constituía una mejora en la redacción y decidió aprobarlo.

Artículo 11.1 c)

23 Una de las dos delegaciones que había propuesto el proyecto de texto sugirió que, habida cuenta de las observaciones formuladas en el seno del Comité Jurídico, preferiría resolver la cuestión de la exclusión de la responsabilidad del propietario inscrito con respecto a actos de terrorismo en relación con otros convenios marítimos.

24 Se observó al respecto que en los actos de terrorismo se utilizan las mismas armas que en los actos de guerra y que éstos tienen las mismas consecuencias. La única diferencia entre los dos actos es la intención.

25 Otras delegaciones se mostraron partidarias del texto actual y observaron al respecto que no había razón alguna para introducir disposiciones de exclusión diferentes a las de otros regímenes de responsabilidad. También observaron que algunas de las expresiones del inciso a), tales como "inevitables", no eran adecuadas en relación con actos de terrorismo. Se hizo referencia a los debates que se están llevando a cabo en los FIDAC sobre el mismo asunto.

26 Algunas delegaciones observaron que tal como está formulado actualmente el inciso b) ya se estipula la exclusión de la responsabilidad por actos de terrorismo que se deben totalmente a terceros.

27 Una delegación observadora propuso que el propietario inscrito fuera responsable en virtud del artículo 11.1 c) solamente respecto de aquellas acciones u omisiones suyas que hubieran contribuido a la pérdida o los daños. A petición del Presidente, el observador convino en presentar una propuesta a título personal.

28 Otra delegación observadora señaló que, si bien el mercado de los seguros protegía de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil antes y después del 11 de septiembre de 2001, los otros regímenes de responsabilidad eran nuevos y ni siquiera estaban en vigor. Cuando lo estuvieran, dichos regímenes necesitarían que el mercado de los seguros les proporcionara cobertura adicional y estaba por ver si ello era posible. Puede que entonces fuese necesario encontrar una solución adecuada.

29 El Grupo de trabajo decidió dejar tal como estaba el texto del inciso c), a reserva de que se examine la propuesta de enmienda antedicha, que se presentará por escrito.

Artículo 11.2

30 Una delegación observó que la redacción del artículo 11.2 debería unificarse con la del artículo 6 del Convenio sobre los hidrocarburos para combustible de los buques. Noruega convino en presentar un texto alternativo en el lapso interperiodos.

31 Una delegación observadora manifestó inquietud por el hecho de que, tal como está redactado el texto actualmente, no estaba claro que un propietario inscrito tuviera derecho a limitar su responsabilidad en virtud del instrumento. Se acordó que la delegación propusiera en el lapso interperiodos un texto que solventara su inquietud.

Artículo 12.1

32 El Grupo de trabajo tomó nota de que, de conformidad con el texto actual, el propietario inscrito no sería responsable en virtud del PCRRN por los costes de la remoción de los restos del naufragio cuando se establezca la responsabilidad respecto a dichos costes, y en la medida en que así se haga, en virtud de uno de los cuatro convenios enumerados en los párrafos a) a d). Se observó también que con el proyecto de disposición se pretendía evitar que se pagara indemnización dos veces por los costes de la remoción de los restos de naufragio en virtud de regímenes de responsabilidad diferentes, o que una reclamación no se pagara en virtud de ninguno de ellos; y que se pretendía también garantizar que el PCRRN no contraviene los otros regímenes de responsabilidad.

33 Una delegación propuso suprimir las palabras "se establezca" y añadir la expresión "esté dentro del ámbito de aplicación de los siguientes instrumentos". El texto que precede a los títulos de los cuatro convenios indicados en los subpárrafos también se suprimiría.

34 Una delegación observadora propuso sustituir la expresión "se establezca la responsabilidad ..., y en la medida en que así se haga" por "haya nacido responsabilidad ..., y en la medida en que así sea, en virtud de: ", y enumerar a continuación los títulos de los convenios.

35 El Grupo acordó no modificar el texto del artículo 12 (párrafo introductorio). En el lapso interperiodos las partes interesadas elaborarán un nuevo texto teniendo presentes los siguientes objetivos:

- evitar la duplicación de reclamaciones;
- evitar una laguna jurídica, de manera que las reclamaciones se rijan por el PCRRN o por los demás regímenes de responsabilidad, mencionados en este artículo;
- evitar que las reclamaciones que se rijan por el PCRRN se excluyan explícitamente de los demás regímenes de responsabilidad, mencionados en este artículo.

36 Estos objetivos podrían lograrse suprimiendo las palabras "se establezca" y añadiendo una de las siguientes dos expresiones: "esté dentro del ámbito de aplicación de los siguientes instrumentos" o "haya nacido responsabilidad ... en virtud de: los siguientes instrumentos".

Artículo 11, 1 c)

37 El Grupo de trabajo debatió la cuestión de la exclusión de los actos de terrorismo de conformidad con el presente artículo y concluyó que se trataba de una cuestión de ámbito mundial de la mayor importancia que requería la atención del Comité. El texto actual del subpárrafo c) se mantuvo, puesto que el Grupo no pudo llegar a un acuerdo sobre su posible enmienda.

Artículo 7

38 Con respecto a la cuestión de armonizar el texto del artículo 6 (Notificación de restos de naufragio) con el texto del artículo 7 (Determinación del riesgo), una delegación realizó las siguientes observaciones: se debía evitar la duplicación de puntos y, en el artículo 7, se debería hacer referencia a la notificación prescrita en el artículo 6. Tras examinar esta cuestión, la delegación de Dinamarca se ofreció a preparar un texto a tal fin en el lapso interperiodos.

LEG 87/4/1: Consentimiento del Estado de abanderamiento de conformidad con el artículo 10

39 El Grupo de trabajo aprobó la propuesta de nuevo párrafo 10 que figura en el documento mencionado. Tal como se indica en el párrafo 13 de ese documento, el nuevo párrafo no requiere que el Estado de abanderamiento adopte o implante ninguna medida. Se trata simplemente de una exposición de hechos y se aplicará automáticamente cuando un Estado se constituya en Parte en el Convenio. Se considera que el texto propuesto es claro e inequívoco.

Propietario inscrito

40 En el párrafo 8 del artículo 1 se recoge la definición de propietario inscrito. Algunas delegaciones estimaron que la utilización de esta definición en los artículos 6 y 10 no procedería en situaciones prácticas tales como cuando se debe notificar los restos de naufragio o su ubicación precisa. Otras delegaciones señalaron que, a efectos de determinar la responsabilidad financiera y las obligaciones en materia de seguro, la definición de propietario inscrito es adecuada. Se observó que la diferenciación entre el armador y el propietario inscrito podría tener

repercusiones negativas. El Grupo reconoció el fundamento de estas observaciones. La delegación de Noruega se ofreció a preparar en el lapso interperiodos una propuesta que sustituya la definición de propietario inscrito por la de "compañía", tal como se define en el artículo 1.1.2 del Código IGS existente, en los párrafos que traten de la notificación y la remoción, estipuladas en los artículos 6 y 10.

Artículo 1.6 c)

41 Una delegación propuso sustituir la expresión "recursos marinos vivos" por "medio marino". No obstante, se retiró esta propuesta, puesto que se observó que el párrafo 5b) del mismo artículo hacía referencia al medio marino, mientras que los "recursos marinos vivos" constituían "intereses conexos".

Artículo 1.9

42 Una delegación propuso reducir la definición de este párrafo a fin de simplificar el texto del proyecto de convenio. En particular, se propuso sustituir esta definición por la siguiente:

"9 *El Estado más amenazado:* el Estado cuyos intereses estén más directamente amenazados por los restos de naufragio y en cuya zona de aplicación del Convenio se encuentren los restos de naufragio."

Asimismo, otra delegación propuso que el mismo párrafo dijese lo siguiente:

"9 *El Estado afectado:* el Estado cuyos intereses estén más directamente amenazados por los restos de naufragio y en cuya zona de aplicación del Convenio se encuentren los restos de naufragio."

43 Varias delegaciones apoyaron estas propuestas. El Grupo de trabajo acordó mantener el texto actual con fines prácticos y examinar la propuesta de simplificación del texto durante el proceso final de redacción del convenio.

Artículo 1.4 c)

44 En aras de la claridad, la delegación de Panamá propuso modificar el orden de las palabras en este párrafo, de modo que diga:

"4 c) todo objeto que esté varado, hundido o a la deriva en el mar, que haya caído de un buque; o"

45 Otras delegaciones también apoyaron esta propuesta. El Grupo de trabajo, observando que se trataba de una cuestión de redacción, acordó examinarla durante el proceso final de redacción del convenio.

Artículo 1.10

46 Una delegación observó que el PCRRN no trataba de la delimitación de las fronteras marítimas y, por tanto, propuso suprimir esta definición. Recordando que su país no era Parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, la delegación señaló que no sería aceptable incluir una referencia a dicha Convención en el PCRRN.

47 La mayoría de las delegaciones participantes apoyaron esta propuesta. Al respecto, se observó que otros Convenios relativos a la responsabilidad no contienen esta definición. Una delegación manifestó que sería más adecuado remitirse a la CONVEMAR.

48 El Grupo de trabajo decidió suprimir en el artículo 1.10 la definición de "mar territorial".

Artículo 1.11

49 Una delegación recordó que durante el 85º periodo de sesiones del Comité Jurídico había propuesto reintroducir en este artículo la definición de "Estado de abanderamiento" y usar este término en todo el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio (PCRRN), para evitar así la incertidumbre jurídica que provoca la utilización del término "Estado de matrícula del buque", en particular en casos de registro de arrendamiento de buques a casco desnudo.

50 Al respecto, se recordó que en el marco del seguimiento a una resolución de la Conferencia internacional para la revisión del Convenio de Atenas, 1974, la Organización, junto con el Comité Marítimo Internacional (CMI) estaba estudiando la práctica por lo que respecta al registro de arrendamientos de buques a casco desnudo y las implicaciones de las obligaciones de expedir certificados en virtud de los convenios sobre responsabilidad de la OMI.

51 También se recordó que, en su última reunión, el Grupo de trabajo decidió que, a la espera de que se ultime el debate sobre este tema en el Comité Jurídico, en relación con el Convenio de Atenas, basándose en la CONVEMAR, se debería interpretar la definición de "Estado de matrícula del buque" como "Estado de abanderamiento".

52 El Grupo de trabajo decidió que antes de adoptar cualquier decisión relativa a la propuesta, era preferible esperar al resultado de ese estudio.

Artículo 1.12

53 Una delegación retiró sus reservas sobre este artículo, basándose en que la referencia a la CONVEMAR, no afectaría la postura de su país en relación con esa Convención.

Artículo 8

54 Una delegación propuso reemplazar la palabra "o" entre "siniestro marítimo" y "de la existencia de restos de naufragio" en la primera línea de ese artículo por "que ocasiona". En este caso, la primera línea del artículo rezará:

"1. Tras tener conocimiento de un siniestro marítimo que ocasiona la existencia de restos de naufragio."

55 Otra delegación propuso que sería preferible suprimir la locución "siniestro marítimo o" del texto original, porque conforme con el artículo 1.4, el concepto de siniestro marítimo era una condición previa para la existencia de restos de naufragio. Varias delegaciones apoyaron esta propuesta.

56 El Grupo de trabajo decidió enmendar la primera línea del proyecto del artículo 8 para que rece:

"1. Tras tener conocimiento de la existencia de restos de naufragio, el Estado."

Artículo 9

57 Una delegación presentó por escrito una propuesta de nuevo texto del artículo 9. Al respecto, se observó que esta propuesta tenía un carácter innovador, porque transfiere la responsabilidad de efectuar el balizamiento de los restos de naufragio, del Estado al propietario inscrito.

58 Una delegación, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó que el balizamiento de los restos de naufragio tradicionalmente era responsabilidad de los Estados y que no debía ser atribuido al propietario inscrito sin consultar el organismo técnico de la Organización y de otras organizaciones que se ocupan de la seguridad de la navegación.

59 Habida cuenta de estas observaciones, el Grupo de trabajo decidió no introducir ningún cambio al proyecto de texto del artículo 9.

Artículo 10.8

60 Una delegación propuso suprimir las palabras "o al balizamiento" en el párrafo 8 de este artículo. Los argumentos de sustento de esta propuesta fueron que el texto actual podría implicar una posible demora por parte de los Estados ribereños que quisiesen efectuar el balizamiento de los restos de naufragio. Además, se observó que este artículo aborda medidas para facilitar la remoción de los restos de naufragio.

61 Tras el debate, el Grupo de trabajo aprobó la propuesta de suprimir la locución "o el balizamiento".

Artículos 8 y 9

62 Una delegación propuso suprimir los artículos 8 y 9, manifestando que estos artículos constituían una duplicación de los sistemas existentes (por ejemplo, Organización Hidrográfica Internacional) y que la única justificación para que en este convenio se aborden cuestiones tales como la localización y balizamiento de restos de naufragio era que éstas estaban vinculadas con el régimen de responsabilidad.

63 El Grupo de trabajo estimó que estos artículos eran importantes en el marco del convenio. Tras el debate, la delegación de Argentina decidió presentar un documento que aborde esta cuestión durante el 88º periodo de sesiones del LEG.

Artículo 9.3

64 Habida cuenta de lo manifestado durante el debate en el Pleno, se presentó, junto con la propuesta de las Bahamas una propuesta para enmendar este párrafo.

65 Tras el debate, la delegación de los Países Bajos propuso presentar una propuesta de enmienda al párrafo, que se basaría en la propuesta original de las Bahamas, es decir, "en publicaciones náuticas adecuadas y por otros medios pertinentes" y la nueva propuesta, que por ejemplo, rezaría "Comunicará los pormenores del balizamiento utilizando todos los medios posibles ...".

Artículo 16

66 Algunas delegaciones indicaron que la actual redacción del texto presenta un problema para los Estados que no son Partes en la CONVEMAR. El Presidente observó que la cuestión relativa a la solución de controversias era una de las disposiciones finales que deberían ser negociadas ulteriormente. Una delegación indicó que una solución posible para esta cuestión en el marco del proyecto existente, sería añadir la locución "tal como sea pertinente" al fin del artículo.

67 El Grupo de trabajo coincidió con lo manifestado por el Presidente en el sentido de que se debería examinar esta cuestión posteriormente.

Artículo 17

68 Una delegación indicó que el texto actual presenta un problema para los Estados que no son Parte en la CONVEMAR. La delegación propuso presentar observaciones al respecto en el lapso interperiodos.

ANEXO 3

**INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO OFICIOSO SOBRE
EL EXAMEN DEL CONVENIO Y PROTOCOLO SUA**

**Proyecto de revisión de la propuesta de artículo 3bis, propuesta de artículo 3ter y del
preámbulo propuesto del Protocolo a los instrumentos SUA, basada en las
observaciones presentadas por los miembros del Comité Jurídico**

NOTA: El presente documento solamente tiene carácter de anteproyecto de trabajo que puede servir a los miembros de ayuda para adoptar ciertas decisiones relativas a los criterios. La delegación de los Estados Unidos preparará un informe en el que se explicará el proyecto y en el que se clarificarán aún más las opciones en cuanto a criterios. El informe se distribuirá a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia.

ARTÍCULO 3bis

- 1 Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente:
- a) cuando el propósito del 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) use en un buque, o en su contra, o descargue desde él, cualquier tipo de explosivo, agente o toxina de carácter biológico, productos químicos tóxicos o material radiactivo [, o cualquier otra sustancia en cantidad o concentración tal que cause o pueda causar] ya sea en el buque o fuera de él:
 - I) la muerte o graves lesiones corporales,
 - II) destrucción significativa de un lugar de uso público, instalación pública o gubernamental, instalación de infraestructura o red de transporte público,¹ cuando esta destrucción produce o pueda producir un gran perjuicio económico, o
 - III) [daños graves/significativos/importantes al medio ambiente] [daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo, o de las aguas, o a animales o a plantas];²
 - ii) utilice un buque de forma que cause o que pueda causar:
 - I) la muerte o graves lesiones corporales,

¹ Estas son acepciones más restrictivas de "bienes" que las que se emplean en el Convenio sobre los atentados terroristas cometidos con bombas. Por lo general este Convenio no abarca los bienes mercantiles que no están afectados a algún uso público.

² La segunda opción toma la redacción propuesta por la delegación de Francia y se basa en la Decisión marco del Consejo de la Unión Europea 2003/80/JHA de 27 de enero de 2003, sobre la protección del medio ambiente a través del derecho penal.

- II) destrucción significativa de un lugar de uso público, instalación pública o gubernamental, infraestructura o red de transporte público, cuando esta destrucción produce o pueda producir un gran perjuicio económico, o
 - III) [daños graves/significativos/importantes al medio ambiente] [daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo, o de las aguas, o a animales o a plantas];
- iii) amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados i) o ii).
- 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 anexo y con el fin de ayudarle a evadir su enjuiciamiento penal.

OPCIÓN UNO
TIPIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DE ARMAS DE DESTRUCCIÓN
MASIVA Y TIPIFICACIÓN DE LAS ACCIONES RELACIONADAS
CON LA NO PROLIFERACIÓN

- c) ***[OPCIÓN UNO CON RESPECTO A LA TIPIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DE ARMAS DE DESTRUCCIÓN MASIVA MEDIANDO MOTIVACIÓN TERRORISTA POR PARTE DEL TRANSPORTISTA AL MOMENTO DE REALIZAR EL TRANSPORTE]*** [transporte a bordo de un buque explosivos, agentes o toxinas de carácter biológico, productos químicos tóxicos o material radioactivo o dispositivos específicamente proyectados para el envío de tales sustancias, cuando el objetivo sea intimidar a una población u obligar a un Gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo, y con la intención de usarlo,³ o conociendo que está destinado a ser usado con la finalidad de causar⁴:
- i) la muerte o graves lesiones corporales,
 - ii) destrucción significativa de un lugar de uso público, instalación pública o gubernamental, instalación de infraestructura o red de transporte público, cuando esta destrucción produce o pueda producir un gran perjuicio económico, o
 - iii) [[daños graves/significativos/importantes al medio ambiente] [daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo, o de las aguas, o a animales o a plantas;]]]

³ Esto exigiría que el transportista cometa el delito acompañado de violencia.

⁴ Esto exige que el transportista sea consciente de que un tercero tiene el propósito de cometer un delito violento.

- c) **[OPCIÓN DOS CON RESPECTO A LA TIPIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DE ARMAS DE DESTRUCCIÓN MASIVA, EN LA QUE LA MOTIVACIÓN TERRORISTA SE REFIERE AL ACTO TERRORISTA EN SÍ MISMO Y NO AL TRANSPORTE]** [transporte a bordo de un buque explosivos, agentes o toxinas de carácter biológico, productos químicos tóxicos o material radioactivo o dispositivos específicamente proyectados para el envío de tales sustancias, conociendo que tales sustancias tienen como finalidad ser usadas para causar⁵:
- i) la muerte o graves lesiones corporales,
 - ii) destrucción significativa de un lugar de uso público, instalación pública o gubernamental, instalación de infraestructura o red de transporte público, cuando esta destrucción produce o pueda producir un gran perjuicio económico, o
 - iii) [[daños graves/significativos/importantes al medio ambiente] [daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo, o de las aguas, o a animales o a plantas];]]

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 a abstenerse de hacerlo;]

- d) **[TIPIFICACIÓN DE ACCIONES CONTRARIAS A LO DICTADO EN EL TRATADO SOBRE LA NO PROLIFERACIÓN: DIFERENTES A LAS SEÑALADAS EN d) i) I) Y d) ii) infra, EL TRANSPORTISTA HA DE SER CONSCIENTE DE QUE TRANSPORTA ALGO PROHIBIDO Y DE QUE VA A SER USADO CON PROPÓSITOS HOSTILES O COMO UN ARMA.]** [transporta a bordo de un buque:

- i) I) **[EL TRANSPORTISTA HA DE SER CONSCIENTE DE QUE TRANSPORTA UNA SUSTANCIA QUÍMICA DE LA LISTA 1]** cualquier producto químico tóxico o un precursor incluido en la Lista 1 del anexo 1 de la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción, hecha el 13 de enero de 1993 en _____ (en adelante denominada la "Convención sobre las Armas Químicas"), conociendo que es un producto químico tóxico o un precursor incluido en la Lista 1 de productos químicos [y que se va a transferir a un tercero que no es un Estado o a un Estado que no es parte en la Convención sobre las Armas Químicas];⁶

⁵ Esto abarca los casos en los que el transportista tiene la intención de cometer el acto terrorista o es consciente de que un tercero tiene la intención de cometer un acto terrorista.

⁶ Se ha de volver a revisar esta disposición a fin de determinar en qué circunstancias y momento sería tan peligroso y de una naturaleza tal que solamente pueda tener como objetivo unos propósitos hostiles.

- II) productos químicos tóxicos o sus precursores conociendo que están destinados a ser utilizados como armas o para la producción de un arma o son del tipo y en la cantidad que no corresponden a objetivo alguno que no esté prohibido en el marco de la Convención sobre las Armas Químicas; o
- III) munición o dispositivos específicamente proyectados, o conociendo que están destinados a ser utilizados, para los productos químicos o precursores, o como armas; o
- ii) **[EL TRANSPORTISTA HA DE SER CONSCIENTE DE QUE TRANSPORTA UN ARMA NUCLEAR U OTRO ARTEFACTO NUCLEAR EXPLOSIVO]** cualquier arma nuclear u otro artefacto nuclear explosivo conociendo que es un arma nuclear o un artefacto nuclear explosivo[, salvo que sea transportado por un Estado que posea armas nucleares y que sea parte en el Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares, hecho en Washington, Londres y Moscú el 1 de julio de 1968 ("TNP"), o en su nombre al mismo Estado Parte]; o
- iii) todo envío consistente en:
 - I) material básico, material fisionable especial, equipo o material especialmente proyectado o preparado para el tratamiento, uso o producción de material fisionable especial, o
 - II) [equipo, materiales o *software* de doble empleo,]

conociendo que el material o equipo descrito en el inciso I) [o el equipo, materiales o *software* de doble empleo descrito en el inciso II)] está siendo trasladado, directa o indirectamente, [a un Estado que no posea armas nucleares ni sea Parte en el Tratado sobre la no proliferación de armas nucleares o a cualquier individuo o entidad que no actúen en nombre de un Estado que posea armas nucleares y que sea Parte en el TNP], para ser utilizados en armas nucleares u otros artefactos nucleares explosivos, investigar sobre estas armas y artefactos o desarrollarlos, producirlos, darles mantenimiento o usarlos; o
- iv) I) agentes o toxinas de carácter biológico conociendo que están destinados a ser utilizados como armas o para producción de armas y en la cantidad que no se justifican para fines profilácticos, de protección u otros fines pacíficos; o
- II) armas, equipo, o medios de envío proyectados a los efectos, o conociendo que están destinados, a contener agentes o toxinas de carácter biológico para fines hostiles o para una finalidad que no se puede justificar que sea profiláctica, de protección u otros fines pacíficos.]

OPCIÓN DOS
COMBINACIÓN DE LAS TIPIFICACIONES POR EL TRANSPORTE DE ARMAS
DE DESTRUCCIÓN MASIVA Y DE LAS ACTIVIDADES RELATIVAS
AL TRATADO SOBRE LA NO PROLIFERACIÓN

- c) [transporte a bordo de un buque:⁷
- i) **[EL TRANSPORTISTA HA DE SER CONSCIENTE DE QUE TRANSPORTA ALGO PROHIBIDO (ESTO ES, UNA DE LAS SUSTANCIAS PROPIAS DE LAS ARMAS DE DESTRUCCIÓN MASIVA INCLUIDAS EN LA LISTA) Y QUE SE VA A UTILIZAR PARA UN ACTO TERRORISTA]** cualquier tipo de explosivo, agente o toxina de carácter biológico, productos químicos tóxicos o un material radiactivo o dispositivos específicamente proyectados para el envío de tales sustancias, con el propósito de que la sustancia se utilice, o con el conocimiento de que se va a utilizar a fin de llevar a cabo
- I) un acto que constituye un delito de conformidad con el artículo 3 del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988,
- II) un acto que constituye un delito especificado en cualquiera de los tratados enumerados en el anexo, o⁸
- III) cualquier otro acto que tenga como propósito causar (siempre que el objetivo del mismo, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un Gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo),
- 1) la muerte o graves lesiones corporales [de civiles o de cualquier otra persona que no tome parte en hostilidades en situación de conflicto armado],
- 2) [destrucción significativa de un lugar de uso público, instalación pública o gubernamental, instalación de infraestructura o red de transporte público [(a menos que la destrucción se haya causado como resultado de hostilidades en una situación de conflicto armado)], cuando esta destrucción produce o pueda producir un gran perjuicio económico, o

⁷ Esta disposición se incluye en ambos casos, esto es, cuando el transportista tiene intención de cometer un acto terrorista y cuando el transportista es consciente de la intención de cometer un acto terrorista.

⁸ Los incisos I y II se añadieron a la opción uno correspondiente a la tipificación del transporte de armas de destrucción masiva.

- 3) [daños graves/significativos/importantes al medio ambiente] [daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo, o de las aguas, o a los animales o a plantas]; [a menos que tales daños se hayan causado como resultado de las hostilidades en una situación de conflicto armado]]⁹; o
- ii) **[EL TRANSPORTISTA HA DE SER CONSCIENTE DE QUE ESTÁ EN POSESIÓN DE ALGO PROHIBIDO (ESTO ES, ALGUNA DE LAS SUSTANCIAS ENUMERADAS EN LOS TRATADOS O ACUERDOS PERTINENTES SOBRE LA NO PROLIFERACIÓN) Y DE QUE EL RECEPTOR SERÁ UN TERRORISTA]**

[cualquier

- I) agente o toxina biológicas,
- II) productos químicos tóxicos o sus precursores,
- III) material básico o material fisiónable especial o material especialmente proyectado o preparado para el tratamiento, uso o producción de material fisiónable especial,
- IV) dispositivos especialmente proyectados para el envío o para la utilización, con ánimo hostil, de cualquier sustancia especificada en los incisos c) ii) I), II) o III), o
- V) [equipo, materiales o *software* de doble empleo para ser utilizados en armas nucleares u otros artefactos nucleares explosivos, investigar sobre estas armas y artefactos o desarrollarlos, producirlos, darles mantenimiento o usarlos,]

conociendo que tales sustancias están destinadas a una persona, grupo u organización que comete o tiene previsto cometer cualquiera de los delitos especificados en los incisos c) i) I), II) o III);]

- iii) **[EL TRANSPORTISTA HA DE SER CONSCIENTE DE QUE TRANSPORTA UN ARMA NUCLEAR U OTRO ARTEFACTO NUCLEAR EXPLOSIVO]** cualquier arma nuclear u otro artefacto nuclear explosivo conociendo que es un arma nuclear o un artefacto nuclear explosivo[, salvo que sea transportado por un Estado que posea armas nucleares y que sea parte del Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares, hecho en Washington, Londres y Moscú el 1 de julio de 1968 ("TPN"), o en su nombre al mismo Estado Parte]; o

⁹ Las excepciones por conflicto armado en las cláusulas 1), 2) y 3) se incluyeron basándose en la redacción utilizada en el Convenio para la represión de la financiación del terrorismo; no obstante es dudoso si es necesario incluirlas teniendo en cuenta la excepción relativa a los conflictos armados que figura en el artículo 2*bis* 2).

- iv) **[EL TRANSPORTISTA HA DE SER CONSCIENTE DE QUE TRANSPORTA UNA SUSTANCIA QUÍMICA DE LA LISTA I]** [cualquier producto químico tóxico o un precursor incluido en la Lista 1 del anexo 1 de la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción, hecha el 13 de enero de 1993 en, conociendo que es un producto químico tóxico o un precursor incluido en la Lista 1 de productos químicos [y que se va a transferir a un tercero que no es un Estado o a un Estado que no es parte en esa Convención].]¹⁰
- 2 Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión un Estado Parte 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) [o en el apartado c)]¹¹ 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.¹²
- 3 Cuando un Estado Parte deje de serlo en alguno de los tratados enumerados en el anexo, podrá efectuar una declaración respecto de ese tratado con arreglo a lo previsto en el presente artículo.

ARTÍCULO 3ter

También comete un delito toda persona que:

- 1 mate o hiera a una persona en relación con la comisión de cualquiera de los delitos enunciados en el inciso a) i) o ii) del párrafo 1 del artículo 3bis;¹³
- 2 intente cometer uno de los delitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 3 o en los incisos a) i), ii) del párrafo 1 del artículo 3bis, o en el párrafo 1 del presente artículo; o
- 3 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 ó 2 del presente artículo; u
- 4 organice la comisión de un delito enunciado en el párrafo 1 del artículo 3, párrafo 1 del artículo 3bis o en el párrafo 1 ó 2 del presente artículo, o dé órdenes a otros para cometerlo; o
- 5 contribuya a la comisión de uno o más de los delitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 3, párrafo 1 del artículo 3bis o en el párrafo 1 ó 2 del presente artículo,

¹⁰ Se ha de volver a examinar esta disposición a fin de determinar cuáles y cuándo las sustancias se entenderán que son tan peligrosas y de una naturaleza tal que solamente pueden estar destinadas a actividades hostiles.

¹¹ Se añadiría un apartado c) si se adoptase la opción 2.

¹² Los párrafos 2 y 3 podrían trasladarse a las cláusulas finales del Protocolo.

¹³ Si se aceptase el párrafo 1, podría ser oportuno combinarlo con el actual párrafo 1 g) del artículo 3.

por un grupo de personas que actúen con un propósito común, intencionadamente, 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.

PREÁMBULO

Insértense los siguientes dos nuevos considerandos antes del que empieza por "ESTIMANDO":

"RECORDANDO ASIMISMO que en el Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas se definen las expresiones "lugar de uso público", "instalación pública o gubernamental", "instalación de infraestructura" y "red de transporte público", y que en la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción, hecha el 13 de enero de 1993 en _____, se definen las expresiones "productos químicos tóxicos", "precursor" y "objetivos que no están prohibidos en virtud de la presente Convención" y que en el Estatuto del Organismo Internacional de Energía Atómica, hecho en _____ el _____ se definen las expresiones "material básico" y "material fisionable especial, ""¹⁴.

"TENIENDO la intención de que este Protocolo se implante de manera coherente con el Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares, hecho en Washington, Londres y Moscú el 1 de julio de 1968 y la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción, hecho el 13 de enero en _____ y la Convención sobre la prohibición, producción y el almacenamiento de las armas bacteriológicas, (biológicas) y tóxicas y sobre su destrucción, hecho en Washington, Londres y Moscú, el 10 de abril de 1972,"

II PROYECTO DE REVISIONES PLANTEADAS POR EL GRUPO OFICIOSO DE TRABAJO CON RESPECTO A LA PROPUESTA DE ARTÍCULO 8BIS, BASÁNDOSE EN LAS OBSERVACIONES ENVIADAS POR LOS MIEMBROS DEL COMITÉ JURÍDICO

- 1 Los Estados Parte cooperarán en la mayor medida posible en la prevención y represión de los actos ilícitos [contra la seguridad de la navegación marítima] [abarcados por el presente Convenio], de conformidad con [el derecho internacional del mar] [el derecho internacional].

¹⁴ En este considerando también se podría hacer referencia a otras expresiones utilizadas en el Protocolo a los instrumentos SUA, que también aparecen recogidas en otros convenios/acuerdos internacionales en vigor. La delegación de Dinamarca señaló que quizás pudiera ser necesario incluir las propias definiciones. La delegación australiana señaló que puede que no fuera necesaria incluir esta disposición si se incluye el segundo considerando propuesto.

2 Un Estado Parte que tenga [motivos razonables para sospechas] [motivos razonables para estimar] [motivos claros¹⁵ para estimar] que un buque [que tenga su nacionalidad] [ondee su pabellón] [que afirme tener derecho a ondear su pabellón], la carga del buque o una persona a bordo participa, ha participado o va a participar en cualquiera de los delitos contemplados en el Artículo 3, el Artículo *3bis* o el Artículo *3ter*, o que es el objetivo de alguno de éstos, puede solicitar la asistencia de otros Estados Parte en la prevención o represión de este delito. Los Estados Parte a los que se solicite dicha asistencia deberán responder rápidamente a la solicitud y la prestarán con los medios de que dispongan.

3¹⁶ Excepto en el caso de que un Estado Parte ("la primera Parte") haya notificado al Secretario General que va a aplicar las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo, cuando quiera que los agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados de otro Estado Parte ("la Parte solicitante") encuentren un buque:

- a) [que afirma poseer la nacionalidad] [que ondee el pabellón] [que afirma tener derecho a ondear el pabellón] de la primera Parte y que esté fuera del mar territorial de cualquier Estado, y
- b) la Parte solicitante tenga motivos razonables para sospechar que el buque, la carga del buque o una persona a bordo participa, ha participado o va a participar en cualquier de los delitos contemplados en el artículo, 3 artículo *3bis* o el artículo *3ter* [o que es el objetivo de alguno de éstos¹⁷], y
- c) la Parte solicitante desee visitar el buque, [pedirá] [solicitará] que la primera Parte confirme la afirmación de que posee la nacionalidad y, si se confirma, faculte¹⁸ [a los agentes o la autoridad o a otros funcionarios autorizados de la Parte solicitante] [a la Parte solicitante] a que adopte(n) las medidas apropiadas con respecto al buque;

el Estado de abanderamiento puede autorizar [a los agentes de la autoridad u otros agentes autorizados del Estado solicitante] [al Estado solicitante], a que, entre otras cosas, visiten (visite) y registren (registre) tal buque, su carga y las personas a bordo y hagan (haga) preguntas a las personas a bordo a fin de determinar si el buque o una persona o personas a bordo de ese buque participa, ha participado o

¹⁵ Un participante propuso utilizar la expresión "sólidos" en vez de "claros".

¹⁶ Entre las observaciones generales recibidas están las siguientes: el orden de los incisos de este párrafo no refleja la cronología del proceso de adopción de decisiones que se contempla en este párrafo; las visitas constituyen la excepción a la norma general con respecto a la competencia jurisdiccional exclusiva de los Estados de abanderamiento y deberían estar limitadas a situaciones de urgencia; se prefiere restringir el ámbito de aplicación del párrafo 3 a las situaciones de prevención de actos terroristas en vez de a la represión de tales actos; es necesario enlazar estos procedimientos con el Código PBIP; examinar la conveniencia de incluir un apartado mediante el que se obligue a proveer las razones básicas referentes a la solicitud; eliminar la incoherencia que figura en todo el párrafo *8bis* entre las expresiones "Parte" y "Estado".

¹⁷ Diversos participantes recomendaron que se suprimiera esta parte del texto.

¹⁸ Un participante solicitó que se aclarase quién autorizaría esta medida.

va a participar en la comisión de cualquiera de los delitos contemplados en el artículo 3, el artículo *3bis* o el artículo *3ter*.

Los Estados Partes responderán con celeridad a toda solicitud de otro Estado Parte con miras a determinar si un buque que afirma poseer su nacionalidad tiene derecho a ello, así como a toda solicitud de autorización que curse para adoptar las medidas oportunas con respecto a ese buque.

[Si la primera Parte no puede confirmar la nacionalidad, [pero razonablemente estima que el buque posee su nacionalidad¹⁹], esa Parte puede indicar que no tiene ninguna objeción a que se visite y registre el buque, [o autorizar a ello²⁰], por parte de los agentes de la autoridad u otros funcionarios de la Parte solicitante, o refutar la afirmación de la nacionalidad.²¹]

[Si tras haber transcurrido cuatro (4) horas de haberse cursado una solicitud de confirmación de la nacionalidad no hay respuesta a la primera Parte²², la Parte solicitante podrá visitar y registrar el buque sospechoso, su carga y personas a bordo, y hacer preguntas a quienes estén a bordo a fin de encontrar y examinar documentación acerca de su nacionalidad y determinar si la conducta descrita en el artículo 3, artículo *3bis* o el artículo *3ter* ha tenido o va tener lugar a bordo de ese buque.²³]

- 4 Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o posteriormente, un Estado Parte ("la primera Parte") podrá notificar al Secretario General que cuando quiera que los agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados de otro Estado Parte ("la Parte solicitante") encuentren un buque:
- a) que [afirme poseer la nacionalidad] [ondee el pabellón] [afirme tener derecho a ondear el pabellón], de la primera Parte y que esté fuera del mar territorial de cualquier Estado, y
 - b) la Parte solicitante tenga [motivos razonables para sospechar] [motivos razonables para estimar] [motivos claros para estimar]²⁴ que el buque, la carga del buque o una persona a bordo del mismo participa, ha participado

¹⁹ Un participante recomendó que se incluyese esta oración.

²⁰ Varios participantes propusieron que se suprimiera esta parte del texto.

²¹ Varios participantes propusieron que se suprimiese este párrafo.

²² Varios participantes pidieron que se aclarase qué es lo que se considera una respuesta y cuándo se comienza a contar el plazo a los efectos de este párrafo; algunos participantes propusieron "acuse de recibo" en vez de "respuesta".

²³ Varios participantes manifestaron su clara oposición a la disposición sobre el "silencio positivo" de este párrafo. Si bien había acuerdo en general con respecto a que se debiera fijar algún plazo, no lo hubo con respecto a cual debería ser éste; se propuso que se examinarán las disposiciones sobre plazos de la Convención sobre las Armas Químicas. Varios participantes propusieron que se incluyese un régimen opcional sobre las visitas similar al que se contempla en el Acuerdo de Aruba.

²⁴ Un participante propuso utilizar la palabra "sólidos" en vez de "claros".

o va a participar en la comisión de cualquiera de los delitos contemplados en el artículo 3, artículo *3bis* o el artículo *3ter*,

los agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados de la Parte solicitante están autorizados a visitar y registrar tal buque, su carga y las personas a bordo y a hacer preguntas a las personas a bordo a fin de determinar si el buque o una persona o personas a bordo de ese buque participa, ha participado, o va a participar en la comisión de cualquiera de los delitos contemplados en el artículo 3, el artículo *3bis* o el artículo *3ter*.

La notificación podrá retirarse en cualquier momento.

- 5²⁵ Cuando como resultado de cualquiera de las visitas realizadas de conformidad con el presente artículo se encuentren pruebas de las conductas descritas en el artículo 3, el artículo *3bis* o el artículo *3ter*, el Estado de abanderamiento podrá autorizar que los agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados de la Parte solicitante detengan el buque, la carga y las personas a bordo, a la espera de recibir las instrucciones sobre qué es lo que ha de hacerse que deberá dictar con severidad la Parte²⁶.
- 6 Un Estado de abanderamiento podrá, en consonancia con las demás disposiciones del presente Convenio, someter su autorización [, tal como se contempla en los párrafos 3 a 5]²⁷ a las condiciones que convenga con el Estado solicitante, incluidas las relativas a la responsabilidad y al alcance de las medidas efectivas que se adopten. No se [adoptarían] **O** [podrán adoptar] otras medidas sin la autorización expresa del Estado de abanderamiento, salvo las que sean necesarias para eliminar un peligro inminente para la vida de las personas o las que se deriven de los acuerdos bilaterales o multilaterales pertinentes.
- 7²⁸ La visita y registro de un buque sospechoso conforme con el presente artículo se realizará de conformidad con [las obligaciones asumidas por la Parte solicitante en virtud del derecho internacional, incluidas las cláusulas de protección dispuestas en el presente artículo] **O** [las cláusulas de protección dispuestas en el presente artículo y el derecho internacional aplicable]. [La autorización para visitar, registrar y detener incluye la prerrogativa de utilizar toda fuerza razonable²⁹.]

²⁵ Un participante propuso que se examinase la conveniencia de incluir una referencia con respecto a las medidas que se puedan adoptar en el caso de que se descubra a bordo el desarrollo de una actividad ilegal que no esté abarcada en las actividades contempladas en los instrumentos SUA. Un participante propuso que se incluyese una referencia a instrucciones más específicas con respecto a cómo se ha de proceder.

²⁶ Un participante propuso que se elimine la incoherencia que supone usar las palabras "Parte" y "Estado".

²⁷ Varios participantes propusieron que se incluyese una referencia que estableciese un enlace explícito a estos párrafos.

²⁸ Un participante recomendó que se incluyese una referencia para la cual se tomase en consideración el régimen sobre protección que emergió a raíz del Código PBIP.

²⁹ Varios participantes propusieron que esta frase se suprimiese. Un participante propuso que de conservarse esta frase debería redactarse de manera que fuese coherente con la última frase del inciso a).

- a) A reserva de lo dispuesto en el inciso b) *infra*, [los Estados Partes] [los agentes de la autoridad] evitarán el uso de la fuerza, salvo cuando y en la medida en que ello sea necesario para garantizar la seguridad de [esos] los funcionarios [encargados de realizar la visita del buque³⁰] y cuando se obstaculiza a los funcionarios en el cumplimiento de sus funciones. Todo uso de la fuerza por [un Estado Parte] [los agentes de la autoridad], de conformidad con el presente artículo en todo caso será [la mínima razonablemente necesaria] [la mínima necesaria] [la razonablemente necesaria³¹] teniendo en cuenta las circunstancias³².
- b) Nada de lo dispuesto en el presente Convenio, enmendado, irá en perjuicio del derecho inherente de defensa propia de los Estados Partes de sus agentes de la autoridad o de otros funcionarios autorizados³³.
- 8 La Parte solicitante informará sin dilación a la primera Parte del resultado de la [visita y registro] [visita, registro y detención] realizados de conformidad con el presente artículo.
- [9 Cláusulas de protección:
- a) Cuando un Estado Parte adopte medidas contra un buque con arreglo al presente artículo:³⁴
- i) tendrá debidamente en cuenta la necesidad de no poner en peligro la seguridad de la vida humana en el mar;
- ii) velará porque todas las personas³⁵ son tratadas de modo que se preserve su dignidad humana básica durante la realización de las

³⁰ Un participante propuso que se incluyese una referencia de conformidad con la cual se amplíe el ámbito de la protección a los funcionarios que permanecen en el buque que acude durante la realización de la visita.

³¹ Un participante recomendó usar: "no más que la absolutamente necesaria".

³² Un participante propuso que este inciso se trasladará a la cláusula de protección del apartado 9 a).

³³ Numerosos participantes manifestaron un deseo claro de suprimir este párrafo en su totalidad dado que sería innecesario a la vista del párrafo 7 a) y del artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas. En el caso en que se conservase, se debería hacer una distinción entre derecho a la defensa propia en el ámbito nacional y el derecho a la defensa propia en el ámbito individual. Una forma de hacer esto sería suprimir las palabras "de los Estados Partes o de sus."

³⁴ Varios participantes preferían usar las cláusulas de protección que figuran en el Protocolo contra el tráfico ilícito de inmigrantes. Un participante solicitó que se añadiese referencias a las recientes orientaciones de la OMI para los tripulantes de los buques respecto a la piratería, el Código PBIP, y las circulares MSC/Circ.623/Rev.3 de 29 de mayo de 2002 sobre la piratería. Un participante manifestó su preocupación con respecto a que se planteaban consideraciones operacionales de carácter práctico adicionales en el párrafo 8*bis* que debían abordarse.

³⁵ Un participante propuso que esta protección se ampliará, de manera explícita, a los pasajeros y polizones a bordo del buque que se visita.

- visitas³⁶, de conformidad con las disposiciones aplicables del derecho internacional, incluida la legislación internacional sobre derechos humanos;
- iii) tendrá debidamente en cuenta la seguridad del buque y de su carga;
 - iv) no perjudicará los intereses comerciales o jurídicos del Estado de abanderamiento;
 - v) velará, dentro de los medios disponibles, porque las medidas adoptadas con respecto al buque sean ecológicamente razonables teniendo en cuenta las circunstancias;
 - vi) se asegurará de que a las personas a bordo contra las que se está procediendo penalmente en relación con cualquiera de los delitos contemplados en el artículo 3, artículo 3*bis*, o artículo 3*ter*, se les otorga el disfrute de la protección que se dispone en el artículo 10 2)³⁷; y
 - vii) se asegurará de que al capitán del buque se le da, o se le haya dado, la oportunidad de contactar con el propietario del buque o [el Estado de abanderamiento] **O** [un representante del Estado de abanderamiento] a la mayor brevedad posible³⁸.
- b) Se hará todo lo posible por evitar la demora o detención indebidas de un buque. Cuando las razones que motivaron las medidas adoptadas con arreglo al presente artículo no resulten fundadas, los Estados Partes serán responsables, [conforme a sus leyes nacionales]³⁹ **O** [conforme al derecho internacional] **O** [suprimido⁴⁰], por los daños o perjuicios que le sean imputables como consecuencia de las medidas adoptadas de conformidad con el presente artículo cuando dichas medidas sean lícitas o, a la luz de la información disponible, excedan las medidas razonablemente necesarias

³⁶ Un participante propuso que se insertara una referencia mediante la cual se describiera en mayor profundidad el plazo de esta protección.

³⁷ Un participante señaló que de conformidad con esta redacción puede que el artículo 10 2) no sea de aplicación en alta mar y que esto debería de aclararse.

³⁸ Un participante recomendó que se especificara mejor la expresión "a la mayor brevedad posible". Este mismo participante propuso que se añadiera el requisito de una notificación previa.

³⁹ Un participante se opuso a esta opción en base a que podría dar lugar a una laguna con respecto a la aplicación a los buques de uso público.

⁴⁰ Un participante propuso que se incluyese la expresión "derecho aplicable"; muchas delegaciones recomendaron suprimirse cualquier referencia a legislación alguna.

para aplicar las disposiciones del presente artículo, siempre que el buque no haya cometido ningún acto que las justifique⁴¹.

- c) Con respecto a toda medida que se tome, adopte o aplique de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, se tendrá debidamente en cuenta la necesidad de no interferir ni causar menoscabo en:
- i) los derechos y las obligaciones de los Estados ribereños y el ejercicio de su jurisdicción de conformidad con el derecho internacional del mar; ni en
 - ii) la competencia del Estado de abanderamiento para ejercitar su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales relacionadas con el buque.
- d) Toda medida que se adopte en el mar en el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo será ejecutada únicamente por agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados embarcados en buques de guerra o aeronaves militares, o en otros buques o aeronaves que ostenten signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin, e independientemente de lo estipulado en los artículos 2 y 2bis, serán de aplicación las disposiciones del presente artículo.
- e) a los efectos del presente artículo por "agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados" se entenderán los agentes de la autoridad u otros funcionarios gubernamentales, uniformados o claramente identificables por otros medios, con respecto a los cuales el Estado Parte responsable de los mismos ha notificado al Secretario General que están autorizados a actuar de conformidad con el presente Artículo.^{42]}

[10 Este artículo no es de aplicación ni limita las visitas a buques realizadas por un Estado Parte de conformidad con la legislación internacional, fuera del mar territorial de cualquier Estado, incluidas las que se efectúen, entre otras cosas, basándose en el derecho de visita, la prestación de asistencia a personas, buques o bienes necesitados de socorro o en peligro, o en una autorización concedida por el Estado de abanderamiento a los fines del cumplimiento de la ley u otros fines.^{43]}

11 [Se insta a] los Estados Parte [a que elaboren] **O** [elaborarán] procedimientos operacionales uniformes para las operaciones conjuntas que se realicen de conformidad con el presente artículo y [a que consulten] [consultarán], tal como

⁴¹ Muchos participantes propusieron que se abreviara y clarificase el texto; se propusieron como bases para una redacción los artículos 232, 106 y 110 de la CONVEMAR, así como el texto explícito del Convenio sobre las poblaciones transzonales. Algunos participantes recomendaron que se suprimiese "siempre que el buque no haya cometido ningún acto que las justifique". Una delegación señaló que este subpárrafo no abarcaba adecuadamente la cuestión de la indemnización en caso de daños cuando las razones para la visita resultasen infundadas.

⁴² Un participante recomendó que se suprimiese este inciso en su totalidad.

⁴³ Varios participantes propusieron que se suprimiese este párrafo dado que lo consideraban innecesario a la luz del actual artículo 9 del SUA.

proceda, con otros Estados Parte con miras a armonizar tales procedimientos operacionales uniformes para la realización de operaciones.

- 12 A fin de dar cumplimiento a los objetivos del presente artículo, [se insta a] cada Estado Parte [a que colabore] **O** [colaborará] estrechamente con los otros Estados Partes.⁴⁴ Los Estados Partes podrán concertar acuerdos o mecanismos entre ellos para facilitar el cumplimiento de la ley o la realización de las operaciones que se desarrollen de conformidad con el presente artículo.
- 13 Cada Estado Parte, de manera consecuente con [el derecho internacional] **O** [su sistema jurídico] **O** [con los principios básicos de su sistema jurídico], adoptará las medidas adecuadas para asegurarse de que a sus agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados, y que los agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados de otros Estados Partes que actúen en su nombre, se les faculta para poder realizar las funciones de agente de la autoridad o las propias de otros funcionarios autorizados, tal como se indica en este [Convenio enmendado] **O** [Artículo]⁴⁵.
- [14 A los efectos del presente Convenio, una afirmación de nacionalidad puede realizarse, entre otros medios, ondeando un pabellón o ostentando marcas de matriculación. Si no se ondea un pabellón ni se ostentan marcas de matriculación, se podrá solicitar a un oficial del buque, con responsabilidades, que afirme la nacionalidad del buque.⁴⁶]
- 15 Al depositar los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación, adhesión, o posteriormente, cada Estado Parte deberá designar la entidad gubernativa o, cuando sea necesario, entidades gubernativas, que recibirán y darán respuesta a las solicitudes de asistencia para confirmar la nacionalidad y para autorizar la adopción de las medidas apropiadas. Tales designaciones se notificarán, en el plazo de un mes [a partir del momento en que pasa a ser Parte⁴⁷], al Secretario General, el cual informará de las mismas a todos los demás Estados Parte en el plazo de un mes a partir de haber recibido la notificación. Cada Estado Parte es responsable de notificar sin dilación, por conducto del Secretario General, cualesquiera cambios en las designaciones o en los datos de contacto⁴⁸.

⁴⁴ Un participante propuso que se suprimiera esta frase dado que establece unos umbrales de colaboración inferiores a los que se especifican en el párrafo 1 del mismo artículo.

⁴⁵ Varios participantes propusieron que se añadiera en este párrafo una referencia mediante la que se estableciese un enlace específico con el párrafo 12. Un participante señaló que este párrafo podía interpretarse en el sentido de que se exigiría que en cada caso se facultase a los agentes de la autoridad. Un participante pidió que se aclarase si las medidas que se adoptasen de conformidad con *this* estarían limitadas a que se pudieran tomar fuera del mar territorial.

⁴⁶ Varios participantes indicaron que si bien esta redacción constituía una mejora con respecto a la anterior, todavía pedían que se conservasen los corchetes.

⁴⁷ Se ha insertado a fin de especificar un plazo temporal para dar cumplimiento a la obligación de notificar la autoridad designada.

⁴⁸ Varios participantes recomendaron que esta disposición se examinará a fin de que sea coherente con las disposiciones del Código PBIP y con las del SOLAS relativas a la designación de oficiales. Varios participantes recomendaron que se añadiera una referencia mediante la que se exigiese que el Secretario General distribuyese información de contacto actualizada.

- 16 Cuando un Estado Parte tenga motivos razonables para sospechar que un buque, su carga, o una persona a bordo participa, ha participado o va a participar en la comisión de cualquiera de los delitos contemplados en el artículo 3, el artículo *3bis*, o en el artículo *3ter*, o que es el objetivo de alguno de éstos, y el buque no posee nacionalidad o pudiera entenderse que es un buque sin nacionalidad, podrá visitarlo y registrarlo para verificar la falta de nacionalidad del buque. Si se hayan pruebas que confirmen cualquiera de las dos sospechas, ese Estado [adoptará] **O** [podrá adoptar] medidas apropiadas de conformidad con el derecho internacional⁴⁹.

⁴⁹ Muchos participantes propusieron que este párrafo se suprimiera completamente. En caso de conservarse, varias delegaciones propusieron que la última oración se revisara a fin de aclarar qué se entiende por "cualquiera de las dos sospechas".

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 87º periodo de sesiones del Comité Jurídico, (LEG 87/17, párrafos 88 a 142), 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 88º 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

**APÉNDICE RECOMENDADO 1 DEL ANEXO DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN
DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS DIRECTRICES RELATIVAS
A LOS LUGARES DE REFUGIO**

En el ámbito internacional, los siguientes Convenios y Protocolos están en vigor y conforman, entre otros, el contexto jurídico en el que actúan los Estados ribereños y los buques en las circunstancias que son del caso⁵⁰:

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), en particular su artículo 221⁵¹;
- Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (Convenio de Intervención), 1969, enmendado;
- Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973;
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 1974), enmendado, en particular su capítulo V;
- Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989 (Convenio de Salvamento)⁵²;

⁵⁰ Cabe señalar que en la actualidad no existe ninguna prescripción de ámbito internacional que obligue a los Estados a proporcionar un lugar de refugio a los buques necesitados de asistencia.

⁵¹ "1 Ninguna de las disposiciones de esta Parte menoscabará el derecho de los Estados con arreglo al derecho internacional, tanto consuetudinario como convencional, a tomar y hacer cumplir más allá del mar territorial medidas que guarden proporción con el daño real o potencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo o de actos relacionados con ese accidente, de los que quepa prever razonablemente que tendrán graves consecuencias perjudiciales."

"2 A los efectos de este artículo, por "accidente marítimo" se entiende un abordaje, una varada u otro incidente de navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior que resulte en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque o su cargamento."

⁵² En virtud del artículo 11 del Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, cuando se considere la petición de proporcionar un lugar de refugio, las Partes están obligadas a tener en cuenta la necesidad de que exista una colaboración entre los salvadores, otras partes interesadas y las autoridades públicas para garantizar la eficacia y el éxito de las operaciones de salvamento. El artículo 11 de dicho Convenio estipula lo siguiente:

"Todo Estado Parte, al dictar reglas o adoptar decisiones acerca de cuestiones relacionadas con operaciones de salvamento, tales como la admisión en puerto de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores, tendrá en cuenta la necesidad de que exista cooperación entre los salvadores, las otras partes interesadas y las autoridades públicas con el fin de asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como a evitar daños al medio ambiente en general."

- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación);
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR 1979), enmendado;
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972;
- Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971;
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil), 1969;
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil), 1992;
- Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992;
- Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976.

ANEXO 6**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.

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 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 trabajo 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 tercer cuestionario para la notificación de sucesos de abandono y un mandato revisado para el Grupo mixto de trabajo.
- 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 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, en relación con el derecho internacional, del proyecto de directrices sobre lugares de refugio elaborado por el Comité de Seguridad Marítima y el Subcomité de Seguridad de la Navegación, y ha facilitado asesoramiento al respecto.
 - El Comité también ha examinado los resultados de un estudio realizado 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 las disposiciones del derecho internacional y de las legislaciones nacional sobre responsabilidad e

indemnización en relación con los lugares de refugio. El Comité tomará las medidas que corresponde a tenor de los resultados de dicho examen.

- 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 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 Protocolo de 2003 al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, que fue adoptado por una conferencia diplomática en mayo de 2003. Entre las resoluciones adoptadas por la Conferencia hay una relativa al examen del régimen internacional de indemnizaciones por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, enlazada con una posible revisión amplia del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo, 1992, que podría llevar a cabo la Asamblea del Fondo 1992. En la resolución se pide a la Organización que examine los resultados del examen y adopte las medidas apropiadas.
- 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 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 y del Subcomité NAV y recomendó una lista de instrumentos internacionales que se debían incluir en las Directrices. El Comité también se ha ocupado, y ha prestado asesoramiento al respecto, de dos cuestiones que le han remitido otros órganos de la OMI, a saber: la actuación con las personas rescatadas en el mar, que le remitió el Subcomité de Seguridad de la Navegación, y definiciones de los términos "propiedad" y "supervisión de los buques", que le remitió el Grupo de trabajo interperiodos sobre seguridad marítima. El Comité se ha manifestado dispuesto a examinar con gusto las cuestiones concretas que le puedan remitir 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 estableció 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 existentes sobre las medidas para proteger a tripulantes y pasajeros de la delincuencia en los buques. Una vez que se disponga de dicha información, el Comité tomará las medidas que estime oportunas. Dicho cuestionario ha sido distribuido por la Secretaría a los Estados Miembros.
 - El Comité examinó los resultados de un estudio realizado 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 a los Estados Miembros.

ANEXO 7**DESIGNACIÓN DE UNA ZONA MARINA ESPECIALMENTE
SENSIBLE EN EUROPA OCCIDENTAL****Observaciones presentadas por la División de Asuntos Oceánicos y del
Derecho del Mar, de las Naciones Unidas, (DOALOS) en relación con
las cuestiones planteadas en el documento LEG 87/16/1****Antecedentes**

En los párrafos siguientes se recogen las observaciones presentadas por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar acerca de las cuestiones planteadas en relación con el derecho del mar en el documento LEG 87/16/1.

Resumen

La DOALOS no cree que una ZMES en Europa occidental sea contraria a las disposiciones del artículo 211 6) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). La zona está dentro de los límites de las 200 millas de los Estados interesados y está claramente definida por coordenadas geográficas. La información facilitada demuestra que esta zona se ajusta a los criterios relativos a la vulnerabilidad establecidos en el artículo 211 a). La medida de protección asociada solicitada, consistente en notificar, con un periodo de antelación de 48 horas, la entrada de los buques que transporten hidrocarburos pesados, no dificultaría por sí misma, la navegación sino que simplemente servirá para poner en conocimiento de los Estados ribereños que sean del caso la llegada de un buque que transporta una carga que podría provocar una contaminación grave en caso de un accidente.

Coherencia entre las Directrices para la designación de ZMES y la CONVEMAR

Si bien las Directrices para la designación de ZMES se basan en las disposiciones del artículo 211 6) de CONVEMAR, éstas son más pormenorizadas y en las mismas se ha adoptado un enfoque más "flexible", que concuerda con una comprensión científica más sofisticada y general de los peligros que plantean los buques para el medio marino, lo mismo que con una gama de medidas de protección disponibles en el marco de las competencias de la OMI más amplia de la que se contaba cuando se negociaba la CONVEMAR en la década de los 70. La legalidad de las Directrices para la designación de ZMES no ha sido puesta en tela de juicio, dado que entra en el marco de las competencias de la OMI sobre la reglamentación de las actividades del transporte marítimo internacional y sus posibles consecuencias para el medio marino. Además, las Directrices se ajustan a lo prescrito en el artículo 237 de la Convención ya que son un acuerdo adoptado posteriormente por la Asamblea de la OMI mediante el que se desarrollan los principios generales establecidos en la Convención, en particular los de la parte XII.

La ZMES en Europa occidental y las prescripciones específicas del artículo 211 6)

El artículo 211 6) permite la adopción de medidas especiales de obligado cumplimiento a fin de evitar la contaminación provocada por los buques en zonas especiales, y en circunstancias especiales, cuando los Estados ribereños tengan motivos razonables para creer que las reglas y estándares internacionales aplicables son inadecuados para proteger una área en particular.

Está claro que los países que abogan por la designación de una ZMES en el occidente de Europa estiman que las normas y estándares existentes son inadecuados para proteger esta zona de la contaminación provocada por accidentes en los que se producen descargas de hidrocarburos pesados o del riesgo de que éstas se produzcan.

En el artículo 211 6) se exige que se satisfagan todos los criterios siguientes para que se pueda estimar que una zona exige protección: 1) reconocidas razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, 2) la utilización o la protección de sus recursos, y 3) el carácter particular de su tráfico. La propuesta de designación como ZMES de una zona marina en Europa occidental vino acompañada de suficiente información científica pormenorizada sobre las condiciones oceanográficas y ecológicas de la zona, lo mismo que sobre los recursos naturales que deben ser protegidos. Además, se han incluido datos que demuestran que el tráfico marítimo en la zona es extremadamente denso, que muchos buques transportan hidrocarburos pesados y que se han producido numerosos accidentes con graves consecuencias adversas para el medio ambiente, incluidas las provocadas por los buques **Aegean Sea, Erika y Prestige**.

En lo que atañe a la superficie de la zona, en el artículo 211 6) solamente se dispone que ésta ha de ser "un área particular y claramente definida de sus respectivas zonas económicas exclusivas". Si bien del texto se puede deducir, en principio, que el área no debería abarcar todas las zonas económicas exclusivas, no se establece una restricción máxima en cuanto a su extensión. En realidad, si se considerase que todas las zonas económicas exclusivas son zonas especialmente sensibles y vulnerables al tráfico marítimo, se podría argumentar que habría que protegerlas. Sin embargo, en el caso que nos atañe, no parece que se hayan incluido la totalidad de las zonas económicas exclusivas de todos los Estados en cuestión.⁵³ Además, tal como se ha señalado durante los debates en el MEPC, la extensión de la ZMES de la Gran Barrera de Coral es equivalente. Por último, si bien es cierto que la zona marina especialmente sensible de Europa occidental abarca diversos ecosistemas, en el artículo 211 6) no hay ninguna disposición que especifique que la zona en cuestión sólo deba abarcar un ecosistema. Podrán estar incluidos varios, siempre que todos sean vulnerables a la contaminación provocada por el tráfico marítimo.

Medida de protección propuesta

En el artículo 211 no se prohíbe la adopción de exigencias en materia de notificación. Ha de ser la organización internacional competente -la OMI- la que determine el tipo de medidas de protección aplicables, en el marco de las categorías generales de reglas, estándares y prácticas de navegación previstas para prevenir la contaminación. De hecho las medidas adoptadas por la OMI en el marco del Convenio SOLAS, específicamente en la regla 11, capítulo V del mismo (Seguridad de la navegación), incluyen disposiciones relativas a los sistemas de notificación para buques. Habiéndose adoptado esta regla, los Estados han aceptado implícitamente que la notificación de la entrada en un área no es un obstáculo para la libertad de navegación. Además, uno de los objetivos fundamentales de los sistemas de notificación para buques es de permitir que los Estados ribereños estén preparados para enfrentar cualquier caso de contaminación que pudiera producirse. Se ha de tener presente que ya se ha adoptado un sistema de notificación para buques en relación con la ZMES de la Gran Barrera de Coral.

⁵³ El Reino Unido e Irlanda no han establecido zonas económicas exclusivas.

Por otra parte, no existe ninguna disposición en el Convenio SOLAS relativa a una notificación con un periodo de antelación de 48 horas. En general, los buques notifican cuando entran en la zona abarcada por el sistema. Tenemos entendido que se ha manifestado preocupación con respecto a que el requisito de la notificación podría utilizarse para adoptar medidas que podrían ser contrarias a la CONVEMAR. Por ejemplo, si el requisito de una notificación con una antelación de 48 horas se aplicase como base para prohibir la entrada a la ZMES de Europa occidental, esta prohibición infringiría el principio de libertad de navegación. No obstante, no se propone esta medida en la solicitud que presentaron seis Estados a la OMI. Por último, si el Subcomité NAV aprueba esta medida como conforme con las prescripciones de la OMI, ésta estaría también de conformidad con la CONVEMAR, dado que la CONVEMAR se remite a la OMI en lo que atañe a las reglas, reglamentos y estándares de navegación y que el párrafo 8 de la regla 11 del Convenio SOLAS prescribe que:

"Todos los sistemas aprobados de notificación para buques y todas las medidas adoptadas para imponer la observancia de tales sistemas estarán de acuerdo con el derecho internacional, incluidas las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar."

Conclusión

Por las antedichas razones estimamos que la solicitud presentada por seis países a la OMI para la designación como ZMES de una zona marítima de Europa occidental, modificada por la decisión de suprimir la propuesta relativa a los petroleros de doble casco y el pequeño cambio introducido en la delimitación para satisfacer la preocupación de Noruega, no contraviene las disposiciones de la CONVEMAR.
