



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

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.3/19/2
27 enero 2004
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

ENMIENDAS A LOS CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DEL FONDO

Ponencia para debate

**Presentado por Australia, Canadá, Federación de Rusia, Francia, Italia, Nueva Zelanda,
Países Bajos, y el Reino Unido**

Resumen:

En las reuniones anteriores del Tercer Grupo de Trabajo InterseSIONES se han examinado enmiendas a los Convenios de 1992 de Responsabilidad Civil y del Fondo sobre las siguientes cuestiones:

- a) la definición de 'buque';
- b) el procedimiento de aceptación tácita;
- c) la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos; y
- d) el requisito de tener una cobertura de seguro para el transporte de menos de 2 000 AB de hidrocarburos de carga

Los países auspiciadores proponen enmiendas específicas sobre cada una de estas cuestiones, para que se revisen los Convenios, así como una nueva propuesta sobre la fusión de los Convenios en un solo instrumento.

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 8.

1 Introducción

- 1.1 En la 5ª reunión del Tercer Grupo de Trabajo InterseSIONES en febrero de 2003, el Reino Unido (documentos 92FUND/WGR.3/14/13 y 92FUND/WGR.3/14/11) y Canadá (documento 92FUND/WGR.3/14/ 8), propusieron que:

- a) El Grupo de Trabajo elaborase unas medidas apropiadas de revisión de los procedimientos de aceptación tácita de los regímenes del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo para garantizar que los límites de la responsabilidad mantengan su valor real para poder admitir reclamaciones de indemnización;
 - b) se eliminara la ambigüedad actual sobre la interpretación de la definición de 'buque', y se aclarase la aplicación del Convenio a las unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO); y
 - c) se abordara la cuestión de la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos.
- 1.2 El Grupo de Trabajo consideró también la propuesta de que todos los buques que transporten hidrocarburos a granel como carga, sin tener en cuenta la cantidad, tendrán que tomar un seguro u otra cobertura financiera para cubrir la responsabilidad por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. El Grupo de Trabajo ha examinado en ocasiones anteriores varias de las cuestiones mencionadas. En la 5ª reunión, el Grupo de Trabajo llegó a un consenso general de que:
- Los plazos en los procedimientos actuales de aceptación tácita son demasiado largos e impiden que los miembros del FIDAC puedan tomar decisiones rápidas ante los problemas relativos a los límites;
 - en caso de que se revise el Convenio, sería apropiado modificar la definición de 'buque' de modo que se eliminase cualquier ambigüedad; y,
 - es necesario proseguir el trabajo sobre la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos para determinar un método más eficaz de resolver el problema en cualquier revisión futura del Convenio del Fondo de 1992.
- 1.3 En el presente documento, los auspiciadores proponen enmiendas específicas a los regímenes del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo sobre cada uno de estos asuntos. Proponen también enmiendas específicas sobre el requisito de tener un seguro u otra garantía financiera independientemente de la cantidad de hidrocarburos transportada como carga, y sobre la fusión de los dos Convenios. Sin embargo, presentan estas propuestas sobre la base de que se revisen los Convenios para tratar la cuestión clave de la responsabilidad de los propietarios de los buques.
- 1.4 Las opiniones expresadas en esta ponencia no representan la postura formal de las delegaciones auspiciadoras o de sus gobiernos sobre los asuntos debatidos.

2 Definición de 'buque'

- 2.1 En la 5ª reunión del Tercer Grupo de Trabajo Intersesiones, se consideraron dos opciones posibles de modificación de la definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, en particular con respecto a en qué medida el Convenio cubría los buques tanque sin carga. Los auspiciadores consideran que este asunto ha tomado más importancia dadas las recientes deliberaciones en el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 sobre la aplicabilidad de los regímenes a los siniestros del *Slops* (2000) y del *Victoriya* (2003).
- 2.2 El Tercer Grupo de Trabajo Intersesiones aceptó en su 5ª reunión que la interpretación de la definición de 'buque' adoptada por la Asamblea podría dar lugar a problemas, ya que los tribunales nacionales pueden rechazar esta interpretación. El Grupo aceptó además que el Fondo de 1992 debía mantener esa política mientras no se revisara el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 sobre este punto (el 2º Grupo de Trabajo Intersesiones sobre la definición de 'buque' reconoció que la decisión final con respecto a la interpretación de los Convenios incumbía a los tribunales nacionales de los Estados Contratantes).
- 2.3 Los auspiciadores no proponen que el Grupo de Trabajo entre en discusiones detalladas sobre la definición de 'buque' en la 7ª reunión, pero presentan de nuevo las dos opciones posibles, acompañadas de una explicación, contenidas en el documento 92FUND/WGR.3/14/11 para que

se examinen a la luz del acuerdo anterior alcanzado por el Grupo de Trabajo en el sentido de que sería apropiado modificar la definición de 'buque' si se revisara el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Buques tanque sin carga

- 2.4 En la 5ª reunión el Reino Unido expresó la opinión de que existe una ambigüedad inherente en la definición actual de 'buque' respecto de los buques tanque y que obviamente hay lugar a diferentes interpretaciones y al tratamiento desigual de los demandantes. Por tanto, sostuvo que existían razones de peso para enmendar los Convenios a fin de eliminar esta ambigüedad.
- 2.5 El Reino Unido propuso dos opciones factibles:

Opción 1:

Enmendar apropiadamente los Convenios sobre la base de las opiniones expresadas en el documento 92FUND/A.4/21/1 presentado a la 4ª sesión de la Asamblea por Australia, Canadá, Países Bajos y Reino Unido. El Reino Unido manifestó, en la 5ª sesión, que aquel documento mostraba claramente el ámbito de una confusión en el futuro sobre el texto actual de los Convenios; y recomendó que:

'un petrolero especializado (es decir un buque tanque que pueda transportar hidrocarburos persistentes y no persistentes) sea siempre un buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992; y

la salvedad en la definición de 'buque' se aplique solamente a los buques y unidades móviles que puedan transportar hidrocarburos, incluidos los hidrocarburos no persistentes, y otras cargas.'

Esto podría ser:

Artículo I del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992:

"Buque":

- a. *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, persistentes o no persistentes, como carga; y*
- b. *toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, en el que efectivamente se transporten hidrocarburos a granel persistentes como carga o que efectúe cualquier viaje a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel persistentes objeto de dicho transporte.*

O bien

Opción 2:

Eliminar la ambigüedad existente enmendando los Convenios a fin de aplicar con más eficacia la política actual. En cuyo caso la siguiente redacción parecería lo más apropiado:

Artículo I del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992:

"Buque": *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~~ en el que efectivamente se*

transporten hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo 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.

Esto eliminaría todo el texto acordado en la Conferencia Diplomática de 1992 para abordar la cuestión de los buques de carga combinados y reconocer de hecho que el texto negociado es superfluo. El texto propuesto es, por lo tanto, una mezcla de la antigua definición de 1969 de 'buque' con el texto relativo a la cobertura para los residuos de cargas de hidrocarburos acordado en 1992. Ello parecería reflejar plenamente la actual política acordada en la 5ª sesión de la Asamblea.

- 2.6 Los auspiciadores convienen en que ambas opciones proporcionan el medio para aclarar la definición de "buque".

3 Procedimiento de aceptación tácita: un mecanismo revisado para la revisión de los límites

- 3.1 En la 5ª reunión, el Tercer Grupo de Trabajo Intersesiones examinó también una propuesta presentada por el Reino Unido (92FUND/WGR.3/14/13) para elaborar unas medidas apropiadas de revisión de los procedimientos de aceptación tácita de los regímenes del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo. El documento propuso una enmienda con el fin de posibilitar una revisión automática de los límites, y ello de conformidad con una fórmula adecuada que generase cualquier incremento.
- 3.2 El Grupo de Trabajo llegó al consenso general de que los plazos en los actuales procedimientos de aceptación tácita son demasiado largos e impiden que los miembros del FIDAC puedan adoptar decisiones rápidas cuando surgen problemas con respecto a los límites de indemnización. Cualquier nueva propuesta de aumentar los límites no puede entrar en vigor antes de 11 años en total ya que los límites – que entraron en vigor en noviembre de 2003– fueron acordados por el Comité Jurídico en el 2000. Los representantes del sector manifestaron también estas preocupaciones cuando el Comité Jurídico de la OMI fijó los límites de 2003 (octubre de 2000), se centraron en la cuestión de que los incrementos significativos tenían un efecto perjudicial para el sector, y se indicó en ese entonces que sería preferible que los incrementos fueran más modestos pero regulares.
- 3.3 En el documento 92FUND/WGR.3/14/13 el Reino Unido buscó el acuerdo, en principio, de que el procedimiento de aceptación tácita necesitaba ser enmendado. Este documento presenta dicha enmienda a fin de permitir una revisión automática de los límites sobre una base más regular, de acuerdo con el procedimiento de aceptación tácita contenido en el Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional o de algún otro mecanismo aceptable.
- 3.4 Una vez más, los auspiciadores no proponen que el Grupo de Trabajo entre en discusiones detalladas sobre esta cuestión, sino que se tenga en consideración esta opción en caso de que se revisen los Convenios sobre la cuestión más fundamental de la responsabilidad de los propietarios de los buques.
- 3.5 Incrementos de los límites más modestos pero regulares: esta es la característica del procedimiento de enmienda tácita contenido en el Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, según el cual la revisión de los límites de responsabilidad prescritos en el Convenio se lleva a cabo cada cinco años.
- 3.6 Cada revisión se efectúa con relación a un índice de inflación basado en el promedio de las tasas anuales de aumento (o de disminución) del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el Derecho Especial de Giro, a saber el dólar de EEUU, la libra esterlina, el

yen japonés y el euro. Dichas revisiones^{<1>} son efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes y si, dentro de los tres meses siguientes, una mayoría de los Estados Partes registra su desaprobación, la revisión no tendrá efecto.

- 3.7 Aunque en el régimen actual se han tomado las disposiciones para el incremento de los límites de responsabilidad y de indemnización, el presente arreglo induce a incrementar los límites con poca frecuencia y es totalmente dependiente de un proceso político prolongado. Los auspiciadores piensan que las necesidades de los demandantes, propietarios de buques, aseguradores y contribuyentes estarían mejor servidas por un mecanismo tal como el contemplado en el Convenio de Montreal de 1999 que genera un incremento más gradual sobre una base más regular de conformidad con los criterios acordados.
- 3.8 Una copia del texto de los artículos pertinentes contenidos en el Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional se incluye como anexo al presente documento.

4 Procedimiento de aceptación tácita: cambios administrativos

- 4.1 Los auspiciadores creen que el Grupo de Trabajo debería tener en cuenta también que el procedimiento de aceptación tácita podría revisarse para abordar otras cuestiones aparte de los niveles de indemnización contemplados en los Convenios de 1992 de Responsabilidad Civil y del Fondo. Piensan que se debería considerar una revisión del procedimiento de aceptación tácita para introducir cambios administrativos que podrían mejorar el funcionamiento del FIDAC o resolver los problemas de gestión y funcionamiento del Fondo.
- 4.2 El alcance de este procedimiento estaría limitado a asuntos de índole esencialmente 'técnica' en términos de la administración del Fondo, por ejemplo el artículo 18 (Funciones de la Asamblea), el artículo 20 (Mayoría y quórum: este podría ser un medio eficaz para garantizar que problemas tales como el quórum para la Asamblea no constituyan un obstáculo para el funcionamiento del régimen) y el artículo 29 (Funciones del Director).

5 Exigencia de que los informes sobre hidrocarburos y las contribuciones se presenten en un plazo razonable para mantener la cobertura bajo el régimen

- 5.1 La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos es una cuestión que el Grupo de Trabajo ha considerado también en varias ocasiones, y al igual que con las dos propuestas anteriores, los auspiciadores no proponen que el Grupo de Trabajo entre en discusiones detalladas sobre este asunto, pero presentan nuevamente, con una explicación, las opciones contenidas en el documento 92FUND/WGR.3/14/8 para su consideración a la luz del acuerdo anterior obtenido por el Grupo de Trabajo en el sentido de que es importante encontrar una solución a este problema. Además, los auspiciadores proponen que, en caso de que se revise el Convenio del Fondo de 1992, la revisión se efectúe junto con el texto contenido en el párrafo 5.7 de este documento.
- 5.2 En la 5ª reunión, el Tercer Grupo de Trabajo Intersesiones tomó nota de que, aunque el sistema internacional de indemnización daba protección a los Estados, también imponía responsabilidades.
- 5.3 En la medida en que se incremente el límite de indemnización, resulta más importante asegurarse de que los requisitos de presentación de informes y de contribuciones se apliquen completamente. De lo contrario, surgirán cuestiones sobre la equidad del sistema. El principio de mutualidad entre todos es una característica fundamental del régimen que requiere que todos los Estados Contratantes sigan cumpliendo sus obligaciones bajo el régimen, independientemente de si son Estados contribuyentes o no.

<1> Si de la revisión resulta que el índice de inflación ha sido superior al 10%, se notifica a los Estados Partes la revisión de los límites de responsabilidad.

- 5.4 El documento 92FUND/WGR.3/14/ 8 presentado por Canadá a la 5ª reunión del Grupo de Trabajo propuso, en el marco de dos opciones, que si no se recibían informes o si la cuota de afiliación seguía sin pagar al final de un período especificado, el Convenio del Fondo dejaría de estar en vigor respecto a ese Estado.
- 5.5 El Grupo de Trabajo tomó nota de una serie de opciones para resolver este problema, entre las cuales, una Resolución de la Asamblea o el retiro de los derechos de voto. Los auspiciadores reconocen la labor efectuada por el Director del Fondo para ponerse en contacto con los Estados Miembros que no han cumplido anteriormente con presentar los informes anuales. No obstante, los auspiciadores consideran que debe tomarse una acción firme mediante enmiendas al sistema para garantizar que los Estados que sí aportan contribuciones financieras no se vean perjudicados financieramente por causa de los que no contribuyen (por la falta de presentación de informes) cuando se excedan los límites.
- 5.6 Los auspiciadores reconocen que la Asamblea ha decidido con anterioridad que no podía seguir la opción de retirar la cobertura bajo el régimen mediante los Convenios existentes. Sin embargo, no consideran que una enmienda del Reglamento interior, la prohibición a dichos Estados de ser miembros del Comité Ejecutivo, una pérdida de los derechos de voto o una Resolución de la Asamblea resuelvan este serio problema. Este ha sido un problema a largo plazo tanto para el Fondo de 1971 como para el Fondo de 1992. En consecuencia, los auspiciadores creen que la única manera de superar eficazmente las dificultades de la falta de presentación de informes es enmendar el régimen del Fondo.
- 5.7 Por tanto, los auspiciadores consideran que los Estados tendrían que presentar informes en un plazo determinado con la perspectiva de perder la cobertura si no lo hacen. Los Estados tendrían también una mayor responsabilidad de ayudar a obtener las contribuciones pendientes cuando los contribuyentes individuales no cumplan con sus obligaciones de pago.
- 5.8 Los auspiciadores recomiendan que, además de la redacción del texto sobre esta cuestión para su inclusión si se propone una revisión de los Convenios de 1992 de Responsabilidad Civil y del Fondo, también será necesario preparar al mismo tiempo la revisión de la redacción apropiada del reglamento interior.

6 Seguro obligatorio para buques que transportan carga de hidrocarburos inferior al límite actual de 2 000 toneladas

- 6.1 Los auspiciadores apoyaron también, en principio, la noción adelantada en el documento presentado por OCIMF a la 5ª reunión del Tercer Grupo de Trabajo Intersesiones (documento 92FUND/WGR.3/14/2) en el sentido de que todos los buques que transporten hidrocarburos a granel como carga, sin tener en cuenta la cantidad, tendrán que suscribir un seguro. Tal como está redactado actualmente, el artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no exige a los propietarios de buques que transporten menos de 2 000 AB de hidrocarburos a granel como carga para asegurarse contra la responsabilidad de la contaminación por hidrocarburos. Los siniestros tales como los del *Prestige*, *Erika* y *Nakhodka* han demostrado los daños importantes que pueden ocasionar los derrames de cantidades relativamente pequeñas de hidrocarburos de alto grado.
- 6.2 Los auspiciadores reconocen que se han producido una serie de siniestros que involucran buques de menos de 2 000 AB de hidrocarburos a granel como carga, en los que las consecuencias han sido soportadas directamente por los Fondos, por ejemplo *Osung N° 3*, *Milad 1* y *Vistabella*. Opinan que los regímenes no deberían dar a los propietarios de buques la opción de abstenerse de mantener una cobertura de seguro para satisfacer su responsabilidad bajo el Convenio, lo cual deja efectivamente un vacío en la garantía financiera de los propietarios de buques, que posteriormente debe satisfacer el Fondo.

- 6.3 Los auspiciadores proponen que todos los buques que se rigen por el régimen del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que transporten hidrocarburos a granel como carga tengan un seguro u otra garantía financiera, del mismo modo que los buques que transportan más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga están obligados a hacerlo de conformidad con el artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Ello requeriría una enmienda menor al artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992:

El párrafo 11 sería sustituido por el siguiente texto:

'11. A reserva de lo dispuesto en este artículo, cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar en virtud de su legislación nacional que todos los barcos, dondequiera que estén matriculados, que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de un fondeadero o estación terminal en su mar territorial, estén cubiertos por un seguro u otra garantía en la cuantía especificada según el párrafo 1 de este Artículo, cuando se trate de barcos que transporten efectivamente hidrocarburos a granel como carga.'

- 6.4 Una alternativa posible puede ser reducir el límite de mantenimiento de cobertura de seguro a un nivel contemplado en otros instrumentos internacionales.

7 Fusión del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo en un solo Convenio (como el Convenio SNP)

- 7.1 Esta propuesta facilitaría el proceso de ratificación, y también ampliaría el alcance para garantizar una aplicación más uniforme. Además, ofrecería los medios para simplificar las cuestiones del derecho de tratados implicadas en la revisión del régimen. En última instancia garantizaría que hubiera un vínculo más claro entre la liquidación de reclamaciones bajo ambos 'niveles'. Por ejemplo, habría una disposición que daría al Fondo el derecho a participar en cualquier acción legal que implique un punto de principio y que pudiera conducir a sentar precedentes (ello incluiría circunstancias tales como el caso del *Patmos* en que el Fondo no pudo influir sobre las decisiones del tribunal con respecto a los daños ambientales).

- 7.2 Fusionar los dos Convenios también ampliaría el ámbito para garantizar que se apliquen las mismas políticas y prácticas para la liquidación de reclamaciones. También habría lugar a exigir que los tribunales tuviesen en cuenta las decisiones del órgano rector. La separación entre los dos regímenes es el resultado de la urgencia de alcanzar un acuerdo sobre un texto del tratado después del siniestro del *Torrey Canyon*, que llevó a la creación del régimen del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Después siguió el Convenio del Fondo de 1971. La fusión de los dos convenios también sería coherente con la finalidad original del régimen. Y sería particularmente oportuna si se aplicara la segunda opción de compartir las responsabilidades financieras.

- 7.3 La revisión de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo requerirá también la consideración de la necesidad de arreglos de transición similares a los que se aplicaron de conformidad con los Protocolos de 1992. Un enfoque alternativo sería permitir que el régimen de 1992 'siga siendo autónomo' en la medida en que los Estados consideren que es necesario y que se denuncie una vez que decidan pasar al nuevo régimen.

8 Conclusión

Los auspiciadores invitan al Grupo de Trabajo a mantener en estudio las propuestas contenidas en el presente documento, para considerarse en el marco de la revisión de los Convenios para tratar la cuestión clave de la responsabilidad de los propietarios de buques.

ANEXO

Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 28 de mayo de 1999)

Artículo 24 – Revisión de los límites

1. Sin que ello afecte a las disposiciones del artículo 25 del presente Convenio, y con sujeción al párrafo 2 que sigue, los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 21, 22 y 23 serán revisados por el Depositario cada cinco años, debiendo efectuarse la primera revisión al final del quinto año siguiente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o, si el Convenio no entra en vigor dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que se abrió a la firma, dentro del primer año de su entrada en vigor, con relación a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el párrafo 1 del artículo 23.
2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al diez por ciento, el Depositario notificará a los Estados Partes la revisión de los límites de responsabilidad. Dichas revisiones serán efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes. Si dentro de los tres meses siguientes a su notificación a los Estados Partes una mayoría de los Estados Partes registra su desaprobación, la revisión no tendrá efecto y el Depositario remitirá la cuestión a una reunión de los Estados Partes. El Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda revisión.
3. No obstante el párrafo 1 de este artículo, el procedimiento mencionado en el párrafo 2 de este artículo se aplicará en cualquier momento, siempre que un tercio de los Estados Partes expresen el deseo de hacerlo y con la condición de que el índice de inflación mencionado en el párrafo 1 haya sido superior al treinta por ciento desde la revisión anterior o desde la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio si no ha habido una revisión anterior. Las revisiones subsiguientes efectuadas empleando el procedimiento descrito en el párrafo 1 de este artículo se realizarán cada cinco años, contados a partir del final del quinto año siguiente a la fecha de la revisión efectuada en virtud de este párrafo.