



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

<b>Punto 3 del orden del día</b>	IOPC/MAR22/3/5	
<b>Fecha</b>	22 de febrero de 2022	
<b>Original</b>	Inglés	
<b>Asamblea del Fondo de 1992</b>	92AES26	
<b>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</b>	92EC78	●
<b>Asamblea del Fondo Complementario</b>	SAES10	

## SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

### **BOW JUBAIL**

#### **Nota de la Secretaría**

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 sobre las últimas novedades respecto de este siniestro.
<b>Resumen:</b>	<p>El 23 de junio de 2018, el petrolero-químico <i>Bow Jubail</i> (arqueo bruto de 23 196) colisionó con un pantalán propiedad de LBC Tank Terminals en Róterdam (Reino de los Países Bajos). Como resultado de la colisión se produjo una fuga en la zona del tanque de combustible de estribor que derivó en un derrame de fueloil en el puerto. La contaminación subsiguiente afectó a buques que se encontraban en las proximidades, a muelles y otros bienes, y a la fauna y flora silvestres.</p> <p>En el momento en que se produjo el siniestro, el <i>Bow Jubail</i> navegaba en lastre. Los hidrocarburos derramados eran hidrocarburos para combustible. El propietario del buque solicitó al Tribunal de Distrito de Róterdam que se le permitiera limitar su responsabilidad de conformidad con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1996 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996). El propietario del buque alegó que se trataba de un siniestro contemplado en el artículo 1.8 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques de 2001).</p> <p>En noviembre de 2018, el Tribunal de Distrito de Róterdam dictaminó que el propietario del buque no había probado que el petrolero no contuviera residuos de hidrocarburos persistentes en el momento en que se produjo el siniestro. El tribunal entendió que el <i>Bow Jubail</i> entraba dentro de la definición de "buque" con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y decidió no conceder permiso para limitar su responsabilidad en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. El propietario del buque presentó un recurso en el Tribunal de Apelación de La Haya.</p> <p>El Tribunal de Apelación de La Haya dictó sentencia el 27 de octubre de 2020, confirmando la resolución del Tribunal de Distrito de Róterdam, en la que dictaminó que el Convenio sobre el combustible de los buques no era de aplicación al siniestro del <i>Bow Jubail</i> puesto que su propietario no había demostrado que el buque no contenía residuos de hidrocarburos persistentes en el momento del siniestro, por lo cual el <i>Bow Jubail</i> entraba dentro de la definición de "buque" establecida en el CRC de 1992. El propietario ha apelado la sentencia en el Tribunal Supremo de los Países Bajos. El Fondo</p>

de 1992 ha solicitado que se le permita adherirse al procedimiento de apelación en el Tribunal Supremo.

Si el propietario del buque consigue probar que no había tales residuos a bordo, estaríamos ante un siniestro contemplado en el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 al que, por consiguiente, se le aplicaría la cuantía de limitación del Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996.

La carga de la prueba en este punto recae sobre el propietario del buque. Si este no puede probar que el *Bow Jubail* no tenía residuos de hidrocarburos a granel a bordo se aplicará el CRC de 1992. El criterio pertinente sería el utilizado por la legislación local, en este caso la legislación de los Países Bajos.

Es probable que el total de los daños debidos a contaminación exceda el límite que se aplicaría al buque en virtud del CRC de 1992; en tal caso, el Convenio del Fondo de 1992 podría aplicarse a este siniestro. No obstante, en este supuesto es poco probable que se aplique el Protocolo del Fondo Complementario, dado que es improbable que las pérdidas excedan el límite de responsabilidad del Convenio del Fondo de 1992.

Varios reclamantes han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes. El Fondo de 1992 ha recibido notificación de algunas de esas acciones, o bien ha sido incluido en varias de ellas como parte demandada, por si se diera el caso de que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 fueran de aplicación a este siniestro. El Fondo de 1992, a través de sus abogados neerlandeses, sigue de cerca estos casos y está tratando de lograr una suspensión de los procedimientos hasta que el Tribunal Supremo dicte su decisión sobre la cuestión de si el *Bow Jubail* entra o no dentro de la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992.

**Novedades:**

En su dictamen del 24 de diciembre de 2021, el Tribunal Supremo decidió aceptar la solicitud subsidiaria del Fondo para que se le admitiera como parte interesada en el procedimiento. Aceptó asimismo la petición formulada por el Fondo para que se conceda a las partes la oportunidad de presentar sus opiniones por escrito en este procedimiento.

**Documentos conexos:**

El informe del siniestro del *Bow Jubail* puede consultarse en línea en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC.

**Medidas que se han de adoptar:**

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

## 1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Bow Jubail</i>
Fecha del siniestro	23.06.2018
Lugar del siniestro	Róterdam (Países Bajos)
Causa del siniestro	Colisión con un pantalán
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 217 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	Puerto de Róterdam (Países Bajos)
Estado de abanderamiento del buque	Noruega
Arqueo bruto	23 196
Asegurador P&I	Gard P&I (Bermuda) Ltd
Convenio sobre el combustible de los buques de 2001	Si se aplicase el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, el límite sería de unos 14 millones de DEG.
Límite del CRC de 1992	Si se aplicase el CRC de 1992, el límite sería de unos 16 millones de DEG.
STOPIA/TOPIA aplicable	Si se aplicasen el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 también se aplicaría el STOPIA 2006 (enmendado en 2017), con un límite de 20 millones de DEG.
Límite del CRC de 1992, del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario	El límite en virtud de los tres Convenios sería de 750 millones de DEG.
Procedimientos judiciales	<p>El Tribunal de Apelación de La Haya confirmó la decisión del Tribunal de Distrito de Róterdam en el sentido de que el <i>Bow Jubail</i> podía entrar dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992, de modo que el propietario del buque no podía acogerse al Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 para limitar su responsabilidad.</p> <p>El propietario del buque ha apelado en el Tribunal Supremo alegando que el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 debería aplicarse a este caso, dado que el <i>Bow Jubail</i> no era un buque según la definición del CRC de 1992. El Tribunal ha decidido admitir al Fondo como parte interesada en el procedimiento.</p> <p>Varios reclamantes han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes. El Fondo de 1992 ha recibido notificación de algunas de esas acciones, o bien ha sido incluido en varias de ellas como parte demandada, por si se diera el caso de que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 fueran de aplicación a este siniestro.</p>

## 2 Antecedentes

- 2.1 El 23 de junio de 2018 el petrolero-quimiquero *Bow Jubail* (con un arqueo bruto de 23 196) colisionó con un pantalán propiedad de LBC Tank Terminals en Róterdam (Reino de los Países Bajos). Como resultado de la colisión se produjo una fuga en la zona del tanque de combustible de estribor que derivó en un derrame de fueloil en el puerto. La contaminación subsiguiente afectó a

buques que se encontraban en las proximidades, a muelles y otros bienes, y a la fauna y flora silvestres.

- 2.2 En el momento en que se produjo el siniestro, el *Bow Jubail* navegaba en lastre; sin embargo, en el viaje anterior al siniestro, de Houston a Róterdam con escala en Amberes, el *Bow Jubail* transportaba los "hidrocarburos" que se mencionan en el CRC de 1992.
- 2.3 El propietario del buque afirma que los tanques estaban limpios de residuos de hidrocarburos como carga en el momento en que se produjo el siniestro.
- 2.4 Existen indicios de que la cuantía reclamada puede estar por encima de los EUR 80 millones.

### **3 Aplicabilidad de los Convenios**

- 3.1 Los Países Bajos son Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y en el Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- 3.2 En el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) se define "buque" como "toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal solo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte **a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte**".
- 3.3 En el momento en que se produjo el siniestro, el *Bow Jubail* navegaba en lastre. Los hidrocarburos derramados eran hidrocarburos para combustible. La pregunta es si había residuos de cargas anteriores a bordo. La carga de la prueba de que no había residuos a bordo recae sobre el propietario del buque. El criterio pertinente sería el utilizado por la legislación local, en este caso la legislación de los Países Bajos.
- 3.4 Si el propietario del buque no puede probar que el *Bow Jubail* no tenía residuos de hidrocarburos a granel a bordo se aplicaría el CRC de 1992. En ese caso, dado que es probable que el total de los daños debidos a contaminación exceda el límite que se aplicaría al buque en virtud del CRC de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 podría aplicarse a este siniestro. No obstante, en este supuesto es poco probable que se aplique el Protocolo del Fondo Complementario, dado que es improbable que las pérdidas excedan el límite de responsabilidad del Convenio del Fondo de 1992.
- 3.5 El buque tiene un seguro con Gard P&I (Bermuda) Ltd, que pertenece al International Group of P&I Associations. La cuantía de limitación aplicable al *Bow Jubail* si se aplicase el CRC de 1992 sería de 15 991 676 DEG, pero su propietario es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017), según el cual el propietario del buque indemnizaría al Fondo de 1992, con carácter voluntario, por una cantidad de hasta 20 millones de DEG.
- 3.6 No obstante, si el propietario del buque consigue probar que no había tales residuos a bordo, el siniestro entraría dentro del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques de 2001), y por tanto se aplicaría la cuantía de limitación del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1996 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996). El límite de responsabilidad aplicable al *Bow Jubail* en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 sería de 14 312 384 DEG.

#### 4 Procedimiento de limitación

- 4.1 El propietario del buque solicitó al Tribunal de Distrito de Róterdam que se le permitiera limitar su responsabilidad de conformidad con el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996. El propietario del buque alegó que se trataba de un siniestro contemplado en el artículo 1.8 del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. Por tanto, solicitó la constitución de un fondo de limitación en forma de una garantía expedida por el asegurador del propietario del buque, Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- 4.2 El 28 de septiembre de 2018 tuvo lugar una audiencia en la que el propietario del buque alegó que, si bien puede suponerse que en el viaje anterior al siniestro, de Houston a Róterdam con escala en Amberes, el *Bow Jubail* transportaba los "hidrocarburos" que se mencionan en el CRC de 1992, en el momento del siniestro los tanques estaban limpios de residuos de hidrocarburos como carga, y por tanto a este siniestro se aplicaba el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001.
- 4.3 El propietario del buque también alegó que todos los tanques en los que se habían transportado hidrocarburos se habían sometido a un prelavado especificado en el Convenio MARPOL (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques) y a un "lavado comercial" adicional.
- 4.4 La mayoría de los reclamantes presentes en la audiencia alegaron que la prueba que se había presentado al tribunal no demostraba que el buque estuviese libre de residuos de hidrocarburos como carga y que, en consecuencia, el siniestro y la indemnización no deberían estar regidos por el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, sino por el CRC de 1992 y adicionalmente por el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- 4.5 El propietario del buque alegó que son los hechos del caso los que deberían determinar qué convenio y qué límites se aplican, y no el mero deseo de los reclamantes de aplicar el convenio que les resulte más beneficioso.
- 4.6 El tribunal hizo pública su decisión en noviembre de 2018; en ella declaró que el propietario del buque no había justificado suficientemente que los tanques del *Bow Jubail* no contenían residuos de hidrocarburos persistentes transportados a granel en el momento del siniestro, como se dispone en el artículo I.1 del CRC de 1992. El tribunal decidió mantener en su estado actual la cuestión de la documentación incompleta y de la falta de claridad con respecto a la presencia de residuos en el sentido del CRC de 1992, y decidió no dar al propietario del buque la oportunidad de completar su planteamiento acerca de que los tanques estaban limpios de residuos de hidrocarburos como carga. El tribunal entendió que el *Bow Jubail* entraba dentro de la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992 y decidió no conceder permiso para limitar su responsabilidad en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001.
- 4.7 El propietario del buque presentó un recurso en el Tribunal de Apelación de La Haya.
- 4.8 Sentencia del Tribunal de Apelación de La Haya
- 4.8.1 El Tribunal de Apelación de La Haya dictó sentencia el 27 de octubre de 2020<sup><1></sup>, confirmando la resolución del Tribunal de Distrito de Róterdam, según la cual el propietario del buque no había probado suficientemente que los tanques del *Bow Jubail* no contenían residuos de hidrocarburos persistentes transportados a granel en el momento del siniestro, como se dispone en el artículo I.1

---

<1> En el informe en línea sobre el siniestro del *Bow Jubail*, que puede consultarse en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC, se publicó una traducción de la sentencia. En el documento IOPC/NOV20/3/12/1 figura un informe pormenorizado de dicha sentencia.

del CRC de 1992. Por consiguiente, no era de aplicación el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y la limitación de la responsabilidad del propietario del buque estaba regida por el CRC de 1992 y no por el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996.

- 4.8.2 En su sentencia, el Tribunal de Apelación señaló que no hay un procedimiento normalizado de aceptación general para determinar cuándo un buque, que puede funcionar como buque tanque petrolero en virtud del CRC de 1992 y como buque tanque quimiquero en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, deja de ser un buque regido por el CRC de 1992. En opinión del Tribunal, las Partes en el Convenio del Fondo de 1992 deberían considerar la creación de este procedimiento normalizado para su correspondiente aplicación, con miras a invocar la excepción estipulada en el artículo I.1 del CRC de 1992. El Tribunal, además, consideró que este procedimiento es de interés para los propietarios de buques y los clubes P&I que los aseguran, y también para los FIDAC y quienes contribuyen a estos.
- 4.8.3 El propietario del buque ha apelado la sentencia (mediante un recurso de casación) en el Tribunal Supremo de los Países Bajos.

#### 4.9 Procedimientos en el Tribunal Supremo

##### *Solicitud del Fondo de 1992 de adherirse a los procedimientos*

- 4.9.1 El Fondo de 1992 solicitó al Tribunal Supremo que dictaminase, en primer lugar, que podía intervenir como parte; en caso contrario, que podía ser admitido como parte interesada en los procedimientos y, en última instancia, que podía intervenir como parte en nombre del propietario del buque (acumulación de acciones) en el recurso de casación.
- 4.9.2 En su solicitud, el Fondo alegó lo siguiente:
- a) El Tribunal de Apelación ha pasado por alto el hecho de que existe un procedimiento de limpieza normalizado y de aceptación general con arreglo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). En el caso de que un quimiquero como el *Bow Jubail 1*) se haya sometido a la limpieza que se indica en el MARPOL y de conformidad con esas reglas; y 2) haya descargado los hidrocarburos (mezclas) con el significado del MARPOL o se haya deshecho de ellos mediante agua de lavado y (por tanto) no lleve a bordo esos hidrocarburos, se considera probado en principio (a reserva de que se demuestre lo contrario) que el quimiquero en cuestión no transportaba a bordo los residuos de hidrocarburos persistentes que se mencionan en el CRC de 1992 y que, por consiguiente, no puede ser considerado un "buque" con arreglo a dicho convenio.
  - b) Con respecto al significado de la expresión "residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte" en el artículo I.1 del CRC de 1992, cabe señalar que el *Bow Jubail* es un tipo de buque relativamente moderno, que difiere sustancialmente de los buques tanque de carga combinada (petroleros/graneleros/mineraleros) mencionados cuando se acordó la definición de "buque" en la Conferencia de la OMI de 1984, y también de los buques tanque especializados en crudos a que se hace referencia en el párrafo 4.1 del documento 92FUND/WGR.2/7, en el cual basó su decisión el tribunal.
  - c) En el artículo 7.4 del Convenio del Fondo de 1992 se dispone que "el Fondo tendrá derecho a intervenir como parte en cualquier acción judicial". El hecho de que el procedimiento de limitación no fuera creado en virtud del CRC de 1992 no resta valor a lo anterior, ya que el concepto de "acción judicial", según se indica, debería interpretarse en sentido amplio.

- d) La decisión del Tribunal Supremo acerca de si el *Bow Jubail* entra o no dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992 no podrá ser objeto de recurso y, por consiguiente, tendrá trascendencia no solo para la interpretación del CRC de 1992 sino también para el Fondo de 1992, así como para sus Estados Miembros y contribuyentes.
- e) El Tribunal de Apelación consideró importante que los FIDAC estudiaran la creación de un procedimiento normalizado para evaluar si un buque entra dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992. En opinión del Fondo de 1992, su interés en ser admitido como parte interesada en los actuales procedimientos ya ha sido justificado por esta consideración jurídica (*obiter dictum*).
- f) Si la petición de ser admitido en los procedimientos no puede ser atendida en virtud del Convenio del Fondo de 1992, debería serlo con arreglo al derecho procesal civil de los Países Bajos.
- g) Si la solicitud para la intervención o la acumulación de acciones es rechazada, el Fondo debería figurar como parte interesada en los procedimientos. En primer lugar, puede que el Fondo tenga que pagar indemnización si se decide no conceder la limitación solicitada, porque entonces se aplica el CRC de 1992. En ese caso es probable que el Fondo tenga un mayor interés económico en estos procedimientos que ninguna otra parte. Además, corresponde al Fondo la tarea de supervisar y promover la interpretación uniforme de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- h) La importancia del caso, las posibles repercusiones para la práctica marítima en general, así como la interpretación del CRC de 1992 y las consecuencias para el Fondo, sus Estados Miembros y los contribuyentes en particular, hacen necesaria una mayor explicación de la postura del Fondo.

#### *Opinión del Abogado General*

- 4.9.3 El Abogado General se pronunció en julio de 2021. En su dictamen manifestó la opinión de que, sobre la base de la implantación de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 por la legislación nacional de los Países Bajos, no es necesario que el Fondo de 1992 tenga un interés para que se le permita adherirse a los procedimientos en el Tribunal Supremo. Es más, se puede considerar al Fondo de 1992 parte interesada porque no ha sido emplazado a comparecer en los procedimientos como parte demandada, sin que ello sea achacable al Fondo. En consecuencia, en la casación, se debe permitir al Fondo de 1992 que presente un escrito de defensa independiente con motivos de casación.

#### *Decisión del Tribunal Supremo sobre la solicitud del Fondo*

- 4.9.4 En su dictamen del 24 de diciembre de 2021 el Tribunal Supremo determinó que el Fondo no podía intervenir en el procedimiento de limitación con base en el Convenio del Fondo de 1992. Sin embargo, determinó también que el Fondo es una parte interesada en el procedimiento, ausente en audiencias anteriores, aunque no por culpa suya. Por tanto, decidió aceptar la solicitud subsidiaria del Fondo para que se le admitiera como parte interesada en el procedimiento con base en el derecho procesal civil de los Países Bajos. Aceptó asimismo la petición del Fondo para que se conceda a las partes la oportunidad de presentar sus opiniones por escrito en este procedimiento.
- 4.9.5 Como resultado de esta decisión, los abogados neerlandeses del Fondo están preparando una respuesta a la decisión del Tribunal, que tendrá que presentarse a más tardar el 14 de marzo de 2022.

**5 Procedimientos civiles**

- 5.1 Veinticinco reclamantes han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes. El Fondo de 1992 ha recibido notificación de algunas de esas acciones, o bien ha sido incluido en varias de ellas como parte demandada, por si se diera el caso de que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 fueran de aplicación a este siniestro.
- 5.2 El Fondo de 1992 ha solicitado la suspensión de estos procedimientos hasta que el Tribunal Supremo dicte una decisión sobre si a este siniestro le es de aplicación el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 o el CRC de 1992. Por otra parte, el Fondo de 1992 está colaborando con los reclamantes para lograr la suspensión de los procedimientos de manera amistosa.

**6 Consideraciones del Director**

- 6.1 De este caso también se derivan amplias repercusiones para el régimen internacional de indemnización, ya que se trata de un buque tanque quimiquero apto para el transporte como carga tanto de hidrocarburos persistentes como de otras sustancias químicas, por lo cual en algunas ocasiones se podría considerar como un buque según se define el término en el Convenio de Responsabilidad Civil y en otras como un buque según se define en el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. La cuestión en este caso consiste en determinar si el *Bow Jubail*, que navegaba en lastre cuando ocurrió el siniestro, llevaba en sus tanques residuos de cargas de hidrocarburos persistentes de viajes anteriores.
- 6.2 El Fondo de 1992 tiene un interés económico en este caso, dado que, si en una sentencia definitiva se decide que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 son aplicables, el Fondo de 1992 pagaría indemnización según se requiera. Si bien el STOPIA 2006 (enmendado en 2017) se aplica en este caso y, por tanto, el propietario del buque resarciría al Fondo de 1992 hasta un límite de 20 millones de DEG, se espera que las reclamaciones derivadas de este siniestro excederán el límite del STOPIA 2006 (enmendado en 2017). Si, en cambio, el Tribunal Supremo decidiera que procede aplicar el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, el Fondo no resultaría afectado en este siniestro.
- 6.3 El Director informará de cualquier novedad que se produzca en relación con este caso en la próxima reunión.

**7 Medidas que se han de adoptar**

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tome nota de la información que figura en el presente documento.

---