



FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

ASAMBLEA
10ª sesión
Punto 8 del orden del día

92FUND/A.10/7/5
16 septiembre 2005
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

REVISIÓN DE LOS CONVENIOS DE 1992

Presentado por Australia, Canadá, Finlandia, Francia, Irlanda, Japón, Países Bajos, Nueva Zelandia, Portugal, Suecia y el Reino Unido

Resumen:	En este documento se propone y se presenta el alcance preciso de una revisión limitada del régimen del CRC/Fondo, así como la continuación del Grupo de Trabajo.
Medidas que han de adoptarse:	Véase la sección 7.

1 **Introducción**

- 1.1 Se han realizado importantes progresos en el tercer Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992 sobre la revisión de políticas clave y sobre la elaboración del Protocolo relativo al Fondo Complementario. No obstante, los copatrocinadores de este documento están profundamente preocupados por la división de opiniones en la reunión del Grupo de Trabajo en marzo de 2005, cuando se examinaba el informe a la Asamblea.
- 1.2 Por una parte, es evidente que la mayoría de los Estados que han padecido importantes siniestros de petroleros, así como la mayoría de los Estados que tienen experiencia de trabajar dentro del régimen durante muchos años, han apoyado una revisión limitada.
- 1.3 Por otra parte, está claro que algunas delegaciones están preocupadas porque, una vez abiertos a la revisión los Convenios, existe la posibilidad de cambios radicales en la base misma del régimen – lo que se ha calificado de 'caja de Pandora'.
- 1.4 Los copatrocinadores desearían que todos los Estados Contratantes recordasen que el régimen del CRC/Fondo tiene por finalidad satisfacer los intereses mutuos de los Estados. Pero si no se abordan suficientemente los intereses y preocupaciones de un número considerable de Estados, debe existir el peligro de que acabe por fragmentarse esta mutualidad.

2 **¿Qué revisiones no se proponen?**

- 2.1 Los copatrocinadores están de acuerdo en que los cinco años de trabajo hasta la fecha han demostrado que el fundamento del régimen es básicamente firme y que no hay necesidad de cambios fundamentales. Los copatrocinadores creen además que la revisión actual debe continuar sobre la base de un mandato revisado del Grupo de Trabajo que defina claramente las cuestiones

que se han de considerar o no, así como las cuestiones que se han de debatir más a fondo. Este enfoque permitirá que continúe el trabajo hacia una revisión de los Convenios en un futuro previsible, pero con el entendimiento de que deben mantenerse las disposiciones básicas que se han incorporado a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo, y al Protocolo relativo al Fondo Complementario. Por consiguiente, sobre esta base y en aras de la claridad, los copatrocinadores desearían manifestar que *no* proponen que se revise, o cambie, lo siguiente si se reabren los Convenios como parte de la revisión actual:

- límites generales del régimen;
- inhabilitación del derecho a limitar la responsabilidad;
- revisión de los dispositivos de tope;
- responsabilidad del propietario de la carga;
- contribución anual mínima al Fondo de 1992;
- fusión de los Convenios; y
- problemas con que se enfrentan las compañías de almacenamiento de hidrocarburos (sobre lo que se ha de volver a la luz de la experiencia futura con el Convenio SNP).

2.2 **NOTA:** Los copatrocinadores son conscientes de algunas preocupaciones en una serie de Estados de que las propuestas de revisión podrían conducir a un cambio en el principio fundamental del Convenio del Fondo de 1992, en el que la responsabilidad de las contribuciones al Fondo de 1992 podrían modificar la obligación actual de los receptores (importadores) de hidrocarburos para incluir también obligaciones financieras de los productores (exportadores) de hidrocarburos. Los copatrocinadores desean manifestar categóricamente que cualquier modificación de los actuales dispositivos de financiación sería totalmente inaceptable para ellos en el contexto de este ensayo de revisión y no es, por consiguiente, un objetivo.

3 ¿Qué revisiones se proponen?

3.1 Los copatrocinadores están convencidos, no obstante, de que una revisión limitada es necesaria y, en último término, servirá a los mejores intereses de los reclamantes y los Estados Miembros. Creen que, debido a las conocidas deficiencias del régimen actual, está en juego su eficacia. Existe ya un importante apoyo por la revisión en seis áreas clave, aunque algunas necesitan más debate a fin de ponerse de acuerdo sobre el contenido de la revisión:

- procedimiento de aceptación tácita;
- seguro obligatorio;
- falta de presentación de informes sobre hidrocarburos;
- quórum para las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992;
- definición de 'buque'; y
- aplicación uniforme de los Convenios.

3.2 Sería extremadamente perjudicial para la credibilidad del régimen no implementar ninguna de las seis áreas clave en las que se ha identificado la necesidad de revisión. El Grupo de Trabajo brinda una oportunidad única para ultimar una revisión firme, equilibrada y oportuna, aceptable para todos los partícipes y protectora del futuro. El hecho de no lograr esta revisión limitada puede exponer al régimen internacional a llamamientos de cambios radicales a raíz de un nuevo siniestro que subraye la incapacidad del régimen de evolucionar a la luz de las deficiencias conocidas. El no proceder a la propuesta revisión limitada es, por consiguiente, ¡la *verdadera* 'caja de Pandora'!

4 Reequilibrio de la carga financiera

4.1 La cuestión que ha causado una división en el Grupo de Trabajo es el reequilibrio de la carga financiera entre el propietario del buque y los contribuyentes. Los copatrocinadores opinan que,

si bien ha tenido lugar un debate sobre esta cuestión en el Grupo de Trabajo, es necesario desarrollar más las opciones de política de manera exhaustiva y sustancial, especialmente teniendo en cuenta el efecto de las medidas para disuadir del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.

- 4.2 Los copatrocinadores reconocen plenamente que algunas delegaciones han sido reacias a convenir en una revisión por miedo a que pudiera conducir a elevar los límites de responsabilidad, ya sea del propietario del buque o el contribuyente – o ambos. Se ha propuesto en vez de ello que se dependa de uno u otro de los dos acuerdos voluntarios propuestos para corregir el desequilibrio en la responsabilidad/contribuciones entre el propietario del buque y el contribuyente.
- 4.3 No es objetivo de los copatrocinadores procurar un incremento de los límites generales del régimen del CRC/Fondo de 1992. Sostienen, con todo, que está justificado algún reequilibrio de la carga financiera entre el propietario del buque y el contribuyente, y que esto debe ser considerado sobre la base de la información facilitada en el estudio de la Secretaría de los FIDAC que abarca el documento 92FUND/WGR.3/22, de fecha 14 de mayo de 2004.
- 4.4 El dilema actual es que, si bien todavía no hay consenso sobre el reparto de la carga financiera, el hecho de no ponerse de acuerdo en llevar a cabo relativamente pronto una revisión sobre la base de las conocidas deficiencias del régimen actual probablemente conducirá con el tiempo a la desarticulación del régimen.

5 Acuerdos voluntarios

- 5.1 Los copatrocinadores han tomado nota de las propuestas que se han hecho de los posibles acuerdos voluntarios STOPIA o TOPIA, pero observan que no se han concluido a satisfacción de todas las partes del sector. Aparte de esta objeción fundamental, los acuerdos voluntarios adolecerían de los siguientes inconvenientes:
 - Su ámbito de aplicación se limitaría solamente a los Estados partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario;
 - estarían sujetos a la retirada sin aviso previo;
 - no ofrecerían una solución exhaustiva sino solamente un reajuste muy limitado de las responsabilidades financieras del propietario del buque y el contribuyente;
 - no podrían garantizar una cobertura al cien por ciento de los buques; y
 - resultarían en último término divisores porque no beneficiarían a todos los Estados en circunstancias similares.
- 5.2 Los copatrocinadores opinan por consiguiente que redundaría en interés de todos los miembros el tratar de lograr un acuerdo sobre una revisión limitada dentro del régimen del CRC/Fondo, que asegure su continuo funcionamiento eficaz.

6 Transporte de hidrocarburos que no cumple las normas

- 6.1 Los copatrocinadores reconocen además que el Grupo de Trabajo examinó la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas y de si los Convenios de 1992 deben enmendarse para incluir medidas que acometan ese problema. Cuando se introdujo la cuestión de la posible categorización de los buques, numerosas delegaciones la apoyaron en principio y mostraron su interés en debatir esta cuestión más a fondo. También hubo apoyo por la propuesta presentada por el International Group of P&I Clubs de que se crease un grupo de trabajo oficioso para examinar nuevas medidas en el terreno del seguro para acometer el transporte de hidrocarburos que no cumple las normas. Los copatrocinadores creen firmemente en la importancia de esta cuestión, creen que ambas propuestas apuntan al mismo objetivo y merecen ulterior debate. Por consiguiente, recomiendan añadir este tema al mandato del Grupo de Trabajo.

- 6.2 Reconociendo la división sobre la cuestión principal de reequilibrar la carga financiera entre el propietario del buque y el contribuyente, los copatrocinadores instan a la Asamblea a reservar esta decisión hasta después de que el Grupo de Trabajo haya elaborado plenamente las otras seis cuestiones y haya presentado a la Asamblea un proyecto de texto de tratado para su consideración y decisión. Se necesita más tiempo para que todas las partes examinen estas cuestiones más a fondo y cooperen para acometer las deficiencias identificadas del régimen del CRC/Fondo. Este tiempo adicional permitirá además al Grupo de Trabajo debatir más a fondo la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas, incluida la propuesta de seguro del International Group of P&I Clubs, y llevar a la Asamblea las recomendaciones sobre dicha cuestión. Por ello el Grupo de Trabajo es el foro ideal para tales debates exhaustivos. Con todo, los Estados necesitan reconocer que retrasar indefinidamente este debate y la decisión de la Asamblea puede llevar a graves repercusiones para el régimen.

7 Medidas que ha de adoptar la Asamblea

- 7.1 Los copatrocinadores instan a la Asamblea a encargar al Grupo de Trabajo que prosiga su labor. Creen que la Asamblea, y los FIDAC en su conjunto, demostrarán así que valoran la labor y los esfuerzos de las numerosas delegaciones y Organizaciones No Gubernamentales para el debate por identificar y resolver problemas potenciales en los Convenios. Este enfoque aprovecha además un foro existente y eficaz que el Grupo de Trabajo brinda para los debates y la redacción de enmiendas sobre cuestiones importantes cuya resolución mejoraría claramente los Convenios.
- 7.2 En el espíritu de adelantar y progresar, los copatrocinadores se remiten a las recomendaciones del Grupo de Trabajo a la Asamblea y proponen que la Asamblea enmiende el mandato del Grupo de Trabajo y le encargue:
- elaborar un texto apropiado de tratado sobre las seis cuestiones que han conseguido sustancial apoyo (es decir el procedimiento de aceptación tácita; el seguro obligatorio; la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos; el quórum para las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992; la definición de 'buque'; y la aplicación uniforme de los Convenios);
 - debatir más a fondo la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas, incluida la propuesta de seguro del International Group of P&I Clubs, y llevar a la Asamblea las recomendaciones sobre dicha cuestión; y
 - reservar la decisión del reequilibrio de la carga financiera entre el propietario del buque y el contribuyente hasta después de que la Asamblea haya examinado plenamente el texto de tratado sobre las seis cuestiones que cuentan con el apoyo de los miembros del Grupo de Trabajo.
-