



FONDOS INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A
LA CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

ASAMBLEA
12ª sesión
Punto 26 del orden del día

92FUND/A.12/24
8 octubre 2007
Original: INGLÉS

ASAMBLEA
3ª sesión
Punto 19 del orden del día

SUPPFUND/A.3/17

STOPIA 2006 Y TOPIA 2006

Nota del Director

Resumen:

En su sesión de junio de 2007, el Consejo Administrativo, actuando en nombre de la Asamblea, debatió los aspectos operacionales del STOPIA 2006 y TOPIA 2006 sobre la base de un documento presentado por una delegación, que sugería que se procurase aclarar si se podría brindar una mejor garantía de indemnización en estos acuerdos. El Consejo Administrativo encargó al Director que investigase la cuestión más a fondo e informase a la Asamblea en su siguiente sesión. Este documento facilita información concreta sobre el número de buques inscritos y no inscritos en el STOPIA 2006 y TOPIA 2006 y presenta los resultados de la investigación del Director.

Medida que ha de adoptarse:

Tomar nota de la información.

1 Introducción

- 1.1 En su 3ª sesión, celebrada en junio de 2007, el Consejo Administrativo, actuando en nombre de la Asamblea, debatió los aspectos operacionales del Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA 2006) y del Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (TOPIA 2006) sobre la base de un documento presentado por la delegación de los Países Bajos (92FUND/A/ES.12/13). En el documento se sugería que se procurase aclarar si se podría brindar una mejor garantía de indemnización, por ejemplo enmendando las versiones originales del STOPIA 2006 y TOPIA 2006. El Consejo encargó al Director que investigase la cuestión más a fondo e informase a la Asamblea en su siguiente sesión.
- 1.2 El Director ha mantenido conversaciones con el International Group of P&I Clubs y recibido información del International Group sobre el número de buques inscritos en el STOPIA 2006 y TOPIA 2006.
- 1.3 Sobre la base de esta información y las conversaciones mantenidas, se presentan a continuación las opiniones del Director respecto a los aspectos operacionales del STOPIA 2006 y TOPIA 2006.

2 Número de buques inscritos en Clubs del International Group que están inscritos en el STOPIA 2006 y de los que no están inscritos en el STOPIA 2006

- 2.1 El STOPIA 2006 se aplica a los daños por contaminación en los Estados en que esté en vigor el Convenio del Fondo de 1992 (CF de 1992) y es un contrato entre los propietarios de pequeños petroleros para incrementar, con carácter voluntario, la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).

Concepto de 'Buque Pertinente' en el STOPIA 2006

- 2.2 El STOPIA 2006 dispone que todos los petroleros se considerarán 'Buque Pertinente' si su arqueo no es superior a 29 548 toneladas y están inscritos en uno de los P&I Clubs que son miembros del International Group of P&I Clubs y reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento del International Group (Cláusula III B)).

Lista de buques inscritos en el STOPIA 2006

- 2.3 El International Group está obligado a notificar al Fondo de 1992 cada seis meses los nombres de todos los buques inscritos en cada Club del International Group, que también están inscritos en el STOPIA 2006, de conformidad con el artículo 9D del Memorando de Entendimiento (MOU) entre los Fondos y el International Group of P&I Clubs respecto al funcionamiento del STOPIA 2006 y TOPIA 2006.
- 2.4 La lista de esos buques enviada por el International Group al Fondo en el primer semestre de 2007 contiene 5 680 petroleros inscritos en los Clubs del International Group e inscritos en el STOPIA 2006. Estas cifras se presentaron también a la 37ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en junio de 2007 (documento 92FUND/EXC.37/8).
- 2.5 En agosto de 2007 el International Group facilitó al Fondo una lista revisada de buques inscritos en el STOPIA 2006, que contenía 4 540 buques. El International Group explicó que el descenso de 1 140 buques comparado con la lista inicial era resultado del hecho de que la lista inicial contenía también erróneamente petroleros que no eran pertinentes para los fines del CRC de 1992 o el CF de 1992, tales como los petroleros de GNL, los petroleros de GPL y ciertos quimiqueros. Esta lista revisada incluía los petroleros de cabotaje a que se refieren los párrafos 2.7 a 2.9.
- 2.6 El International Group informó también a los FIDAC en septiembre de 2007 que el número de 'Buques Pertinentes' inscritos en un P&I Club y no inscritos en el STOPIA 2006 era cero, y que el número de 'Buques Pertinentes' inscritos en el STOPIA 2006 que dejaron de estar inscritos en el STOPIA 2006 mientras estaban asegurados por un P&I Club era también cero.

Situación respecto a los petroleros de cabotaje

- 2.7 La situación actual respecto al STOPIA 2006 y los petroleros asegurados en un P&I Club del International Group pero que están fuera de los acuerdos de agrupamiento del International Group, en particular ciertos petroleros costeros japoneses inscritos en el Japan P&I Club, es la siguiente:

Año	Número de petroleros costeros japoneses inscritos en el Japan P&I Club	Inscritos en el STOPIA 2006	% inscritos en el STOPIA 2006 total
2007/2008	609	250	41

Año	Número de petroleros costeros japoneses > de 200 AB en el Japan P&I Club	Inscritos en el STOPIA 2006	% inscritos en el STOPIA 2006
2007/2008	178	128	72

- 2.8 Como puede verse en los cuadros, de los 609 petroleros costeros japoneses, 250 o el 41% se han inscrito en el STOPIA 2006 y 359, o el 59%, no se han inscrito. La mayoría de esos petroleros (431 de 609) son pequeños buques de menos de 200 AB. De los 178 petroleros costeros japoneses de más de 200 AB 18, o el 72 %, están inscritos en el STOPIA 2006.
- 2.9 Además, la cifra de 12 petroleros costeros que se había notificado en la lista inicial como inscritos en la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited y no inscritos en el STOPIA 2006 pasó a ser de dos petroleros en la lista revisada (véase documento 92FUND/EXC.37/8, párrafo 2.6).

Resumen: número total de buques inscritos y no inscritos en el STOPIA 2006

- 2.10 En resumen, el número revisado total de pequeños petroleros inscritos en el International Group of P&I Clubs y reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento del Grupo, y por consiguiente automáticamente ingresados en el STOPIA 2006, y los que están inscritos en uno de los Clubs del International Group pero no inscritos en el STOPIA 2006 por no estar reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento, es el del cuadro de abajo. Cabe notar que, según la información recibida del International Group, no hay 'Buques Pertinentes' inscritos en un P&I Club del International Group que no estén inscritos en el STOPIA 2006, y tampoco hay 'Buques Pertinentes' que dejaron de estar inscritos en el STOPIA 2006 mientras estaban asegurados por un P&I Club del International Group. Cabe notar además que la cifra de 4 540 buques inscritos en el STOPIA 2006 incluye 250 buques que no son 'Buques Pertinentes', pero que sin embargo están inscritos en el STOPIA 2006 en virtud de un acuerdo escrito entre el propietario del buque y el P&I Club interesado.

Año	Número de petroleros inscritos en el STOPIA 2006	Número de petroleros no inscritos en el STOPIA 2006	Total	% del total inscritos en el STOPIA 2006
2007/08	4 540	361	4 901	92,6

3 Número de petroleros inscritos en Clubs del International Group que están inscritos en el TOPIA 2006 y los que no están inscritos en el TOPIA 2006

- 3.1 El TOPIA 2006 se aplica a los daños por contaminación en los Estados en que esté en vigor el Protocolo de 2003 relativo al Fondo Complementario, y es un contrato entre los propietarios de petroleros para resarcir, con carácter voluntario, al Fondo Complementario con el 50% de las cuantías de indemnización por él pagadas en virtud del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

Concepto de 'Buque Pertinente' en el TOPIA 2006

- 3.2 El TOPIA 2006 dispone que todos los petroleros se considerarán 'Buque Pertinente' si están inscritos en uno de los P&I Clubs que son miembros del International Group of P&I Clubs y reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento del International Group (Cláusula III B)).

Lista de buques inscritos en el TOPIA 2006

- 3.3 Cada P&I Club que es miembro del International Group está obligado a notificar al Fondo Complementario todo 'Buque Pertinente' que sea aceptado para ser inscrito en ese Club sin que sea o vaya a ser inscrito en el TOPIA 2006, así como todo Buque que haya sido inscrito en el TOPIA 2006 y que deja de estar inscrito en el TOPIA 2006 mientras sigue estando asegurado por ese Club, de conformidad con el artículo 10D del MOU entre los Fondos y el International Group of P&I Clubs respecto al funcionamiento del STOPIA 2006 y TOPIA 2006.
- 3.4 En septiembre de 2007, el International Group informó a los Fondos que el número de 'Buques Pertinentes' inscritos en un P&I Club y no inscritos en el TOPIA 2006 era cero, y que el número

de 'Buques Pertinentes' inscritos en el TOPIA 2006 y que dejaron de estar inscritos en el TOPIA 2006 mientras estaban asegurados por un P&I Club era también cero.

Situación respecto a los petroleros de cabotaje

- 3.5 El International Group informó también a los Fondos que el Japan P&I Club le había informado que los petroleros de cabotaje inscritos en el Japan P&I Club que se han inscrito en el STOPIA 2006 mediante acuerdo escrito no están también inscritos en el TOPIA 2006, porque el tamaño de estos petroleros de cabotaje es generalmente tan pequeño que se considera muy improbable que los costes de las reclamaciones por daños ocasionados por contaminación derivados de un siniestro con uno de esos petroleros excederán del límite del Fondo de 1992, es decir 203 millones de DEG. El número de estos petroleros no inscritos en el TOPIA 2006 porque no participan en los acuerdos de agrupamiento del International Group es de 611, compuesto de 609 petroleros costeros japoneses (párrafo 2.7) y 2 inscritos en la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (párrafo 2.9).

4 Postura del International Group of P&I Clubs con respecto a los aspectos operacionales del STOPIA 2006 y TOPIA 2006

- 4.1 En las deliberaciones con el Director, el International Group subrayó la importancia de la definición de 'Buque Pertinente', que es la definición fundamental del STOPIA 2006 y TOPIA 2006. Conforme a esa definición, un buque solamente puede ser 'Buque Pertinente' con arreglo a los Acuerdos si está reasegurado mediante los acuerdos de agrupamiento del International Group. La justificación fundamental es que, si un buque no está reasegurado mediante los acuerdos de agrupamiento del International Group, no contribuye a los costes de funcionamiento de ese acuerdo de agrupamiento y el reaseguro en que se basa y, por consiguiente, no debería gozar del beneficio de estar protegido por el acuerdo de agrupamiento y el reaseguro en que se basa.
- 4.2 El International Group señaló que además existe la posibilidad de un acuerdo entre el propietario del buque y el P&I Club involucrado por el que un buque, que de otro modo no sería un 'Buque Pertinente', se considera 'Buque Pertinente' a los efectos del STOPIA 2006 o TOPIA 2006.
- 4.3 Las cláusulas 9C y 10C del Memorando de Entendimiento entre el International Group of P&I Clubs y el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario (MOU) prevén la entrada automática de un 'Buque Pertinente' en los acuerdos respectivos, pero reconocen expresamente el derecho del propietario del buque a no participar en los acuerdos, o a retirarse de ellos. En opinión del International Group, se trata de un derecho fundamental del propietario del buque, y todo intento de obligar a participar sería insostenible, en particular desde una perspectiva del derecho de concurso, y teniendo en cuenta las importantes cuestiones generales del derecho de concurso que se plantean en relación con el funcionamiento del International Group.
- 4.4 El International Group ha subrayado también que se señaló, desde el principio de los debates que llevaron a la implementación del STOPIA 2006 y TOPIA 2006, que si bien la gran mayoría de los buques tanque estarían en la práctica cubiertos por los Acuerdos, no todos ellos estarían cubiertos. Esto quedó claro tanto con respecto a la categoría relativamente pequeña de buques que no son 'Buques Pertinentes' como respecto al reconocimiento expreso en el MOU de la posibilidad de que los propietarios de buques no participen, o se retiren de los Acuerdos.
- 4.5 En opinión del International Group, las cifras facilitadas para los años 2005 – 2007 indican que los P&I Clubs del International Group han tenido éxito en su estímulo a los propietarios de 'Buques no Pertinentes' para firmar los Acuerdos. El International Group subrayó que aquellos P&I Clubs del International Group que tienen inscripciones de 'Buques no Pertinentes' continuarán estos esfuerzos en el futuro.
- 4.6 El International Group señaló además que actualmente no hay 'Buques Pertinentes' asegurados en P&I Clubs del International Group que no estén inscritos en el STOPIA 2006 o TOPIA 2006.

- 4.7 En conclusión, el International Group no consideró necesarias o deseables las enmiendas al STOPIA 2006 o TOPIA 2006 o al MOU. Opinaba que, si se eliminase de los Acuerdos la posibilidad de no inscribirse, según la sugerencia hecha en el documento 92FUND/A/ES.12/13, párrafo 3.2, los propietarios que no desearan ser partes en el Acuerdo simplemente darían aviso inmediato de cesación de la inscripción que, en opinión del International Group, sería un trabajo más bien sin sentido. Por lo tanto el International Group no veía cómo la enmienda sugerida iría a reforzar de alguna manera el funcionamiento del STOPIA 2006 y TOPIA 2006.
- 4.8 Por último, el International Group señaló que el STOPIA 2006 y TOPIA 2006 contienen disposiciones sobre una revisión en 2016 de los Acuerdos y su eficacia en la práctica, y expresó una fuerte preferencia por esperar el resultado de la misma.

5 Análisis del Director

- 5.1 El documento 92FUND/A/ES.12/13 presentado por los Países Bajos señalaba que, en el contexto de acordar las enmiendas editoriales finales al MOU relativo al STOPIA 2006 y TOPIA 2006, se había hecho un cambio en el borrador final de una disposición del MOU relativa al TOPIA 2006. Aparte de prever la posibilidad de 'cesación de la inscripción' en el TOPIA 2006, como era el caso en la versión original, la versión final del MOU también preveía la 'no inscripción' en el TOPIA 2006, disposición que no aparecía en el borrador del texto del MOU que se había presentado a las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario en sus sesiones celebradas en febrero/marzo de 2006.
- 5.2 Esta enmienda se hizo para armonizar la parte del texto del MOU relativa al TOPIA 2006 con la parte del texto del MOU relativa al STOPIA 2006, que ya en la versión original contenía una disposición sobre la no inscripción y sobre la cesación de la inscripción. La armonización de los textos relativos a los respectivos acuerdos se consideraba importante, ya que ambos acuerdos debían funcionar conjuntamente.
- 5.3 El Director cree que la armonización de las dos partes del texto del MOU es importante desde el punto de vista de la uniformidad y la claridad jurídica. Sin embargo, en su opinión, una diferencia como la que existía en el texto original no sería inviable, especialmente teniendo en cuenta que el STOPIA 2006 es un acuerdo para pequeños petroleros, mientras que el TOPIA 2006 es un acuerdo para siniestros de magnitud extrema. Por lo tanto no es muy probable que ambos acuerdos se apliquen respecto a un siniestro, aunque tampoco es imposible.
- 5.4 Con todo, el Director está de acuerdo con el International Group en que la mera eliminación de las palabras 'no inscripción' en el artículo 10F del MOU no sería realmente beneficiosa para el funcionamiento del TOPIA 2006 en la práctica, ya que aún existiría la posibilidad de que un propietario de buque se retirase del Acuerdo.
- 5.5 En cuanto a cualesquiera otras posibles enmiendas para reforzar el funcionamiento del STOPIA 2006 y TOPIA 2006, el Director desearía hacer las siguientes observaciones.
- 5.6 En primer lugar, el Director entiende, desde el punto de vista del sector naviero y de seguros, el concepto de 'Buque Pertinente', en el sentido de que parece lógico que los buques que no contribuyen a los acuerdos de agrupamiento no deberían beneficiarse de esos acuerdos. En segundo lugar, el Director entiende, desde el punto de vista del sector naviero y de seguros, que exigir a todos los propietarios de buques inscritos en un P&I Club del International Group que sean partes en el STOPIA 2006 o TOPIA 2006 podría causar problemas desde el punto de vista del derecho de concurso.
- 5.7 Existe, no obstante, también el punto de vista de la comunidad internacional, que tiene un legítimo interés en cerciorarse de que tantos buques como sea posible estén cubiertos por los acuerdos internacionales que aspiran a garantizar un reparto equitativo de la carga del régimen internacional de indemnización entre el sector naviero y el de los receptores de hidrocarburos, tales como el STOPIA 2006 y TOPIA 2006. Desde ese punto de vista, es poco afortunado que un

importante número de buques no esté cubierto en la práctica, y que al parecer el International Group of P&I Clubs no ve la posibilidad de cerciorarse de que todos esos buques queden de hecho inscritos en el STOPIA 2006 y TOPIA 2006. En opinión del Director, esto ilustra las debilidades inherentes a todo régimen voluntario, si bien reconociendo plenamente los loables esfuerzos desplegados por el International Group.

- 5.8 La única manera de asegurar la mayor cobertura posible del STOPIA 2006 y TOPIA 2006 sería, sin embargo, que todos los P&I Clubs del International Group obligasen a todos los propietarios de petroleros inscritos en esos Clubs a ser partes en estos acuerdos. Esta solución, si fuera posible de algún modo, podría suscitar graves cuestiones del derecho de concurso, y ciertamente no contaría con el apoyo del International Group of P&I Clubs. Seguir este rumbo podría, por tanto, incluso poner en peligro la disponibilidad de la protección que existe con los acuerdos actuales.
- 5.9 En la actual situación, dado el hecho de que la gran mayoría de los buques tanque está de hecho inscrita en el STOPIA 2006 y TOPIA 2006, como se indica en los párrafos 2 y 3 supra, esta podría muy bien resultar ser una línea de acción poco sensata.
- 5.10 En conclusión, por tanto, el Director cree que no sería aconsejable en esta coyuntura tratar de reabrir el STOPIA 2006 o TOPIA 2006 y el MOU. Sin embargo, está convencido también de que es muy importante que el International Group continúe, y de hecho refuerce, sus empeños por instar a todos los propietarios de buques inscritos en sus Clubs miembros a ser partes en los Acuerdos. A ese fin, el Director piensa seguir periódicamente, con el International Group, la situación y los avances logrados, con vistas a reforzar la cobertura del STOPIA 2006 y TOPIA 2006, e informar a los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario en futuras sesiones.

6 Medida que han de adoptar las Asambleas

Se invita a las Asambleas a tomar nota de la información que figura en el presente documento y dar al Director las instrucciones que estimen oportunas.
