



COMITÉ JURÍDICO
81º periodo de sesiones
Punto 11 del orden del día

LEG 81/11
12 abril 2000
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ JURÍDICO SOBRE LA LABOR REALIZADA
EN SU 81º PERIODO DE SESIONES**

Índice		Párrafos	Página
A	INTRODUCCIÓN	1-13	2
B	INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE LOS PODERES DE LAS DELEGACIONES	14	5
C	ELECCIÓN DE LA MESA	15	5
D	INDEMNIZACIÓN POR LA CONTAMINACIÓN OCASIONADA POR LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE LOS BUQUES	16 - 107	5
E	PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA	108 - 150	17
F	PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO	151 - 154	23
G	SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO SNP	155 - 159	24
H	COOPERACIÓN TÉCNICA: SUBPROGRAMA DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA	160 - 165	25
I	CUESTIONES SURGIDAS DEL 20º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO, EL VIGÉSIMO PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA Y EL 83º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO	166	26
J	OTROS ASUNTOS		
	a) Comercio marítimo y seguros	167 - 168	26
	b) Relación entre el Convenio SNP y el Protocolo de Basilea sobre responsabilidad	169 - 170	26

ANEXO ORDEN DEL DIA DEL 81º PERIODO DE SESIONES

A INTRODUCCIÓN

1 El Comité Jurídico celebró su 81º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 27 al 31 de marzo de 2000, bajo la presidencia del Sr. A.H.E. Popp (Canadá).

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

ALEMANIA	JAPÓN
ARGELIA	JORDANIA
ARGENTINA	LÍBANO
AUSTRALIA	LIBERIA
BAHAMAS	MALASIA
BRASIL	MALTA
CANADÁ	MAURITANIA
COLOMBIA	MÉXICO
CUBA	MOZAMBIQUE
CHILE	NIGERIA
CHINA	NORUEGA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
DINAMARCA	PANAMÁ
ECUADOR	PERÚ
EGIPTO	POLONIA
ESPAÑA	PORTUGAL
ESTADOS UNIDOS	REINO UNIDO
ESTONIA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA DE COREA
FILIPINAS	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA
FINLANDIA	DE COREA
FRANCIA	SINGAPUR
GABÓN	SUDÁFRICA
GHANA	SUECIA
GRECIA	SUIZA
HONDURAS	TRINIDAD Y TABAGO
INDIA	TÚNEZ
INDONESIA	TURQUÍA
ISLAS MARSHALL	VANUATU
ITALIA	VENEZUELA
JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA	

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

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

4 También participaron en el periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)

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)
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO
(OGP)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE
BUQUES TANQUE (ITOPF)
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y
SUS RECURSOS (UICN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ABOGADOS
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

5 Estando ausente el Secretario General por encontrarse en viaje oficial, la Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores leyó su alocución de bienvenida. El Secretario General daba la bienvenida a todos los participantes en general y especialmente a los que asistían por primera vez a una reunión del Comité Jurídico.

6 En la alocución se recordó que tanto el Consejo como la Asamblea de la Organización habían dado su visto bueno a la recomendación del Comité de convocar una conferencia diplomática en el bienio 2000-2001 para examinar un proyecto de convenio sobre responsabilidad e indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques. Se hizo hincapié en que las decisiones del Consejo y de la Asamblea se basaron, parcialmente, en el ofrecimiento del Comité de prescindir de una de las cuatro semanas de reunión que se le habían asignado en el bienio en curso, lo que implicaba que el Comité debía ultimar en el actual periodo de sesiones el examen del proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos de modo que la conferencia pudiera celebrarse durante el primer semestre del próximo año.

7 En su alocución, el Secretario General también señaló que la adopción de una reglamentación internacional sobre responsabilidad e indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques ya se había hecho esperar. En este contexto, recordaba al Comité que cuando se redactó el Convenio SNP se rechazó la propuesta de

incluir los combustibles líquidos en el ámbito del mismo en el entendimiento de que la laguna resultante se llenaría lo antes posible mediante un instrumento separado. Con el convenio sobre combustibles líquidos por fin concluirá la labor iniciada por el Comité hace ya más de 30 años, esto es, la adopción de un conjunto amplio de normas internacionales unificadas mediante las que se regule un sistema de indemnizaciones, rápido y eficaz, para todos los perjudicados por la contaminación originada por buques.

8 En la alocución se hacía hincapié en que ahora es más importante que nunca llevar a buen término esta labor, dado que sucesos tales como el del **Erika** pondrán a prueba la idoneidad de instrumentos como el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 para ofrecer una indemnización adecuada ya que parece bastante probable que los límites contemplados en esos instrumentos resulten demasiado bajos. A este respecto se refirió al anacronismo que suponen los límites que se contemplan en los convenios originales de 1969 y 1971 para las indemnizaciones por los posibles daños causados en las aguas de los Estados que todavía son Partes en esos instrumentos. Por esa razón, pedía a los Estados que los denuncien tan pronto como les sea posible y que se constituyan en partes en los Protocolos de 1992. Esta petición es incluso más perentoria en estos momentos, debido a que se espera que la conferencia que la Organización convocará para septiembre del año en curso adopte reglas que aceleren la liquidación, en un futuro muy próximo, del Convenio del Fondo de 1971.

9 En lo tocante a la cuestión de la garantía financiera, el Secretario General elogió 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. Añadió que no creía que existiese en el ámbito jurídico otra cuestión tan importante y digna, como ésta, de una estrecha colaboración entre la OMI y la Organización Internacional del Trabajo.

10 El Secretario General también se refirió a la importancia de la implantación del Convenio SNP y al hecho de que tras tantos años de trabajo del Comité sólo se ha recibido un instrumento de ratificación, lo que contrasta con los frecuentes y enfáticos llamamientos a favor de la pronta adopción de una reglamentación internacional para garantizar una indemnización adecuada en relación con las reclamaciones de derecho marítimo. Se refirió a la resolución² de la Conferencia sobre Cooperación-SNPP, en la que se insta a todos los Estados a que se constituyan en partes en el Convenio SNP, de modo que éste entre en vigor lo antes posible. Señaló también que los Estados no solamente han de decidir cuándo el Convenio SNP entrará en vigor sino también posibilitar la entrada en vigor del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, con respecto al cual solamente dos Estados, de los 10 necesarios, se han constituido en Partes Contratantes.

11 Para terminar, el Secretario General aseguró al Comité que la Secretaría estaba a su disposición para lo que necesitara, y le deseó éxito en sus labores.

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

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

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

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

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

15 El Comité reeligió por unanimidad presidente al Sr. A.H.E. Popp (Canadá) y al Sr. Kofi Mbiah (Ghana) y al Sr.C. de la Torre García (España) vicepresidentes para el año 2000.

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

16 En relación con este punto del orden del día, el Comité prosiguió el examen de un régimen internacional de responsabilidad e indemnización por los daños ocasionados por los hidrocarburos para combustible de los buques. En primer lugar, se invitó a las delegaciones autoras de ponencias a que presentaran los documentos respectivos.

17 En nombre de las 10 delegaciones autoras de la ponencia, la delegación de Australia presentó el documento LEG 81/4, que contenía un proyecto de convenio sobre responsabilidad civil por la contaminación ocasionada por los hidrocarburos para combustible de los buques que se había actualizado para tener en cuenta las observaciones hechas durante las deliberaciones que tuvieron lugar en el 80º periodo de sesiones del Comité. El texto se había examinado desde el punto de vista de la presentación y en él se habían introducido pequeñas modificaciones de redacción para mejorarlo. Las únicas cuestiones que figuraban entre corchetes eran las que no habían quedado resueltas previamente o que el Comité todavía no había debatido.

18 La delegación del Reino Unido presentó, en nombre de las seis delegaciones autoras de la ponencia, el documento LEG 81/4/3, que contenía un proyecto de resolución de la Conferencia en el que se insta a los Estados a que se constituyan en Partes en el Protocolo de 1996 que enmienda al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, y denuncien los Convenios de Limitación de la Responsabilidad de 1924, 1957 ó 1976, según sea el caso, con efecto a partir de la entrada en vigor del Protocolo de 1996 o, en el caso del Convenio de 1976, después de transcurrido un plazo de tiempo limitado.

19 La delegación de Chipre presentó el documento LEG 81/4/4, que era una ponencia de Chipre y Malta que contenía una variante de texto para el artículo 7 12) del proyecto de texto en la que se abordaban tres cuestiones relacionadas con el certificado de seguro, a saber: la cuestión de los certificados expedidos por instituciones u organizaciones en nombre de un Estado Parte, la opción de que un Estado Parte confíe en la información facilitada por otros Estados Partes en relación con la solvencia del proveedor de un seguro o garantía financiera, y la opción de que un Estado Parte cumpla las obligaciones que le impone el artículo 7 10) por otros medios que no sean la presencia física a bordo del buque que llegue a un puerto o instalación mar adentro situados en su territorio o que salga de ellos.

20 La delegación observadora de Hong Kong (China) presentó el documento LEG 81/4/1, en el que se proponía la inclusión en el proyecto de texto de un artículo que facilitaría a los Estados con más de un régimen jurídico la implantación de las disposiciones de dicho texto.

21 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes PeI presentó el documento LEG 81/4/2, en el que se explicaban los aspectos que preocupaban a los aseguradores de responsabilidad con respecto a las disposiciones del proyecto de texto relativas a la acción directa, el encauzamiento de la responsabilidad, la inmunidad de los responsables de las medidas preventivas y la definición de daños, y se formulaban propuestas destinadas a hacer viables en la práctica esos aspectos del proyecto de texto.

22 Se invitó al Comité a que tomara nota del documento LEG 81/4/5, en el que la Secretaría facilitaba información sobre la posible inclusión en el proyecto de texto de un artículo sobre la ampliación del ámbito de aplicación a los territorios.

23 El Comité decidió examinar en primer lugar algunas cuestiones pendientes y, a continuación, realizar un examen artículo por artículo del proyecto de texto.

Seguro obligatorio (artículos 7 1) y 7 8) junto con los artículos 3 2) y 3 6))

24 Para empezar, el Comité examinó una propuesta de texto alternativo para el artículo 7 1) del proyecto de convenio que figuraba en el documento LEG 81/4. Se trataba de dirimir quién sería el responsable de contratar el seguro obligatorio, si el "propietario del buque" o el "propietario inscrito". En el proyecto de texto esa obligación recaía en el propietario inscrito. Según el texto alternativo propuesto por la delegación del Japón, la obligación recaería en el propietario del buque. A juicio de dicha delegación, puesto que cada uno de los individuos incluidos en la definición de propietario del buque es responsable de los daños debidos a contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques, la obligación de contratar un seguro obligatorio debería extenderse también a todos los miembros de dicho grupo. Lo que se pretendía, pues, con el texto alternativo propuesto era conseguir que existiese una garantía financiera que cubriera la responsabilidad de todas las partes comprendidas en la definición de propietario del buque que figura en el artículo 1 3).

25 Una delegación apoyó la propuesta del Japón, por considerar que el propietario del buque es responsable en virtud de lo dispuesto en el artículo 3 1) y que si el seguro se exigía únicamente al propietario inscrito, las otras partes responsables quedarían exentas de la obligación de contratar un seguro.

26 Otras delegaciones señalaron que la situación de los reclamantes no mejoraría por exigir una cobertura de seguro aparte a las partes que no fueran el propietario inscrito. A este respecto, se hizo observar que, en general, las reclamaciones se dirigirían contra el propietario inscrito en tanto que entidad reconocible. También se opinó que el proyecto de texto tenía el mérito de ofrecer un régimen internacional sencillo para los reclamantes y que no impondría una carga excesiva a las administraciones marítimas.

27 El Comité tomó nota de la opinión de varias delegaciones que, si bien reconocieron los méritos de la propuesta del Japón, señalaron, no obstante, las dificultades que planteaba en la práctica dicha propuesta, habida cuenta en particular de la vinculación que existe entre los aspectos de la responsabilidad y el seguro en los artículos 3 y 7. Se sugirió la posibilidad de considerar las disposiciones de esos artículos como un todo que pudiera ofrecer una forma práctica y viable de avanzar dado que el Comité había aceptado la definición de "propietario del buque" que figura actualmente en el artículo 1 3). A juicio de esas delegaciones, el texto del artículo 7 1) debía mantenerse para que las reclamaciones puedan dirigirse contra el propietario inscrito. El artículo 3 6) ofrecería al propietario inscrito el derecho de recurso contra otras partes responsables siempre y cuando se eliminara la limitación de esa disposición a terceras partes,

como se había propuesto. Se sostuvo que, dado que la responsabilidad era solidaria, no habría ninguna laguna en el régimen de responsabilidad propuesto.

28 Se señaló además que ese conjunto de disposiciones abarcaba los artículos 7 1) y 7 8) y 3 2) y 3 6), que se consideraban indisolublemente unidos. El efecto de la propuesta sobre este conjunto de disposiciones sería mantener el texto del artículo 7 1) que estipula que sólo está obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera el propietario inscrito. Como consecuencia de ello, sería necesario introducir también una enmienda en el artículo 7 8) para mantener las palabras "propietario inscrito" en relación con el asegurador contra el que podría incoarse una acción directa. Además, se mantendría el proyecto de texto del artículo 3 2) sobre la responsabilidad solidaria y en el artículo 3 6) se suprimiría el texto que figura entre corchetes con el fin de aclarar que no se vería afectado ningún derecho de recurso entre las partes enumeradas en la definición de "propietario del buque".

29 El Comité también tomó nota de una propuesta de la delegación de Hong Kong (China) consistente en modificar el texto del artículo 3 2) sustituyendo las palabras iniciales por "en caso de que el buque sea propiedad de dos o más personas". A favor de esta propuesta, de la que se afirmó que se trataba de una cuestión de redacción, se adujo que ayudaría a evitar una posible interpretación errónea de esa disposición si se relacionaba con el artículo 5, que también trata de la cuestión de la responsabilidad solidaria.

30 Aunque esta propuesta recibió algún apoyo, se señaló que el artículo 3 2) y el artículo 5 se referían a situaciones distintas. A este respecto se destacó que el artículo 3 trata de los casos en que un buque tiene dos propietarios, en tanto que el artículo 5 se refiere a los casos en que dos buques están implicados en un mismo suceso. Teniendo esto presente, la mayoría de las delegaciones opinó que el texto del artículo 3 2) debía quedar como se había redactado originalmente.

31 El Comité decidió mantener el texto del artículo 7 1) tal como estaba y eliminar los corchetes que encerraban las palabras "propietario inscrito". Como consecuencia de esta decisión, se introdujeron enmiendas en el artículo 7 8), consistentes en eliminar los corchetes que encerraban las palabras "propietario inscrito" y en suprimir "propietario del buque". El texto que figuraba entre corchetes en el artículo 3 6) se suprimió.

32 El Comité también decidió mantener el texto del proyecto de artículo 3 2) en su forma original.

Expedición de certificados (artículo 7 12))

33 El Comité apoyó, en principio, la propuesta que figura en el documento LEG 81/4/4 relativa a una variante de texto para el párrafo 12) y la adición de dos párrafos nuevos, pues consideró que se ofrecía así una solución práctica al problema que presentaba el texto original y que ésta no recargaría a las administraciones con excesivos requisitos administrativos. Varias delegaciones señalaron, sin embargo, que la propuesta planteaba nuevas cuestiones, cuyas consecuencias habría que examinar detenidamente.

34 El Comité examinó la propuesta contenida en el documento LEG 81/WP.1, consistente en una variante de texto para el párrafo 12) y nuevos párrafos 13) y 14) para el artículo 7 del proyecto de convenio. La propuesta se examinó muy atentamente, especialmente por reconocer el Comité que las disposiciones propuestas introducían en un instrumento de la OMI nuevas ideas

con respecto a la delegación de la expedición de los certificados de solvencia financiera y el mantenimiento de registros en formato electrónico.

35 Hubo en el Comité un apoyo unánime al contenido de esta variante de texto, si bien no todas las delegaciones estaban de acuerdo con respecto a determinados pormenores del texto propuesto, tanto sobre los aspectos de redacción como sobre ciertas cuestiones de fondo.

36 Ante la preocupación expresada por las repercusiones de las nuevas disposiciones para la responsabilidad de los Estados se señaló que en virtud de lo dispuesto en convenios ya existentes, como el Convenio de Responsabilidad Civil, los Estados ya expiden certificados. No había ninguna intención de alterar la situación jurídica que se deriva de la expedición de tales certificados. Lo único que se pretendía era permitir que los Estados deleguen esa responsabilidad en ciertas organizaciones que actúen en su nombre.

37 Varias delegaciones propusieron cambios de redacción para aclarar el texto. El Comité encargó a la Secretaría que incluya dichos cambios en el texto que se presente a la conferencia diplomática. Por ello, acordó que todos los cambios propuestos se presenten por escrito a la Secretaría para facilitar esa labor.

38 El Comité examinó una propuesta consistente en sustituir la palabra "integridad" que figura en el párrafo 12) e) por el término "exactitud". A este respecto se señaló que el término "integridad" que aparece en el Convenio SOLAS hace referencia a la integridad del reconocimiento. Algunas delegaciones opinaron que en el proyecto actual, el Estado Parte debería garantizar, en lugar de aquélla, la exactitud de la información contenida en el certificado. Se expresó cierta inquietud por la traducción al idioma ruso de la palabra "exactitud". Después de cierto debate, el Comité aceptó la solución de transacción de incluir ambos términos: "exactitud" e "integridad".

39 A fin de mejorar la secuencia lógica del texto, el Comité acordó que los nuevos párrafos 12), 13) y 14) fueran a continuación de los actuales párrafos 2), 6) y 10), respectivamente, del artículo 7. Esta tarea se confió a la Secretaría.

Las enmiendas consiguientes al artículo 19 y al anexo se explican en los párrafos 90 a 94 del presente informe.

40 La delegación de Chipre, que hablaba también en nombre de la delegación de Malta, agradeció al Comité que hubiera examinado y aceptado su propuesta de sustituir el texto del artículo 7 12) por la variante de texto que figuraba en el anexo del documento LEG 81/4/4 en su forma modificada en el documento LEG 81/WP.1. Además, y en particular, expresó su agradecimiento a las delegaciones que habían apoyado la propuesta o habían formulado observaciones al respecto y que habían participado en las consultas oficiosas sobre esta cuestión. Chipre y Malta manifestaron su agradecimiento especial a la delegación de Dinamarca, por aceptar la presidencia de las consultas oficiosas, y a la delegación de Australia por sus valiosas aportaciones al examen de esta cuestión.

Estados con más de un régimen jurídico (artículo 14)

41 El proyecto de artículo 14 recibió apoyo general. El Comité señaló que esta disposición facilitaría la adopción del Convenio por los Estados que tienen más de un régimen jurídico, y que el proyecto de artículo se había elaborado partiendo de disposiciones similares que figuran en varios tratados multilaterales, entre ellos el Convenio internacional sobre el embargo preventivo

de buques, 1999, el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, 1999, y el Protocolo de Cooperación-SNPP, 2000. Se señaló asimismo que, si bien no existía un equivalente del párrafo 3) en este último instrumento, dicho párrafo era necesario en el texto actual como ayuda para su interpretación.

42 Teniendo en cuenta lo que antecede, el Comité decidió suprimir los corchetes del artículo 14 y conservar el texto existente.

Disposiciones convencionales sobre la aplicación del convenio a los territorios (artículo 17)

43 De conformidad con los criterios y prácticas actuales de las Naciones Unidas, la OMI y otros organismos especializados de las Naciones Unidas, según se subraya en el documento LEG 81/4/5, presentado por la Secretaría, el Comité decidió suprimir este artículo.

Examen artículo por artículo

44 El Comité realizó un examen artículo por artículo del proyecto de convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, utilizando como texto básico el que figura en el documento LEG 81/4. En los siguientes párrafos quedan reflejadas las deliberaciones mantenidas y las enmiendas introducidas por el Comité en dicho texto básico. No se hace referencia a las enmiendas puramente de redacción que la Secretaría de la OMI se encargará de introducir de conformidad con la práctica de la Organización y siguiendo el precedente de otros instrumentos de la OMI.

Artículo 1- Definiciones

1 3)

Propietario del buque

45 Algunas delegaciones sugirieron que la referencia a "fletador con cesión de la gestión náutica" podría mantenerse en el texto entre paréntesis basándose en la diferencia que existe entre este concepto y el de "fletador a casco desnudo", en el sentido de que el "fletador a casco desnudo" no participa en la contratación de la tripulación del buque.

46 No obstante, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra manifestó su preferencia por mantener la referencia al "fletador a casco desnudo" y suprimir la expresión "fletador con cesión de la gestión náutica".

47 Se señaló que con la expresión "fletador a casco desnudo" no se pretendía excluir la noción de "fletador con cesión de la gestión náutica" pero que en la terminología moderna "fletador a casco desnudo" incluía el concepto de "fletador con cesión de la gestión náutica".

48 El Comité decidió suprimir la referencia a "fletador con cesión de la gestión náutica". Una propuesta que consistía en incluir "y/o" antes de "el gestor naval" no recibió ningún apoyo.

49 El Comité decidió rechazar una propuesta consistente en introducir una definición de "propietario del buque" basada en la que figura en el Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil y suprimir la definición de "propietario inscrito" que figura en el texto básico, dado que esta cuestión ya había quedado decidida anteriormente en el debate sobre el encauzamiento de la responsabilidad.

1 5)**Hidrocarburos para combustible**

50 El Comité decidió:

- incorporar la definición de hidrocarburos para combustible y, por consiguiente, suprimir los corchetes que encerraban la expresión "para combustible".
- desplazar la expresión ", incluidos los lubricantes," para colocarla a continuación de las palabras "de origen mineral".
- en la versión inglesa, usar la palabra "oil" (en singular) al final de la definición.

1 9) a)**Daños debidos a contaminación**

51 El Comité decidió suprimir los corchetes que encerraban la expresión "para combustible" como consecuencia de la decisión que había tomado en relación con el artículo 1 5).

1 12)**Secretario General**

52 El Comité aprobó esta definición y señaló la necesidad de introducir las enmiendas consiguientes en otras disposiciones del proyecto de texto.

Artículo 2**Ámbito de aplicación**

53 Teniendo presentes los artículos 2 f) y 2 g) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados y el precedente del artículo 3 del Convenio SNP, el Comité decidió sustituir la expresión "Estado Contratante" por "Estado Parte" cada vez que aparece en el texto.

Artículo 3**Responsabilidad del propietario del buque**

54 El Comité decidió:

- suprimir los corchetes que encerraban la expresión "para combustible" en el párrafo 1.
- suprimir el texto que figuraba entre corchetes en el párrafo 2.
- suprimir el texto que figuraba entre corchetes en el párrafo 6.

55 Una propuesta que consistía en incluir una disposición sobre la inmunidad de los responsables de las medidas preventivas no recibió ningún apoyo.

Artículo 4
Exclusiones

56 El Comité decidió aprobar el texto básico.

Artículo 5
Responsabilidad solidaria de los propietarios de dos o más buques

57 De acuerdo con el precedente que figura en el artículo 8 del Convenio SNP, el Comité decidió modificar el título de este artículo de modo que diga: "Sucesos en los que participen dos o más buques".

Artículo 6
Limitación de la responsabilidad

58 El Comité decidió suprimir los corchetes y mantener, por tanto, las palabras: "y de la(s) persona(s) que provea(n), un seguro u otra garantía financiera".

Artículo 7
Seguro (o garantía financiera) obligatorio

59 Varias delegaciones opinaron que añadir la expresión "seguro obligatorio" al concepto de "certificado" era superfluo, aunque esta expresión se emplee en el Convenio SNP.

60 El Comité decidió no incorporar tal expresión y aplicar esta decisión a todas las disposiciones pertinentes del proyecto de convenio.

7 1)

61 De acuerdo con su decisión de que sea el propietario inscrito quien tenga la obligación de contratar el seguro, el Comité decidió suprimir los corchetes que encerraban la expresión "del propietario inscrito".

62 Se observó que en el artículo 1 se definen los daños a los que se va a aplicar el futuro convenio como "daños debidos a contaminación". Por consiguiente, el Comité decidió sustituir la expresión "responsabilidad en virtud del presente Convenio" por "los daños debidos a contaminación".

63 El Comité decidió suprimir la propuesta de texto alternativo para este párrafo que figuraba entre corchetes.

64 Aunque reconoció que este asunto sólo podría solucionarse en una conferencia diplomática, el Comité intercambió opiniones sobre las cifras de arqueo bruto provisionales que podrían utilizarse como umbral a efectos de reglamentar la obligación de contratar un seguro.

65 Algunas delegaciones opinaron que un arqueo bruto de 300 sería apropiado dada la necesidad de garantizar que el futuro convenio ofrezca una indemnización adecuada. Sin embargo, otras delegaciones indicaron que, en su opinión, esa cifra era demasiado baja. A este respecto, recordaron que la evaluación hecha por el Comité de la necesidad de elaborar reglas internacionales se había basado en daños considerables que sólo podrían ser ocasionados por

buques con capacidad para transportar una cantidad sustancial de hidrocarburos como combustible. También había que considerar la cuestión de la carga administrativa.

66 Algunas delegaciones indicaron que preferirían que el umbral de arqueo bruto guardara relación con la cantidad de hidrocarburos para combustible que pudiera transportar el buque. A este respecto, se señaló que se podría hacer corresponder la capacidad de transporte de combustible con el arqueo bruto.

67 El Comité pidió a la Secretaría que se pusiera en contacto con la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) en nombre del Comité para que ésta lleve a cabo un estudio de la posible relación entre la capacidad de un buque para transportar combustible y su arqueo bruto e indique el arqueo bruto mínimo para que un buque pueda utilizar hidrocarburos persistentes como combustible.

7 2)

68 El Comité decidió no incluir la expresión "a petición del Estado de abanderamiento" que figuraba entre corchetes. El Comité tomó nota de que un proyecto de resolución relativo a este tema se someterá a la consideración de la conferencia diplomática.

7 2) b)

69 Como consecuencia de su decisión previa de no aceptar la propuesta alternativa para el párrafo 1, el Comité decidió suprimir la expresión "y de todo otro propietario coasegurado" que figuraba entre corchetes.

7 5)

70 El Comité decidió añadir "uno nuevo" antes de las palabras "dentro del citado periodo" en la primera frase.

7 6)

71 De acuerdo con la definición que figura en el artículo 1 10), el Comité decidió enmendar este párrafo de modo que empiece diciendo "El Estado de matrícula del buque ..." para retomar el texto modificado del Convenio SNP.

7 8)

72 Teniendo en cuenta su decisión previa por lo que respecta al propietario inscrito, el Comité decidió eliminar los corchetes que encerraban la expresión "propietario inscrito" y suprimir la referencia al "propietario del buque".

73 Para mayor claridad, el Comité decidió sustituir la segunda frase por la siguiente: "En tal caso, el demandado podrá, aunque el propietario del buque no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, limitar su responsabilidad a una cuantía equivalente a la cuantía del seguro o garantía financiera que tenga obligación de mantener de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1".

74 Como respuesta a una petición de aclaración, se indicó que de acuerdo con el estilo de redacción de la OMI, la referencia a un párrafo del mismo artículo no requiere añadir la expresión "del presente artículo".

7 9)

75 El Comité examinó las tres expresiones que figuraban entre corchetes para decidir cuál era preferible. El Comité se mostró a favor de incluir la expresión "operar en ningún momento". Se observó que, contrariamente a lo que sucede con el Convenio de Responsabilidad Civil o en el Convenio SNP, el presente proyecto de convenio no trata únicamente del comercio.

76 Por consiguiente, el Comité decidió incluir la expresión "operar en ningún momento" y no mantener las referencias a "comerciar" o "navegar".

7 10)

77 El Comité decidió incorporar al texto las expresiones "a reserva de lo dispuesto en el presente artículo" e "instalación".

78 El Comité rechazó la propuesta de sustituir la expresión "mar territorial" por "jurisdicción" basándose en las dificultades prácticas que supone verificar la validez de los certificados en instalaciones mar adentro situadas más allá del mar territorial.

Artículo 8

Plazos

79 El Comité decidió aprobar el texto básico.

Artículo 9

Jurisdicción

80 El Comité examinó una propuesta destinada a suprimir el texto incluido entre corchetes en el artículo 9 1) que decía "y, a reserva de lo dispuesto en el artículo 6, las solicitudes de limitación de la responsabilidad". La propuesta se basaba en que, contrariamente a lo que ocurre con el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio SNP, en el proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos de los buques no existe un fondo de limitación propio sino que se recurre a los fondos constituidos por otros tratados o al derecho nacional. El texto que figuraba entre corchetes incitaría a constituir más de un fondo, en jurisdicciones diferentes, en los casos que los daños ocasionados por un suceso fueran tanto daños debidos a contaminación por el combustible del buque como daños de otro tipo. Se argumentó que las cuestiones relativas a la limitación debían estar reglamentadas únicamente por los regímenes de limitación.

81 El Comité decidió suprimir el texto que figuraba entre corchetes en el artículo 9 1).

Artículo 10

Fallos judiciales

82 El Comité decidió aprobar el texto básico. Sin embargo, se invitó a las delegaciones a que consideraran posibles lagunas en este artículo. A este respecto, se mencionaron situaciones en que los fallos judiciales se ejecutaran en la jurisdicción de un Estado que no fuera parte en el convenio por haberse constituido el fondo en dicho Estado. Esto podría llevar a una situación en

la que un fallo dictado en un Estado que fuera Parte tanto en el convenio sobre los combustibles líquidos de los buques como en el Convenio de Limitación de la Responsabilidad pudiera ejecutarse en otro Estado que fuera Parte en el primero de estos tratados pero no en el segundo. Tales situaciones podrían ocasionar un conflicto en los casos en que se hubieran constituido dos fondos de limitación en dos jurisdicciones distintas. No obstante, se reconoció que estos riesgos son inherentes al hecho de que los Estados sean Partes en regímenes distintos.

Artículo 11

Cláusula de derogación

83 El Comité decidió aprobar el texto básico.

Artículo 12

Firma, ratificación, aceptación y aprobación

84 El Comité decidió aprobar el texto básico.

Artículo 13

Ratificación (etc.) del Convenio enmendado

85 A la luz de los casos ya existentes en la OMI, el Comité decidió que este artículo se incorporara como párrafo 4 del artículo 12.

Artículo 15

Entrada en vigor

86 El Comité decidió suprimir las referencias entre corchetes a la fecha de la entrada en vigor y al número de Estados necesario para dicha entrada en vigor, por opinar que incumbe a la conferencia diplomática decidir estas cuestiones.

87 El Comité tomó nota de las opiniones manifestadas por algunas delegaciones de que el futuro convenio debería entrar en vigor 12 meses después de que 10 Estados hayan depositado los instrumentos pertinentes para constituirse en Partes. También observó que otras delegaciones no estaban de acuerdo con esas cifras. Teniendo en cuenta la definición de "Secretario General" que figura en el artículo 1, el Comité acordó suprimir la expresión "de la Organización" cada vez que aparece en el texto.

Artículo 16

Denuncia

88 El Comité decidió aprobar el texto básico.

Artículo [18]

Revisión o enmienda

89 El Comité decidió aprobar el texto básico.

Artículo [19]

Depositario

90 Tras la supresión del artículo 17, el Comité decidió suprimir el párrafo 2 a) iii). Como consecuencia de las modificaciones introducidas en el artículo 7, se acordó hacer los siguientes cambios en este artículo:

- Añadir la palabra "y" al final del párrafo 2 a) ii) después del punto y coma.
- Añadir el siguiente texto como párrafo 2 a) iii): "otras notificaciones hechas en virtud del presente Convenio."

Artículo [20]

Envío a las Naciones Unidas

91 El Comité decidió aprobar el texto básico.

Artículo [21]

Idiomas

92 El Comité decidió aprobar el texto básico. También decidió, de acuerdo con la práctica de la OMI, enumerar los idiomas por orden alfabético.

Anexo

Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad por daños ocasionados por los combustibles líquidos de los buques

93 El Comité acordó suprimir las palabras que figuran entre corchetes en la columna 5, y, en la versión inglesa, sustituir la expresión "*address of business*" por "*place of business*".

94 Como consecuencia de las modificaciones introducidas en el artículo 7, el Comité se acordó introducir los siguientes cambios en el anexo:

A continuación del texto actual que dice: "Expedido o refrendado por el Gobierno de", añadir el siguiente texto: "El presente certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de por^(x)".

Añadir una nueva nota explicativa en último lugar:

"(6) Esta fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el artículo 7 12)".

95 El Comité también acordó pedir a la Secretaría que incluya los números pertinentes de las notas a pie de página en el cuerpo del texto.

Preámbulo

96 A fin de reflejar más fielmente el enunciado del artículo 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, el Comité decidió enmendar la última parte del párrafo 2 de modo que diga: "a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos

los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en el ulterior desarrollo **de las normas** de derecho internacional **pertinentes**".

97 El Comité decidió emplear la expresión "determinados hidrocarburos" y suprimir las palabras "a granel" en el párrafo 3.

Resolución de la Conferencia sobre limitación de la responsabilidad

98 El Comité examinó el proyecto de resolución sobre limitación de la responsabilidad que figura en el anexo del documento LEG 81/4/3.

99 Varias delegaciones opinaron que el párrafo 4 no era necesario y que, si se mantenía, entrañaría mucho trabajo ya que parecía ir en contra de la intención de fomentar la ratificación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

100 Algunas delegaciones indicaron que la resolución era ambigua y que incluso podía ser superflua. Una delegación puso en tela de juicio el acierto de instar a los Estados Partes a denunciar el Convenio de Limitación de la Responsabilidad de 1976 dado que va a pasar cierto tiempo antes de que el Protocolo de 1996 entre en vigor y funcione de manera adecuada, y, durante ese tiempo, los Estados podrían verse sin un régimen eficaz de limitación de la responsabilidad. Otra delegación criticó el proyecto de resolución indicando que vincula el proyecto de convenio sobre los combustibles líquidos de los buques con el régimen del Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

101 Sin embargo, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra se declararon a favor de una resolución de este tipo. Varias recordaron que el objetivo de la resolución era fomentar la uniformidad del régimen de limitación de la responsabilidad tanto a nivel nacional como internacional y que era importante alentar a los Estados a que se constituyeran en partes en los instrumentos más actuales.

102 Por lo que respecta al proyecto de texto, se acordó que en el párrafo 1 de la parte introductoria sólo debe aparecer el título completo del convenio. Por consiguiente, se decidió suprimir el título abreviado que figura entre paréntesis en la última línea de dicho párrafo.

103 Con el fin de evitar que los Estados no dispongan de un régimen efectivo de limitación de la responsabilidad tras haber denunciado los Convenios de Limitación de 1924, 1957 ó 1976, el Comité acordó añadir las palabras "para dichos Estados Partes" después de "Protocolo de 1996" tanto en el párrafo 2 como en el párrafo 3 de la parte dispositiva.

104 El Comité instó a todas las delegaciones que habían manifestado interés a que enviaran a la delegación del Reino Unido, en tanto que representante de las delegaciones autoras del texto, sus observaciones y sugerencias sobre el proyecto de resolución, con bastante antelación a la conferencia diplomática, y teniendo en cuenta las observaciones hechas en el presente periodo de sesiones. Las observaciones deben enviarse a:

John Wren
Principal
Shipping Policy (3) Division
Department of the Environment, Transport and the Regions
2/28 Great Minster House
76 Marsham Street

London SW1P 4DR

Facsímil: 020 7944 2186

Correo electrónico: John_Wren@detr.gsi.gov.uk

Recomendación al Consejo en relación con la celebración de una conferencia diplomática

105 El Comité decidió que había ultimado el examen de este punto del orden del día y que el proyecto de convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, enmendado por las decisiones adoptadas por el Comité en el presente periodo de sesiones, debe remitirse a una conferencia diplomática para que lo apruebe. Con este fin, el Comité reiteró su decisión de ceder una de las cuatro semanas de reunión que le han sido asignadas en el presente bienio.

106 El Comité decidió reiterar la recomendación que había hecho, y que el Consejo y la Asamblea habían aprobado, y pidió al Consejo que la conferencia diplomática se celebre durante una semana, preferiblemente en el primer semestre del año 2001, en lugar de uno de sus periodos de sesiones.

107 El Comité decidió pedir a la Secretaría que elaborara una nueva versión del proyecto de convenio basándose en las decisiones adoptadas durante el presente periodo de sesiones. El Comité autorizó a la Secretaría a que introdujera las enmiendas consiguientes y de redacción necesarias. Se alentó a la Secretaría a que se ponga en contacto con los Miembros del Comité que puedan contribuir a esta labor.

E PROVISIÓN DE GARANTÍA FINANCIERA (punto 5 del orden del día)

108 La delegación de Noruega presentó los documentos LEG 81/5/1, que contenía un proyecto de texto para un protocolo correspondiente al Convenio de Atenas, y LEG 81/5/2, que contenía el texto refundido del Convenio y el proyecto de protocolo con las propuestas recibidas, y señaló que en la variante de texto del artículo 7 1) presentada por el Japón había pequeñas discrepancias entre el documento LEG 81/5/2 y el documento LEG 81/5/5.

109 La delegación sugirió que un límite de 350 000 DEG por pasajero podría constituir una solución de transacción razonable tanto para el nivel de responsabilidad como para el seguro obligatorio, e informó al Comité de que, según cálculos obtenidos en el mercado de seguros, el aumento de los costos por la adición del reaseguro ascendería a 0,20 dólares de los Estados Unidos por pasajero y día.

110 La delegación del Japón presentó el documento LEG 81/5/5, que contenía una propuesta basada en el Convenio de Montreal que regula el transporte aéreo para establecer un sistema de dos estratos para los casos de muerte o lesión corporal de los pasajeros. En el primer estrato, la responsabilidad del transportista sería objetiva pero limitada, en tanto que en el segundo la responsabilidad del transportista por la muerte o lesiones corporales de los pasajeros sería ilimitada pero dependería de que se probara la culpa.

111 Ese documento también contenía una propuesta para un régimen de seguro obligatorio basado en una cuantía de seguro global por buque y suceso en sustitución del sistema de limitación per cápita propuesto en el texto actual.

112 La delegación señaló que la segunda frase de texto que había propuesto para el artículo 7 1) debía modificarse de modo que dijera lo siguiente (la modificación aparece destacada en cursivas): "En el caso en el que el transportista no sea responsable del perjuicio que exceda de la cuantía citada *aunque* sea responsable ...".

113 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P e I presentó el documento LEG 81/5/3, cuyo objetivo era aclarar algunas de las cuestiones relacionadas con el riesgo del proveedor de garantía financiera, proponiéndose que el asegurador sea directamente responsable ante el demandante hasta un cierto límite y sólo lo sea ante el propietario del buque, con la cobertura de indemnización, por encima de dicho límite. La delegación también presentó el documento LEG 81/5/4, que contiene una propuesta destinada a establecer una única jurisdicción para los sucesos catastróficos en los que haya numerosos demandantes, con el fin de garantizar el pronto pago de la indemnización.

114 El Comité decidió abordar varias cuestiones pendientes en distintos artículos del proyecto.

Artículo 3

Responsabilidad del transportista

115 El Comité acordó volver sobre el fundamento de la responsabilidad teniendo en cuenta las disposiciones incluidas al respecto en el Convenio de Montreal, adoptado el 28 de mayo de 1999.

116 Algunas delegaciones apoyaron la inclusión de ese tipo de disposiciones para que los pasajeros de los buques tengan una protección similar a la de los pasajeros de las aeronaves. Otras delegaciones manifestaron su buena disposición para debatir esta propuesta, pero, al mismo tiempo, indicaron que estarían dispuestas a aceptar el texto básico siempre y cuando éste garantizara una protección adecuada para los intereses de los pasajeros de los buques mediante unos límites elevados de indemnización y la posibilidad de una acción directa contra el asegurador.

117 Algunas delegaciones preferían mantener el régimen actual de responsabilidad del Convenio de Atenas, basado en la culpa. A este respecto destacaron importantes diferencias entre el transporte marítimo y el transporte aéreo. Una delegación puso en duda que el Convenio de Montreal fuera el mejor modelo que podía seguirse. Dicha delegación se refirió al recientemente adoptado convenio regional sobre los pasajeros en el transporte por ferrocarril, señalando que dicho convenio no va tan lejos como el Convenio de Montreal y permite la exoneración del transportista si hay culpa del pasajero.

118 La delegación observadora de la ICS abundó en las diferencias que existen entre los riesgos que corren los pasajeros en el transporte aéreo y en el transporte marítimo. En el caso del transporte aéreo de pasajeros, éste normalmente tiene un único destino, y a los pasajeros se les recomienda no desplazarse por la aeronave. Esos factores hacen que los pasajeros tengan menos oportunidades de sufrir una lesión. Tales restricciones no existen en el caso del transporte marítimo, pues en éste los pasajeros pueden desarrollar una serie de actividades que llevan a situaciones en las que la lesión puede ser culpa del propio pasajero.

119 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P e I hizo observar que el Convenio de Montreal de 1999 no contiene disposiciones sobre el seguro obligatorio y la acción directa.

120 Se señaló que el Convenio de Atenas contiene disposiciones para la exoneración total o parcial del transportista en caso de negligencia concurrente del pasajero.

121 El Comité observó que predominaban las delegaciones favorables a mantener el texto básico, pero algunas de ellas estaban dispuestas, por lo menos, a considerar otras opciones. El Comité decidió que esta cuestión debía ser objeto de un examen más detenido.

Artículo 4)*bis*
Seguro obligatorio

122 El Comité examinó las tres opciones incluidas en el proyecto de texto refundido, es decir, el texto básico, el texto propuesto por el Japón y el texto propuesto por el Grupo Internacional de Clubes P e I.

123 Al examinarse estos tres textos se hicieron varias observaciones, a saber:

- el texto básico podría aceptarse siempre y cuando el límite global del seguro fuera lo suficientemente elevado;
- todos los buques deberían estar cubiertos por un seguro suficiente para ofrecer un nivel adecuado de indemnización;
- los demandantes deberían tener el derecho de actuar directamente contra el asegurador;
- no es justo que los pasajeros tengan que actuar contra el propietario del buque si existe un seguro;
- los pasajeros no deberían sufrir simplemente por el tamaño del buque;
- el seguro obligatorio no es tan importante como el fundamento de la responsabilidad;
- con independencia de la importancia de la acción directa, el seguro obligatorio no debería sacrificarse en aras de ésta;
- la opinión del sector era que se requerían dos límites superiores para la responsabilidad, es decir, un límite por pasajero y otro por buque, y que la posibilidad de una acción directa sólo debería existir hasta cierto límite, el cual no debería sobrepasarse;
- era deseable encontrar una solución dentro del sistema de mutualidad de la actual cobertura de seguro de los Clubes P e I;
- el seguro sólo vale lo que vale su garantía;
- es necesario establecer un régimen de indemnización realista que pueda aplicarse y que, al mismo tiempo, ofrezca unos niveles de indemnización adecuados.

124 El Comité acordó volver sobre esta cuestión más adelante.

125 Se suscitó cierto debate en torno a la cuestión del encauzamiento de la responsabilidad y la acción directa en el artículo 4bis 8). La delegación de Noruega señaló la alternativa propuesta en el párrafo 9 del documento LEG 81/5/1.

126 La mayoría de las delegaciones estaba a favor de incluir la alternativa propuesta por considerar que era más ventajosa para el demandante ya que le permitiría obtener una indemnización plena en los casos en que el seguro no cubriera totalmente la reclamación. El texto original obligaría al demandante a recurrir contra el asegurador o contra el propietario del buque. En caso de que no se obtuviera una indemnización plena, el demandante tal vez no pudiera recibir el saldo restante de la otra parte por el plazo de prescripción establecido en el artículo 16.

127 Una delegación, aunque apoyaba la inclusión del texto alternativo propuesto en el párrafo 9 del documento LEG 81/5/1, se manifestó en contra de incorporar una norma que permitiera al asegurador invocar el dolo del asegurado. Tal disposición crearía para el demandante una situación de inseguridad, ya que junto con el artículo 16, podría hacer que éste se viera en la imposibilidad de recurrir contra el asegurado.

128 El Comité decidió incorporar el texto propuesto para el párrafo 8) del artículo 4bis en el párrafo 9 del documento LEG 81/5/1, pero también decidió volver sobre esta cuestión más adelante.

129 A fin de armonizar el texto con el precedente establecido por el Convenio SOLAS, el Comité acordó sustituir la expresión "12 pasajeros o más" por "más de 12 pasajeros".

Artículo 7

Límites de responsabilidad por lesiones corporales

130 El Comité examinó dos propuestas sobre este punto: la del texto básico y la presentada por el Japón con respecto a un sistema de dos estratos con responsabilidad ilimitada. Varias delegaciones insistieron en su opinión de que la opción de la responsabilidad ilimitada que recogía el texto básico era preferible a otra opción que supusiera unos límites de responsabilidad demasiado bajos.

131 Aun reconociendo que el estrato relativo a la responsabilidad ilimitada se basaba en la culpa, algunas delegaciones tenían el temor de que hubiera siempre una tendencia a recurrir a ese segundo estrato por las perspectivas de una indemnización mejor, dado que en la mayoría de los casos el transportista tendría dificultades para refutar la culpa. Una delegación señaló que tal tendencia no se daría, ya que el demandante siempre tendría que probar el alcance de la pérdida o los daños en un primer momento en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 3.

132 Varias delegaciones manifestaron su marcada preferencia por el texto básico y afirmaron que no era necesario modificar las disposiciones del Convenio de Atenas relativas a la limitación de la responsabilidad existentes.

133 Se mencionó la relación entre este convenio y los tratados que establecen una limitación global, como el Convenio de Limitación de la Responsabilidad. A juicio de algunas delegaciones, la indemnización establecida de conformidad con el Convenio de Atenas, estuviera limitada o no, podría en último término verse limitada por la aplicación de un régimen de limitación global. Otras delegaciones señalaron que las disposiciones del artículo 6 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad permiten a los Estados regular

mediante disposiciones concretas del derecho nacional el régimen de responsabilidad que habrá de aplicarse a las reclamaciones por muerte o lesiones corporales de los pasajeros de los buques.

Artículo 17

Jurisdicción competente

Párrafo 1

134 El Comité examinó la propuesta del Japón de introducir en el párrafo 1 un nuevo apartado e). Se señaló que la introducción de dicho apartado supondría una modificación del Convenio de Atenas mayor de lo que el Comité había acordado inicialmente.

135 La mayoría de las delegaciones era partidaria de incluir ese nuevo apartado por considerar que con él se mejoraría la situación de los demandantes. No obstante, se expresaron reservas en cuanto al significado de la palabra "servicio" en este párrafo, por considerarla algo ambigua. Hubo cierto debate sobre el significado de ese término. Se preguntó si esta idea ya estaba en la expresión "transporte internacional", que ya está definida en el Convenio. Algunas delegaciones opinaron que este apartado e) tal vez debiera incorporarse al apartado c), en vez de constituir un párrafo aparte. Sin embargo, esta solución no se consideró satisfactoria.

136 El Comité decidió volver sobre esta cuestión más adelante.

137 El Comité examinó la opción de introducir un párrafo *1bis* en el texto básico o los párrafos 1bis y 1ter propuestos por el Grupo Internacional de Clubes P e I. El Comité observó la relación estrecha que existía entre la propuesta de los Clubes P e I y el hecho de que esta cuestión no podría zanjarse hasta que se hubiera adoptado una decisión con respecto a la cuestión de la limitación global en el artículo *4bis*.

138 El representante del Grupo Internacional de Clubes P e I sugirió, sin embargo, que los problemas de los demandantes que intentasen obtener una indemnización en caso de un suceso catastrófico no desaparecerían, o incluso aumentarían, con la introducción de buques más grandes y pasajeros de distintas jurisdicciones. En casos así, los distintos demandantes no podrían obtener una indemnización hasta que las reclamaciones se hubieran visto en todas las jurisdicciones.

139 El Comité animó al Grupo Internacional de Clubes P e I y a las delegaciones interesadas a que prosiguiesen las consultas sobre este tema con miras a encontrar una solución al problema.

140 El Comité decidió apoyar la introducción del párrafo *1bis* del texto básico, pero se sugirió la posibilidad de mejorar la redacción de dicho párrafo.

Artículo 17)*bis*

Reconocimiento y ejecución

141 Con respecto al artículo *17bis*, el Comité decidió aceptar los párrafos 1 y 2. A la luz de los debates sobre el artículo *4bis*, se retiraron las propuestas de nuevas disposiciones presentadas por los Clubes P e I. No obstante el Comité señaló que todavía no se había examinado adecuadamente la cuestión planteada por los Clubes P e I de qué ocurriría con las víctimas de sucesos catastróficos con múltiples jurisdicciones y que, por tanto, podría ser necesario volver sobre ella.

Artículo 12, párrafo 2, del proyecto de protocolo (documento LEG 81/5/1)

142 El Comité tomó nota de las razones que han llevado a introducir este párrafo entre corchetes. Algunas delegaciones estimaron que este párrafo era innecesario, mientras que otras opinaron que implicaría la existencia de vínculos convencionales entre los Estados Partes en el Protocolo previsto y los Estados que sólo fueran Partes en el Convenio de Atenas, 1974.

143 El Comité decidió volver sobre esta cuestión en un momento posterior de sus deliberaciones.

Artículo 13, párrafo 5, del proyecto de protocolo (documento LEG 81/5/1)

144 El Comité observó que esta cláusula se había incluido con objeto de aclarar que se deberán denunciar las versiones anteriores del Convenio de Atenas una vez que el Protocolo haya entrado en vigor. Se recordó que este principio se había aceptado en un periodo de sesiones anterior (LEG 79/11, párrafo 41). Debido a la carencia de tiempo, en el 80º periodo de sesiones del Comité no pudo examinarse una propuesta a estos efectos (LEG 80/11, párrafo 56).

145 El Comité decidió volver sobre esta cuestión más adelante.

Observaciones finales

146 El Comité reconoció que, para poder avanzar en futuras deliberaciones sobre este tema, era necesario sostener previamente debates informales a fin de acercar las posturas enfrentadas. El Comité manifestó su agradecimiento a la delegación de Noruega por la labor desarrollada. El Comité también señaló que era necesaria una mayor participación de otras delegaciones interesadas, así como de delegaciones observadoras, a fin de poder avanzar más en la cuestión y encontrar soluciones a los diversos problemas planteados.

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

147 El presidente del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar presentó el informe del Grupo, el cual figura en el documento LEG 81/5. Recordó que el Grupo mixto se reunió durante el anterior periodo de sesiones del Comité Jurídico y que su composición era la siguiente: ocho representantes de los Gobiernos Miembros de la OMI, cuatro representantes de la gente de mar y cuatro de los propietarios de buques (los interlocutores sociales). El Grupo constató que el problema tiene una dimensión humana y una dimensión social y acordó que era necesario recopilar más información antes de abordar una serie de cuestiones, entre ellas, el porqué del bajo índice de ratificación de los instrumentos internacionales pertinentes. Se han de examinar, además, las soluciones nacionales a los problemas del abandono, muerte y lesiones personales de la gente de mar.

A estos efectos se iba a distribuir un cuestionario a los Gobiernos y a las instituciones interesadas. El presidente del Grupo hizo hincapié en que era importante que dicho cuestionario se rellenase y devolviese al Grupo sin dilación. Informó al Comité de que los interlocutores sociales habían mantenido recientemente una reunión informal y que volverían a reunirse en septiembre. Concluyó señalando a la atención del Comité el párrafo 11.6 del informe del Grupo y en especial la solicitud de que se le autorizase a continuar sus labores con el mandato que se

propone en el anexo 7. El Consejo de Administración de la OIT ya había concedido esa autorización.

148 Oportunamente se presentaría al Comité Jurídico, al Consejo de Administración de la OIT y al Grupo mixto, para su próximo periodo de sesiones, un breve informe sobre la reunión de los interlocutores sociales y otro sobre lo que tienen previsto celebrar en septiembre de 2000.

149 Todas las delegaciones que tomaron la palabra reconocieron la importancia del tema que está tratando el Grupo y elogiaron los resultados de la labor de éste, tomando en consideración la complejidad y diversidad de las cuestiones examinadas.

150 El Comité manifestó su agradecimiento por la excelente labor realizada por el Grupo mixto bajo la meritoria dirección de su presidente, Sr. J.-M. Schindler, y accedió a que éste prosiguiese sus labores con el mandato solicitado. El Comité también instó a los Estados Miembros a que facilitasen información pertinente y pidió a la Secretaría que compilase esta información y la presentase en la próxima reunión del Grupo.

F PROYECTO DE CONVENIO SOBRE REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO (punto 6 del orden del día)

151 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia presentó el informe del Grupo, el cual figura en el documento LEG 81/6. Señaló a la atención del Comité la última revisión del proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, presentada por el Grupo en el último periodo de sesiones (LEG 80/INF.2). Seguidamente se refirió a los buenos resultados de las deliberaciones del Grupo y de la reunión informal mantenida durante el anterior periodo de sesiones del Comité. Señaló en particular los avances conseguidos en cuestiones tales como la definición de restos de naufragio; medidas preventivas y riesgo; derechos y obligaciones relativos a la remoción de restos de naufragio potencialmente peligrosos; notificación y localización de restos de naufragio; responsabilidades financieras con respecto a la localización, balizamiento y remoción de los restos de naufragio; y contribución de los intereses de la carga. Manifestó su esperanza de que el Comité Jurídico pueda avanzar rápidamente con el examen del proyecto de convenio y de que en breve plazo esté en condiciones de recomendar la celebración de una conferencia diplomática durante el bienio 2002-2003.

152 Una delegación, apoyada por otras, manifestó su preocupación por la propuesta de incluir en la definición de restos de naufragio el concepto de "buques sin control". A este respecto, esa delegación señaló que, como parte de sus operaciones normales, un buque puede estar por razones técnicas y durante un periodo limitado de tiempo en la condición que en el Reglamento de Abordajes se denomina "buque sin gobierno", pero que ello no significa que el buque, en opinión de la delegación, deba ser considerado como un resto de naufragio.

153 Otra delegación opinó que el convenio ha de ser un instrumento *sui generis* que recoja disposiciones tanto de carácter técnico como de carácter jurídico. En su opinión, era importante volver a incluir en el proyecto de articulado disposiciones relativas a la responsabilidad financiera y la indemnización, así como disposiciones independientes sobre notificación, en vez de remitir a las disposiciones sobre notificación de otros tratados de la OMI. Esta delegación también propuso incluir la siguiente cláusula en el proyecto de artículo VIIIter:

"Quien recupere un bien naufragado tendrá derecho de retención sobre el mismo para cubrir los gastos de la operación, de manera proporcional al valor del bien recuperado."

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

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

155 La delegación del Reino Unido, en su condición de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el Convenio SNP, presentó el documento LEG 81/7, el cual recoge un informe sobre los avances logrados por el Grupo desde el último periodo de sesiones del Comité. Se recordó que el objetivo del Grupo era supervisar los esfuerzos y logros de las Partes interesadas en cuanto a la implantación del Convenio SNP y, con ello, alentar a otros Estados a que sigan el ejemplo.

156 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre el método de trabajo adoptado por el Grupo de trabajo por correspondencia, el cual supone asignar determinados temas prioritarios a ciertos Estados que han tomado la iniciativa con respecto a los mismos. Entre estos temas están los siguientes: la carga sujeta a contribución; la identificación del "receptor"; los aseguradores de los daños ocasionados por SNP y los certificados de seguro; la elaboración de una guía sobre el Convenio SNP; y el sistema de notificación para la carga sujeta a contribución. Se señaló que la información que compile el Grupo de trabajo por correspondencia sobre estos temas servirá para que los Estados solucionen las dificultades de orden práctico que pueden plantearse al introducir el nuevo régimen.

157 Se indicó que varios Estados han comunicado que han avanzado bastante por lo que se refiere a las labores preparatorias para ratificar el Convenio SNP o para adherirse al mismo. También se señaló que en la reciente Conferencia sobre Cooperación - SNPP, celebrada en marzo de 2000, se adoptó una resolución en la que se hace un llamamiento a todos los Estados para que se constituyan en partes en el Convenio SNP de 1996 con miras a su pronta entrada en vigor. El Comité tomó nota de que el 20 de marzo de 2000 la Federación de Rusia se adhirió al Convenio SNP, siendo el primer Estado que lo hace.

158 El Comité manifestó su agradecimiento a todos los Estados que participan en el Grupo de trabajo por correspondencia y tomó nota de la necesidad de acelerar la implantación del Convenio a fin de evitar la situación lamentable de que pueda ocurrir un suceso relacionado con SNP antes de que haya entrado en vigor el Convenio. A este respecto, los observadores del CEFIC señalaron que en el documento que habían presentado (LEG 81/10) se insta a los Estados a adherirse al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, a fin de poder contar al menos con unas medidas de cobertura a corto plazo para las posibles víctimas de sucesos relacionados con SNP, hasta que entre en vigor el Convenio SNP.

159 El Comité también reconoció las dificultades que conlleva la tarea de lograr la entrada en vigor del Convenio SNP y lo importante que es conseguir cierto grado de coordinación en este ámbito. Se instó a todas las delegaciones que aún no habían participado en las labores del Grupo de trabajo por correspondencia a que lo hiciesen y facilitasen información a los Estados a los que se había asignado la coordinación de determinados temas.

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

160 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada en el documento LEG 81/8, especialmente del informe sobre las actividades realizadas en el marco del subprograma de junio a diciembre de 1999.

161 El Comité agradeció al Director de la División de Cooperación Técnica de la OMI que señalase a su atención la resolución A.901(21) ("La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000", en la que se resumen los objetivos, las prioridades y las modalidades de ejecución del Programa integrado de cooperación técnica. Se hizo mención especial del párrafo 8 del preámbulo de la resolución, en el que se insta a las Partes en los instrumentos de la OMI que contienen disposiciones sobre el fomento de la cooperación técnica a que apoyen a otras Partes que soliciten asistencia técnica para implantar y hacer cumplir tales instrumentos de manera eficaz.

162 Tras indicar que iban en aumento las solicitudes de asistencia en la esfera de la legislación marítima, señaló que era difícil encontrar juristas que contasen con la experiencia y los conocimientos especializados adecuados para llevar a cabo misiones de asesoramiento, habida cuenta de los emolumentos relativamente bajos que puede ofrecer la OMI a los consultores.

163 Se invitó a los Miembros del Comité a que señalaran a la atención de sus respectivas Administraciones el Programa de cooperación técnica de la OMI y a que ayudasen a la Secretaría a encontrar expertos interesados en prestar asistencia a países en desarrollo en la esfera de la legislación marítima.

164 El Comité tomó nota de una declaración de la delegación de Trinidad y Tabago en la que ésta manifestó su agradecimiento a la OMI por la ayuda prestada para la elaboración de la legislación marítima nacional de los países de la región del Caribe. Dado que Trinidad y Tabago se ha adherido recientemente a varios convenios de la OMI, esta delegación anticipó una petición formal de su Gobierno por la formación de juristas que ayuden a implantar esos convenios.

165 El Comité también refrendó la propuesta de fomentar la cooperación técnica por medios electrónicos tales como Internet, de modo que en el futuro pueda facilitarse la cooperación técnica, por ejemplo, haciendo posible la consulta de leyes modelo. El Director de la División Cooperación Técnica de la OMI recibió con agrado esta idea y se comprometió a presentarla al Comité de Cooperación Técnica en su próxima reunión.

I CUESTIONES SURGIDAS DEL 20º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO, EL VIGÉSIMO PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA Y EL 83º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO (punto 9 del orden del día)

166 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento LEG 81/9 sobre cuestiones de interés para su labor surgidas del 20º periodo de sesiones extraordinario del Consejo, el vigésimo primer periodo de sesiones ordinario de la Asamblea y el 83º periodo de sesiones del Consejo.

J OTROS ASUNTOS (punto 10 del orden del día)**a) Comercio marítimo y seguros**

167 La delegación observadora del CEFIC presentó el documento LEG 81/10, que complementaba la información facilitada por el CEFIC en el 80º periodo de sesiones del Comité con respecto a las iniciativas adoptadas por la industria química para obtener una cobertura de seguro adecuada para el transporte marítimo de sus productos. La delegación insistió en la importancia que concede el CEFIC a la pronta implantación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, especialmente porque los límites establecidos en otros tratados de responsabilidad son insuficientes. La delegación también animó a los Estados a que adopten y apliquen las Directrices de la OMI sobre la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo, elaboradas por el Comité Jurídico y aprobadas el 25 de noviembre de 1999 por la Asamblea de la OMI mediante la resolución A.898(21). La delegación señaló que la garantía de la cobertura de seguro aumentaría con el número de buques cubiertos contra reclamaciones si los Estados Miembros adoptaran las normas y directrices internacionales para un seguro efectivo. Una vez que existiera esa base jurídica, la industria química ampliaría su programa voluntario de evaluación de la seguridad y la calidad con arreglo a los límites establecidos por el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad, como se señaló en el documento LEG 80/3/5.

168 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el CEFIC, que se consideraba de gran importancia para su labor. El Comité animó al CEFIC a que siguiera suministrando la información que considerara apropiada, cuando dispusiera de ella, y suscribió el llamamiento de dicha delegación para la pronta entrada en vigor del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad.

b) Relación entre el Convenio SNP y el Protocolo de Basilea sobre responsabilidad

169 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información contenida en el documento LEG 81/10/1, presentado por la Secretaría, acerca de la relación entre el Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, 1999, y otros tratados de la OMI, en particular el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP).

170 El Comité convino en la necesidad de que la Secretaría de la OMI le mantenga informado de las actividades que realizan otras organizaciones con el fin de evitar duplicaciones y conflictos entre los instrumentos que él elabora y los de otros órganos.

ANEXO**ORDEN DEL DÍA DEL 81º 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 Indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques
 - 5 Provisión de garantía financiera
 - 6 Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio
 - 7 Supervisión de la implantación del Convenio SNP
 - 8 Cooperación técnica: subprograma de legislación marítima
 - 9 Cuestiones surgidas del 20º periodo de sesiones extraordinario del Consejo, el vigésimo primer periodo de sesiones ordinario de la Asamblea y el 83º periodo de sesiones del Consejo
 - 10 Otros asuntos
 - 11 Informe del Comité
-