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

TERCER GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

92FUND/WGR.3/20
Original: INGLÉS
6 abril 2004

INFORME SOBRE LA SÉPTIMA REUNIÓN DEL TERCER GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Nota del Director

Resumen:	Véase Sinopsis.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información.

ÍNDICE

		Página
	SINOPSIS	**3**
1	**Introducción**	**7**
2	**Participación**	**7**
3	**Mandato del Grupo de Trabajo**	**8**
4	**Documentación examinada por el Grupo de Trabajo en su séptima reunión**	**9**
5	**Cuestiones examinadas por el Grupo de Trabajo en su séptima reunión**	**10**
6	**Estudio de los costes de los derrames en relación con las cuantías límite pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992**	**10**
7	**Responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones conexas**	**11**
	• Nivel de la cuantía de limitación de los propietarios de buques y su relación con la indemnización financiada por los receptores de hidrocarburos	**11**
	• Transporte de hidrocarburos que no cumple las normas y derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad	**15**
8	**Definición de 'buque'**	**19**
9	**Procedimientos de enmienda tácita**	**21**
10	**Perfeccionamiento del sistema de contribuciones**	**22**
11	**Labor futura**	**23**

SINOPSIS

Mandato

El Grupo de Trabajo creado por la Asamblea del Fondo de 1992 en abril de 2000 celebró una reunión en febrero de 2004 bajo la presidencia del Sr. A. Popp QC (Canadá), tomando como base el siguiente mandato asignado por la Asamblea en su sesión de octubre de 2001:

a) continuar el intercambio de opiniones en cuanto a la necesidad y posibilidades de mejorar el régimen de indemnización establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, incluidas las cuestiones mencionadas en el párrafo 27.3 del documento 92FUND/A.6/4, que el Grupo de Trabajo ya había determinado pero no resuelto; y

b) rendir informe en la siguiente sesión ordinaria de la Asamblea sobre el avance de su labor y formular recomendaciones según juzgue conveniente.

Las cuestiones a las que se hace referencia en el mandato de la Asamblea fueron las siguientes:

a) La responsabilidad de los propietarios de buques
b) Los daños al medio ambiente
c) Los procedimientos alternativos de solución de controversias
d) La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos
e) La aclaración de la definición de 'buque'
f) La aplicación del sistema de contribución respecto a las entidades que prestan servicios de almacenamiento
g) La aplicación uniforme de los Convenios
h) Diversas cuestiones de índole del derecho de tratados.

Debates en las reuniones de febrero de 2004

Estudio de los costes de los derrames en relación con las cuantías límite pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992 (Sección 6)

El Grupo de Trabajo había pedido al Director que emprendiese un estudio independiente de los costes de los derrames pasados en relación con las cuantías límite pasadas, actuales y futuras de los Convenios de indemnización. El análisis preliminar de los datos sin elaborar presentados por los Clubes P&I del Grupo Internacional había indicado que se necesitaría un considerable análisis ulterior antes de poder utilizarlo para suministrar estadísticas útiles. El Director opinaba que el estudio no estaría completo hasta mayo de 2004 como más pronto.

El Grupo de Trabajo decidió que, aunque la ultimación del estudio de los costes no debía impedir su debate sobre la revisión de los Convenios de Responsabilidad Civil de 1992, las decisiones que adoptase el Grupo debían ser de carácter provisional en espera del resultado del estudio.

La cuestión de si se debe revisar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 respecto a la responsabilidad del propietario del buque y cuestiones afines (Sección 7)

Nivel de la cuantía límite del propietario del buque y su relación con la indemnización financiada por los receptores de hidrocarburos

El Grupo de Trabajo examinó la información y/o propuestas relativas a la responsabilidad del propietario del buque presentadas por las delegaciones de Australia, Canadá, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Países Bajos y el Reino Unido (Australia *et al*), la delegación italiana, la delegación observadora del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF), la delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I y las delegaciones observadoras de la Cámara Naviera Internacional (CNI) y la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO).

Las delegaciones de Australia *et al* propusieron dos opciones para su consideración. Conforme a la primera opción, se elevaría el límite de la responsabilidad para buques pequeños y la pendiente de la línea DEG/arqueo, aunque no se presentaron cifras específicas. La segunda opción preveía que, para los siniestros en que intervengan buques por encima de un arqueo determinado, digamos 5 000 toneladas brutas, habría un reparto equilibrado de la responsabilidad financiera entre los intereses del propietario del buque y de la carga, independientemente del arqueo del buque, hasta el límite existente conforme a los Convenios de 1992, de 203 millones de DEG.

La delegación italiana propuso elevar el límite de la responsabilidad del propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el establecimiento de un nivel adicional de indemnización, que sería financiada por los distintos propietarios de la carga en oposición a los receptores.

La delegación observadora del OCIMF propuso dos opciones para su consideración. La primera opción preveía revisar el límite del propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 hasta 90 millones de DEG para todos los buques, independientemente del arqueo, y revisar el Protocolo del Fondo Complementario para introducir el reparto de las contribuciones al Fondo Complementario por los propietarios de buques y receptores de hidrocarburos sobre la base de un porcentaje no especificado. La segunda opción suponía incrementar el límite de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 hasta unos 200 millones de DEG para todos los buques, sin considerar el tamaño y un incremento del límite conforme al Convenio del Fondo de 1992 en una cuantía correspondiente.

La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I no hizo ninguna propuesta específica, pero indicó que, a fin de abordar las preocupaciones del sector petrolero sobre el impacto del Fondo Complementario en el concepto del reparto de costes, los Clubes estaban dispuestos a considerar propuestas alternativas de soluciones voluntarias respecto a la sugerida originalmente por el Grupo, de elevar los límites para los buques pequeños solamente.

Las delegaciones observadoras de la CNI e INTERTANKO concordaban con las opiniones de la delegación del Grupo Internacional de Clubes P&I en que deberían abordarse las preocupaciones que hubiera sobre el impacto del Fondo Complementario en el reparto equitativo de los costes de indemnización entre los intereses del propietario del buque y de la carga mediante soluciones voluntarias del sector.

Hubo un firme apoyo por mantener un plan de indemnización internacional sencillo y viable, pero el Grupo de Trabajo estaba dividido sobre si había de enmendar las disposiciones relativas a la responsabilidad del propietario del buque. Algunas delegaciones favorecían las soluciones voluntarias del sector al desequilibrio financiero potencial creado por el Fondo Complementario, mientras que otras consideraban que la responsabilidad e indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos daba pie a importantes cuestiones de derecho civil que estaban comprendidas en el ámbito del orden público, que debía abordarse mediante legislación.

El Presidente manifestó en su resumen del debate que parecía haber un momento suficiente para mantener en observación la cuestión de la responsabilidad del propietario del buque para la siguiente reunión, cuando era de esperar que se dispondría de los resultados del estudio del Director sobre los costes de los derrames. Instaba a las delegaciones a continuar conversaciones oficiosas a fin de lograr un consenso, con vistas a consolidar las diversas opciones que se habían presentado o elaborar propuestas claras respecto a los planes voluntarios.

Transporte de hidrocarburos que no cumple las normas y derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad

El Grupo de Trabajo examinó una serie de propuestas presentadas respectivamente por las delegaciones de Canadá y el Reino Unido, la delegación de Francia, la delegación de Japón y la delegación observadora de OCIMF.

Las delegaciones de Canadá y el Reino Unido propusieron explorar cómo introducir desincentivos de coste para disuadir el transporte marítimo que no cumple las normas, al tiempo que se garantiza que los

armadores de buques tanque en buen estado de conservación no queden en desventaja en relación a otros armadores. Propusieron que el Grupo de Trabajo prestase consideración a introducir en los Convenios de indemnización una fórmula por la que el nivel de responsabilidad de los propietarios de buques se pudiese incrementar automáticamente en el caso de un siniestro en que interviniera un buque tanque que no cumple las normas, sancionando así las normas inferiores de explotación y mantenimiento, y reduciendo toda carga financiera injusta sobre los contribuyentes al Fondo de 1992.

La delegación francesa propuso que se hiciese una excepción al derecho de limitación del propietario del buque cuando los daños parecían resultar de la condición estructural del buque, lo que en su opinión era consistente con el artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que el Fondo de 1992 debiera recurrir sistemáticamente contra los fletadores a raíz de siniestros causados por buques con defectos estructurales. Aquella delegación propuso también que, cuando se negase a los propietarios de buques el derecho a limitar la responsabilidad, el asegurador debería continuar proporcionando cobertura.

La delegación japonesa propuso una enmienda al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en el sentido de que, si un siniestro causado por un buque que no cumple las normas, matriculado o fletado por un receptor en un Estado Contratante del Protocolo del Fondo Complementario, tuviese el resultado de que pagase indemnización el Fondo Complementario, el propietario de tal buque debería cargar con una responsabilidad adicional a la relativa al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ya sea sobre la base de una cuantía fija o bien como porcentaje de la indemnización pagada por el Fondo Complementario, si esta fuese menor. Aquella delegación propuso también que, además de aumentar la responsabilidad de los propietarios de buques, los receptores de hidrocarburos tras su transporte en un buque que no cumple las normas, en un Estado donde ocurriera un siniestro, deberían efectuar contribuciones adicionales al Fondo Complementario, en primer lugar por una cuantía igual a la responsabilidad adicional del propietario del buque, o la responsabilidad del propietario del buque en total, y en segundo lugar por una cuantía calculada sobre la base de la participación de los receptores de los hidrocarburos recibidos y frente al saldo neto de la indemnización del Fondo Complementario.

La delegación observadora del OCIMF propuso una enmienda a la prueba del derecho del propietario del buque a limitar la responsabilidad, por ejemplo volviendo a la prueba de la 'falta o culpa' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, con la advertencia de que el Fondo de 1992 debería continuar pagando indemnización en espera de la resolución de toda controversia por responsabilidad.

La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I expresó el parecer de que el sistema de indemnización no debería utilizarse para sancionar al armador que no cumple las normas, teniendo en cuenta que los propietarios de buques con historiales de muchas reclamaciones ya pagaban más por medio de las primas de seguros, y que rebajar el umbral del derecho del propietario del buque a limitar la responsabilidad llevaría al resultado políticamente inaceptable de que el sector de los hidrocarburos raramente contribuiría al coste de la indemnización por daños debidos a la contaminación.

Estas opiniones fueron apoyadas por una serie de delegaciones, que también llamaron la atención sobre las dificultades de definir un buque 'que no cumple las normas'. Otras delegaciones expresaron voluntad por explorar más a fondo la posibilidad de aceptar la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas, dentro del marco jurídico de los Convenios de indemnización, a reserva de una aclaración ulterior de algunas de las condiciones en las que el propietario del buque perdería el derecho a limitar la responsabilidad.

Definición de 'buque' (Sección 8)

El Grupo de Trabajo examinó los textos convencionales presentados por Australia *et al* para enmendar la definición de 'buque' en virtud de los Convenios de 1992, a fin de aclarar las circunstancias en las que los Convenios se aplicarían a los buques tanque sin carga, y en particular si la salvedad en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se aplicaba a todos los buques tanque y no solamente a los buques mineraleros/graneleros/petroleros (OBO). Las delegaciones patrocinadoras presentaron dos opciones, una que procuraba eliminar la ambigüedad en la definición tal como era actualmente interpretada por la Asamblea del Fondo de 1992, es decir que la salvedad en la definición se aplicaba a todos los buques tanque, y la otra que enmendaba la definición de modo que se excluyese de la salvedad a

todos los buques tanque especializados, incluidos los construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos no persistentes.

Algunas delegaciones favorecían la interpretación existente, haciendo la observación de que los Convenios de indemnización se refieren solamente a los siniestros que conciernen el transporte de hidrocarburos persistentes, y que excluir de la salvedad a todos los buques tanque especializados tendría el resultado de que los siniestros en que intervienen derrames de fueloil para calderas de buques tanque quimiqueros fuesen cubiertos por los Convenios, lo que en su opinión nunca había sido la intención cuando se redactaron los Convenios.

Algunas delegaciones no estaban convencidas de la necesidad de enmendar la definición de 'buque'. Con todo, había una preferencia general por enmendar la definición para excluir de la salvedad los buques tanque especializados, aunque se consideraba que el borrador del texto propuesto por Australia *et al* era ambiguo y que por tanto era necesario profundizar los trabajos.

Procedimientos de enmienda tácita (Sección 9)

El Grupo de Trabajo examinó una propuesta de las delegaciones de Australia *et al* de enmendar el procedimiento de enmienda tácita para poder revisar los límites financieros de los Convenios con mayor periodicidad dentro de líneas generales similares a los procedimientos que constan en el Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional. Los límites en virtud de ese Convenio se revisan cada cinco años y las revisiones surten efecto seis meses después de haberse notificado a los Estados Partes, a menos que una mayoría de los Estados registren su desaprobación dentro de los tres meses siguientes a la notificación.

Hubo considerable apoyo por la propuesta en principio. Aunque algunas delegaciones favorecían el enfoque adoptado en el Convenio de Montreal de 1999, otras preferían el procedimiento del artículo 24 del Protocolo del Fondo Complementario, que se modelaba en el procedimiento de enmienda tácita del Convenio del Fondo de 1992, pero con plazos considerablemente más cortos para los diversos pasos que conlleva el incremento de los límites.

El Grupo de Trabajo examinó también una propuesta de las delegaciones de Australia *et al* de utilizar el procedimiento de enmienda tácita para introducir ciertos cambios administrativos que podría mejorar o resolver los problemas relativos al funcionamiento del Fondo de 1992, tales como las funciones de la Asamblea y el Director, y los requisitos para la constitución del quórum de la Asamblea.

Varias delegaciones, si bien reconocían los beneficios potenciales de introducir procedimientos de enmienda tácita respecto a cuestiones administrativas, particularmente para abordar el problema relativo al quórum, manifestaron que se requería cautela para cerciorarse de que todo cambio fuera consistente con el derecho internacional y que las enmiendas a los procedimientos administrativos podrían afectar a la constitución del Fondo.

En su resumen, el Presidente manifestó que la cuestión del quórum era grave, en particular si la falta de quórum impidiese alguna vez que el Fondo se ocupase de un siniestro importante de contaminación, y que por tanto esta cuestión precisaba nuevo examen a fin de hallar una solución duradera.

Perfeccionamiento del sistema de contribución (Sección 10)

El Grupo de Trabajo tomó nota de una propuesta de la delegación de los Países Bajos de incorporar en una versión revisada del Convenio de 1992 dos disposiciones que figuran en el Convenio de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), una relativa al concepto de 'receptor' y la otra relativa a la definición de 'hidrocarburos sujetos a contribución'. La primera brindaría a las compañías de almacenamiento, en determinadas condiciones, la posibilidad de pasar la recaudación de contribuciones a sus principales, mientras que la segunda tendría como resultado que los hidrocarburos transferidos directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, en el transcurso del transporte del puerto o terminal de carga original al puerto o terminal de destino final, fuesen considerados como hidrocarburos sujetos a contribución solamente respecto a la recepción en el destino final.

Labor futura (Sección 11)

Debido a la falta de tiempo, no se trataron todas las cuestiones suscitadas por las delegaciones en los documentos, a saber: Perfeccionamiento del sistema de contribuciones; presentación de informes sobre hidrocarburos y pago de contribuciones; seguro obligatorio para los buques que transporten menos de 2000 toneladas de carga; fusión de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo en un solo Convenio; eliminación de las disposiciones de prescripción de seis años en los Convenios de 1992; y cuota mínima de entrada al Fondo.

Se acordó que el orden del día de la siguiente reunión del Grupo de Trabajo debía, además de abordar las cuestiones pendientes mencionadas, incluir el examen de propuestas más precisas, preferiblemente en forma de textos convencionales, respecto a un conjunto de indemnización total, incluida la cuestión del transporte marítimo que no cumple las normas, y propuestas de delegaciones del sector de planes voluntarios para abordar las cuestiones relativas al reparto de los costes de los derrames de hidrocarburos y el transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.

Próxima reunión

El Grupo de Trabajo decidió celebrar una reunión durante la semana del 24 de mayo de 2004 con motivo de las sesiones de los órganos rectores de los FIDAC.

1 Introducción

1.1 El 3er Grupo de Trabajo intersesiones fue creado por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 4ª sesión extraordinaria, celebrada en abril de 2000, para evaluar la idoneidad del sistema internacional de indemnización constituido por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El Grupo celebró su séptima reunión del 24 al 27 de febrero de 2004, bajo la presidencia del Sr. Alfred Popp QC (Canadá)[<1>].

1.2 Conforme a la decisión de la Asamblea, fueron invitados a participar en calidad de observadores los Estados Miembros del Fondo de 1971 así como los Estados y Organizaciones que tenían condición de observadores en el Fondo de 1992.

2 Participación

2.1 Estuvieron representados en la séptima reunión del Grupo de Trabajo los siguientes Estados Miembros:

Alemania
Antigua y Barbuda
Argelia
Argentina
Australia
Bahamas
Bélgica
Camerún
Canadá
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)
Chipre
Colombia
Congo
Dinamarca
Emiratos Árabes Unidos
España
Federación de Rusia
Filipinas
Finlandia
Francia
Ghana
Granada
Grecia
India
Irlanda
Islas Marshall
Italia
Japón
Liberia
Malta
México
Nigeria
Noruega
Nueva Zelandia
Países Bajos
Panamá
Polonia
Portugal
Reino Unido
República de Corea
Singapur
Suecia
Tanzania
Trinidad y Tabago
Túnez
Vanuatu
Venezuela

[<1>] La sexta reunión del Grupo de Trabajo, que debía haberse celebrado el 23 de octubre de 2003, fue cancelada debido a que no se disponía de tiempo suficiente durante las sesiones de octubre de 2003 de los órganos rectores de los FIDAC.

2.2 Estuvieron representados como observadores en la reunión los siguientes Estados no Miembros:

Arabia Saudita	Chile	Irán (República Islámica del)
Brasil	Ecuador	Pakistán

2.3 Las siguientes organizaciones intergubernamentales y organizaciones internacionales no gubernamentales participaron en la reunión del Grupo de Trabajo como observadoras:

Organizaciones intergubernamentales:
Comisión Europea
Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971
Organización Marítima Internacional (OMI)

Organizaciones internacionales no gubernamentales:
Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (INTERTANKO)
BIMCO
Cámara Naviera Internacional (CNI)
Comité Marítimo Internacional (CMI)
Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
Grupo Internacional de Clubes P&I
Internacional Amigos de la Tierra (FOEI)
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Unión Internacional de Salvadores (ISU)

3 Mandato del Grupo de Trabajo

3.1 En su 6ª sesión, celebrada en octubre de 2001, la Asamblea asignó al Grupo de Trabajo el siguiente mandato revisado (documento 92FUND/A.6/28, párrafo 6.49):

a) continuar el intercambio de opiniones en cuanto a la necesidad y posibilidades de mejorar el régimen de indemnización establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, incluidas las cuestiones mencionadas en el párrafo 27.3 del documento 92FUND/A.6/4, que el Grupo de Trabajo ya había determinado pero no resuelto; y

b) rendir informe en la siguiente sesión ordinaria de la Asamblea sobre el avance de su labor y formular recomendaciones según juzgue conveniente.

3.2 Las cuestiones a las que se hace referencia en la decisión de la Asamblea fueron las siguientes:

a) La responsabilidad de los propietarios de buques

b) Los daños al medio ambiente

c) Los procedimientos alternativos de solución de controversias

d) La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

e) La aclaración de la definición de 'buque'

f) La aplicación del sistema de contribución respecto a las entidades que prestan servicios de almacenamiento

g) La aplicación uniforme de los Convenios

h) Diversas cuestiones de índole del derecho de tratados

4 Documentación examinada por el Grupo de Trabajo en su séptima reunión

4.1 Los siguientes documentos fueron presentados en la séptima reunión del Grupo de Trabajo:

92FUND/WGR.3/19/14	Lista de documentos anteriores (Director)
92FUND/WGR.3/19	Estudio de los costes de derrames pasados en relación con las cuantías límite actuales y futuras de los convenios de 1992 (Director)
92FUND/WGR.3/19/1	Equilibrio de la responsabilidad financiera entre los intereses de los propietarios de buques y de la carga (Australia, Canadá, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Nueva Zelandia, Países Bajos y el Reino Unido)
92FUND/WGR.3/19/2	Definición de 'buque', procedimiento de aceptación tácita, falta de presentación de informes sobre hidrocarburos y cobertura de seguro para buques que transporten menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos como carga (Australia, Canadá, Federación de Rusia, Francia, Italia, Nueva Zelandia, Países Bajos, y el Reino Unido)
92FUND/WGR.3/19/3	Revisión de los objetivos y fines de los Convenios de Responsabilidad e Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (OCIMF)
92FUND/WGR.3/19/4	Mejoras posibles del régimen internacional de indemnización para los daños de contaminación por hidrocarburos (OCIMF)
92FUND/WGR.3/19/5	Perfeccionamiento del sistema de contribuciones (Países Bajos)
92FUND/WGR.3/19/6	Modificación del artículo VIII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992 (Internacional Amigos de la Tierra)
92FUND/WGR.3/19/7	Consideraciones sobre seguros, certificación y responsabilidad (Canadá y el Reino Unido)
92FUND/WGR.3/19/8	Cuestiones relativas a la responsabilidad del propietario del buque y el asegurador (Francia)
92FUND/WGR.3/19/9	Derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, encauzamiento de la responsabilidad y reparto de los pagos de indemnización (Grupo internacional de Clubes P&I)
92FUND/WGR.3/19/10	Medidas adoptadas por los Clubes P&I en relación con los buques que no cumplen las normas (Grupo Internacional de Clubes P&I)
92FUND/WGR.3/19/11	Responsabilidad de los propietarios de la carga (Italia)
92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1	Promoción de un transporte marítimo de calidad (Japón)
92FUND/WGR.3/19/13	Responsabilidad del propietario del buque, reparto de los pagos de indemnización y transporte de hidrocarburos que no cumple las normas (CNI e INTERTANKO)
92FUND/WGR.3/19/15	Sistema de certificación de la calidad de los buques (Grupo Internacional de Clubes P&I)
92FUND/WGR.3/19/16	Las compañías de almacenamiento de tanques deben poder revelar la identidad de su principal para evitar el pago de contribuciones (FETSA)

4.2 Durante los debates se hizo referencia a los informes del Grupo de Trabajo sobre su segunda, tercera, cuarta y quinta reuniones (documentos 92FUND/A.6/4 (véase 92FUND/WGR.3/9), 92FUND/A.7/4 (véase 92FUND/WGR.3/12) y 92FUND/A/ES.7/6 (véase 92FUND/WGR.3/15)). En cuanto a los documentos presentados a estas reuniones, se hace referencia a esos informes.

5 Cuestiones examinadas por el Grupo de Trabajo en su séptima reunión

El Grupo de Trabajo respaldó la propuesta del Presidente de estructurar así los debates:

1. Estudio de los costes de los derrames en relación con las cuantías límite pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992.

2. La cuestión de si se debe revisar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 respecto a la responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones conexas:

   a) Nivel de la cuantía de limitación de los propietarios de buques y su relación con la responsabilidad financiada por los receptores de hidrocarburos;
   b) transporte de hidrocarburos que no cumple las normas;
   c) criterio que rige el derecho del propietario del buque a la limitación;
   d) derecho del asegurador de revocar la cobertura.

3. Otras cuestiones en las que cabría considerar enmiendas si hubiese una revisión:

   a) Definición de 'buque',
   b) procedimientos de enmienda tácita;
   c) perfeccionamiento del sistema de contribución;
   d) disposiciones de prescripción.

6 Estudio de los costes de los derrames en relación con las cuantías límite pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992

6.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.3/19 presentado por el Director. Se tomó nota de que el Director había recibido, por medio de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), datos sobre costes que habían sido presentados por todos excepto dos de los Clubes P&I que integran el Grupo Internacional con respecto a unos 7 800 siniestros de contaminación. Se tomó nota además de que el análisis preliminar de los datos sin elaborar había indicado que se necesitaría considerable análisis ulterior antes de poder utilizarlos para facilitar estadísticas útiles, ya que los Clubes habían presentado cifras del total de los pagos por siniestro que no diferenciaban, por ejemplo, entre los pagos efectuados en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil, los pagos efectuados en exceso de los límites de los Convenios o los pagos efectuados como reembolsos a los Fondos. Se tomó nota asimismo de que el Director opinaba que el estudio no estaría completo hasta mayo de 2004 como más pronto.

6.2 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I manifestó que, si bien lamentaba que la considerable cantidad de datos presentados por los Clubes no estaba en una forma que se pudiera utilizar para el estudio, muchos de los Clubes no conservaban los archivos de siniestros más de dos años después de cerrarlos y que, a consecuencia de ello, no siempre se disponía de expedientes completos de los pagos de indemnización. Manifestó además que los Clubes estaban actualmente revisando sus expedientes para determinar hasta qué punto podían distinguir entre los pagos de indemnización por daños debidos a la contaminación y otros costes, tales como los relativos a la retirada de los restos del naufragio y honorarios jurídicos y técnicos, y que informarían al Fondo de 1992 en un futuro próximo.

6.3 El Grupo de Trabajo decidió que, si bien la conclusión del estudio de los costes no debería obstaculizar su debate sobre la revisión del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, toda decisión del Grupo deberá ser de base provisional, en espera del resultado del estudio.

7 Responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones conexas

7.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en los siguientes documentos:

92FUND/WGR.3/19/1 (Australia, Canadá, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Nueva Zelandia, Países Bajos y el Reino Unido);

92FUND/WGR.3/19/2 (Australia, Canadá, Federación de Rusia, Francia, Italia, Nueva Zelandia, Países Bajos, y el Reino Unido);

92FUND/WGR.3/19/3, 92FUND/WGR.3/19/4 (Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras);

92FUND/WGR.3/19/7 (Canadá y el Reino Unido);

92FUND/WGR.3/19/8 (Francia);

92FUND/WGR.3/19/9, 92FUND/WGR.3/19/10, 92FUND/WGR.3/19/15 (Grupo Internacional de Clubes P&I);

92FUND/WGR.3/19/11 (Italia);

92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1 (Japón);

92FUND/WGR.3/19/13 (Cámara Naviera Internacional y Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque).

Nivel de la cuantía de limitación de los propietarios de buques y su relación con la indemnización financiada por los receptores de hidrocarburos

7.2 La delegación del Reino Unido presentó el documento 92FUND/WGR.3/19/1 en nombre de las delegaciones patrocinadoras de Australia, Canadá, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Países Bajos y el Reino Unido (Australia *et al*) y manifestó que, tras la aprobación del Protocolo al Fondo Complementario en 2003, era ahora necesario llevar a cabo una revisión fundamental de las responsabilidades financieras en los regímenes fundamentales con el objetivo de introducir una mayor equidad en las contribuciones entre propietarios de buques y aseguradores por una parte y los intereses de la carga por la otra. Los patrocinadores del documento esbozaron dos posibles opciones, una que elevaba los límites de los propietarios de buques basados en el arqueo conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la otra que reducía los límites de ese Convenio pero introducía un reparto de la responsabilidad financiera entre propietarios de buques e intereses de la carga hasta el límite existente del Fondo de 1992.

7.3 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, con la primera opción, el límite de responsabilidad para los buques pequeños hasta un arqueo determinado, pero no especificado, se incrementaría por encima del límite existente de 4,5 millones de DEG para los buques pequeños. Se tomó nota de que, para buques mayores, las delegaciones patrocinadoras habían propuesto que se aumentase la cuantía adicional en DEG por tonelada de arqueo bruto de tal manera que el límite existente de 90 millones de DEG del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se aplicase a buques con un arqueo inferior al actual. Se tomó nota también de que, al proponer estas enmiendas al 'mínimo de los buques pequeños' y la pendiente de la línea DEG/arqueo, las delegaciones patrocinadoras no habían especificado cifras. Se observó, sin embargo, que aquellas delegaciones habían argumentado que la experiencia de los siniestros pasados había mostrado claramente que el arqueo de un buque concreto no era necesariamente el factor más importante para determinar el coste total de las reclamaciones derivadas de un siniestro, y que varios siniestros en que intervinieron buques en el extremo inferior de la escala de arqueo, tales como el *Nakhodka* (13 195 AB) y el *Erika* (19 666 AB), se habían traducido en que el riesgo financiero de los intereses de la carga fuese desproporcionado con respecto al del propietario del buque. El Grupo de Trabajo tomó nota de que la propuesta iba más allá del Acuerdo voluntario propuesto sobre Indemnización por Contaminación de los Propietarios de Pequeños Petroleros (STOPIA), que

estaba elaborando el Grupo Internacional de Clubes P&I, que sólo se aplicaría a los buques inscritos en los Clubes del Grupo Internacional y se limitaría a los daños por contaminación en Estados que fueran partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Se tomó nota de que las delegaciones patrocinadoras creían que la naturaleza voluntaria y otras limitaciones del STOPIA eran tales que se necesitaba una revisión de los límites del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 mediante una enmienda del artículo V.

7.4 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, en la segunda opción, las delegaciones patrocinadoras habían propuesto que, para los siniestros en que intervinieran buques por encima de un arqueo determinado, digamos 5 000 toneladas de arqueo bruto, para los que el límite del propietario del buque era actualmente 4,5 millones de DEG, se haría un reparto equilibrado de la responsabilidad financiera entre el propietario del buque y los intereses de la carga, independientemente del arqueo del buque, y los pagos de las reclamaciones hasta el límite existente en virtud de los Convenios de 1992 de 203 millones de DEG. Se observó que las delegaciones patrocinadoras no habían especificado cómo se habían de repartir los pagos de las reclamaciones según la propuesta, y que este reparto tendría que ser decidido, en su opinión, por una Conferencia Diplomática. Se tomó nota, sin embargo, de que las delegaciones patrocinadoras preveían que, si el total de las reclamaciones excediese del límite en virtud de los Convenios de 1992, el Protocolo relativo al Fondo Complementario en su forma existente se aplicaría en aquellos Estados que eligieran ser partes en el Protocolo. Se tomó nota también de que la segunda opción requeriría, en opinión de las delegaciones patrocinadoras, un cambio más sustancial de los Convenios fundamentales, ya que se desplazaría el acento de los límites de responsabilidad en virtud de cada Convenio a la cuantía de las reclamaciones que recaen primero en el propietario del buque y después conjuntamente en el propietario del buque y el Fondo de 1992.

7.5 La delegación italiana presentó el documento 92FUND/WGR.19/11 en el que proponía una revisión del régimen de indemnización para establecer un equilibrio más equitativo entre todos los Estados Partes en los Convenios con respecto al pago de indemnización, garantizando así que el sistema permanezca políticamente sostenible. El Grupo de Trabajo tomó nota de que las propuestas específicas de la delegación italiana eran elevar el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y establecer un nivel adicional de indemnización que sería financiado por los distintos propietarios de la carga (en oposición a los receptores de hidrocarburos) identificados por el conocimiento de embarque de una carga concreta. Se tomó nota de que la contribución financiera del propietario de la carga debería, en opinión de la delegación italiana, estar cubierta por garantías financieras o un seguro con límites equivalentes al menos al tope establecido respecto a la responsabilidad del propietario del buque.

7.6 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.3/19/3 presentado por Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF), que presentaba el trasfondo histórico que llevó a las Conferencias Diplomáticas de 1969, 1971, 1984 y 1992 a través de las cuales había evolucionado el régimen existente de responsabilidad e indemnización. Se tomó nota de que el documento se centraba en los principales objetivos de las Conferencias, las preocupaciones que fueron suscitadas por las delegaciones a la sazón y cómo éstas habían llevado a transacciones al aprobar los textos definitivos de los Convenios.

7.7 Al presentar su segundo documento (documento 92FUND/WGR.3/19/4) la delegación observadora de OCIMF explicó la base de su propuesta, cuya intención era cerciorarse de que se cumpliesen dos objetivos primarios, a saber proporcionar indemnización pronta y apropiada a los que sufren daños debidos a la contaminación por derrames de hidrocarburos y brindar un incentivo para una reducción de la incidencia de derrames de hidrocarburos, creando un mecanismo para alentar las mejoras en la seguridad marítima. Se tomó nota de que la delegación de OCIMF había expresado el parecer de que, como los derrames de buques pequeños podían ser tan caros como los derrames de grandes buques, era ilógico e inapropiado tener una escala móvil para la responsabilidad del propietario del buque, y proponía por tanto un límite fijo de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que se aplicase a todos los petroleros independientemente de su tamaño o capacidad. Se tomó nota también de que la

delegación de OCIMF había propuesto que, a fin de evitar cualquier efecto adverso en los buques pequeños de algunos Estados, se podía introducir en el Convenio de Responsabilidad Civil una disposición similar a la del Convenio SNP por la que los Estados podrían exceptuar a los petroleros por debajo de determinado arqueo bruto, que se dedicasen solamente al comercio nacional de cabotaje, de la aplicación del Convenio, lo que podría ser cubierto por requisitos nacionales específicos para tales petroleros.

7.8 El Grupo de Trabajo tomó nota de dos opciones específicas propuestas por OCIMF. La primera opción preveía una revisión del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, introduciendo un límite único de responsabilidad de 90 millones de DEG para todos los buques, independientemente del tamaño, y una revisión del Protocolo al Fondo Complementario, con contribuciones al Fondo Complementario repartidas entre los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos sobre una base porcentual a determinar. La segunda opción preveía una revisión del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, elevando el límite de responsabilidad a unos 200 millones de DEG para todos los buques, independientemente del tamaño, y una revisión del Convenio del Fondo de 1992, introduciendo un aumento correspondiente en el límite del Fondo.

7.9 Al presentar el documento 92FUND/WGR.3/19/9 la delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I manifestó que, si bien el estudio de costes a que se refiere la sección 6 sin duda brindaría interesante información de fondo, en opinión de aquella delegación, los propietarios de buques y los intereses de la carga habían contribuido cantidades aproximadamente comparables a lo largo del periodo del estudio, y que por lo tanto las conclusiones del estudio no deberían determinar por sí mismas la postura del Grupo de Trabajo sobre cuestiones pendientes, incluido el reparto de la carga. La delegación manifestó además que, si bien el historial de las reclamaciones sugería que raramente sería invocado el Fondo Complementario, los Clubes estaban dispuestos a explorar las otras propuestas de soluciones voluntarias en lugar de su propuesta original de incrementar los límites para buques pequeños (STOPIA), a fin de abordar el impacto del Fondo Complementario en el concepto del reparto del coste, si esa cuestión preocupaba a los Estados y el sector petrolero, toda vez que los Clubes consideraban que las soluciones voluntarias del sector sobre el reparto podrían obviar la necesidad de enmendar los Convenios, evitando con ello los problemas jurídicos y prácticos que se seguirían.

7.10 Las delegaciones observadoras de la Cámara Naviera Internacional (CNI) y la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO) presentaron el documento 92FUND/WGR.3/19/13. Dichas delegaciones expresaron la opinión de que los incrementos del nivel de indemnización disponibles en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 que habían entrado en vigor en 2003 habían abordado cualesquiera insuficiencias, y que toda preocupación sobre el impacto del Fondo Complementario en el concepto del reparto equitativo de los costes de indemnización entre los propietarios de buques y los intereses de la carga debería abordarse a través de soluciones voluntarias del sector. Aquellas delegaciones instaron al Grupo de Trabajo a aplazar un nuevo examen de la cuestión hasta que se dispusiese de los resultados del estudio del Director sobre los costes de los derrames y las propuestas del sector para abordar el reparto equitativo.

7.11 El Presidente observó que el Grupo de Trabajo tenía que considerar seis opciones, que en principio eran las siguientes:

1) La revisión tradicional de los límites del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 incrementando el mínimo para buques pequeños y la fuerte pendiente de la línea DEG/arqueo para buques mayores (Australia *et al.*);

2) el reparto de la responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil actual entre los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos (Australia *et al.*);

3) elevar el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y la introducción de un tercer nivel de responsabilidad de la carga (Italia);

4) elevar los límites conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 (OCIMF);

5) elevar la responsabilidad del propietario del buque a una cantidad única, independientemente del arqueo del buque, y/o reparto de las contribuciones al Fondo Complementario entre el propietario del buque y los receptores de hidrocarburos (OCIMF);

6) ajuste del reparto de la carga financiera entre los propietarios de buques y los intereses de la carga por medio de soluciones voluntarias (Grupo Internacional de Clubes P&I).

7.12 Varias delegaciones expresaron la opinión de que, si bien el Fondo Complementario tenía el potencial de crear un desequilibrio si se invocase dicho Fondo para pagar indemnización, ello no justificaba una revisión de los Convenios de 1992, que podría, en su opinión, poner en peligro todo el sistema de indemnización. Aquellas delegaciones consideraban que la solución más apropiada sería que los sectores naviero y petrolero llegasen a un acuerdo sobre cómo abordar el desequilibrio a través de la autorregulación por medio de soluciones voluntarias.

7.13 Otras delegaciones expresaron la opinión opuesta y manifestaron que una de las condiciones que se habían acordado cuando se aprobó el Protocolo relativo al Fondo Complementario fue que se revisase el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Aquellas delegaciones observaron que la base original del Convenio del Fondo de 1971 había sido garantizar que se dispusiera de indemnización adecuada por encima de lo que era asegurable de modo realista en la época, pero que ahora que se disponía de cobertura de seguro adecuada para los propietarios de buques, el hincapié debía hacerse en el reparto equitativo. Aquellas delegaciones creían que, si bien las propuestas voluntarias del sector eran encomiables y podrían desempeñar un papel útil durante cualquier periodo de transición antes de la ratificación generalizada de los Convenios revisados, los problemas del derecho de tratados no eran insuperables y no justificaban mantener el *statu quo*.

7.14 Algunas delegaciones destacaron que el principal objetivo del régimen internacional de indemnización era garantizar una indemnización pronta y adecuada para las víctimas. Expresaron la opinión de que el régimen había funcionado bien, en general, y que una razón era su relativa sencillez. Se sostenía que era importante, por tanto, cerciorarse de que cualquier cambio no obstaculizase el funcionamiento del régimen en detrimento de las víctimas.

7.15 Varias delegaciones consideraban inapropiado depender permanentemente de soluciones voluntarias, ya que, en su opinión, la responsabilidad y la indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos daban pie a importantes cuestiones de derecho civil que entraban en el campo del orden público, y que había que acometer mediante legislación. Se señaló además que no todos los buques que transportaban hidrocarburos persistentes como carga estaban inscritos en los Clubes P&I pertenecientes al Grupo Internacional.

7.16 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I manifestó que la propuesta considerada por los sectores naviero y petrolero, según la cual ambas industrias contribuirían al Fondo Complementario, no era considerada por los Clubes P&I como solución provisional en espera de la revisión de los Convenios de 1992, y tampoco la consideraban afín a los planes voluntarios de TOVALOP y CRISTAL que se habían aplicado en todo el mundo. Aquella delegación manifestó que la participación de los propietarios de buques en el tercer nivel de indemnización tendría competencia legal en la medida en que futuros contratos de fletamento garantizarían que los propietarios de buques contribuyesen a la indemnización pagada en virtud del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

7.17 Varias delegaciones manifestaron que consideraban las propuestas de Australia *et al* merecedoras de consideración ulterior, pero expresaron la opinión de que la propuesta de Italia podría crear problemas de jurisdicción, teniendo en cuenta que los cargamentos con frecuencia cambiaban de propietario durante una travesía de una terminal de carga a su destino final. Algunas delegaciones manifestaron que, aunque no estaban a favor de un sistema voluntario basado en la autorregulación del sector, todavía no estaban en situación de decidir el mejor enfoque en lo que respecta a revisar los Convenios, en espera del resultado del estudio de costes que emprenderá el Director.

7.18 Algunas delegaciones expresaron interés en la propuesta italiana, que en su opinión, merecía consideración ulterior.

7.19 Resumiendo el debate, el Presidente observó que, si bien había sólido apoyo por mantener un régimen internacional de indemnización simple y viable, el Grupo de Trabajo estaba dividido en cuanto a si debía enmendar las disposiciones relativas a la responsabilidad de los propietarios de buques, que estaba en el fondo de toda decisión de revisar el régimen. Señaló que el actual régimen había funcionado bien en general y había hecho posible acordar un altísimo porcentaje de todas las reclamaciones sin litigar, y que los problemas se habían encontrado sobre todo en relación con unos pocos grandes siniestros en que la cuantía total de indemnización había sido insuficiente para pagar íntegramente a todos los demandantes. Puntualizó que, con todo, era esencial de vez en cuando dar un paso atrás y examinar cómo funcionaba el sistema, y si había necesidad de actualizar el régimen. Subrayó la importancia de continuar la labor hacia un consenso, puesto que sería muy de lamentar, e iría en detrimento de las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, si algunos Estados decidiesen retirarse del sistema para seguir sus propias soluciones. Indicó además que el Grupo de Trabajo había tenido gran número de opciones para su consideración y que era importante tratar de reducir las opciones a dos, que serían examinadas por el Grupo de Trabajo. Manifestó también que, si tuviese lugar una revisión, sería necesario integrar estas opciones en una propuesta viable, que se podría presentar a una futura Conferencia Diplomática. Afirmó que, si bien existía algún apoyo a los planes voluntarios, también se había expresado cierto escepticismo respecto a confiar en tales planes como solución permanente. El Presidente consideró que, además de la cuestión de adoptar o no disposiciones voluntarias o legales, había otras cuestiones y preocupaciones respecto a los Convenios que sólo se podían abordar a través de su revisión.

7.20 En conclusión, el Presidente manifestó que creía que el debate había creado suficiente momento para mantener sometida a examen la cuestión de la responsabilidad de los propietarios de buques en la revisión para la próxima reunión del Grupo de Trabajo en mayo de 2004, cuando era de esperar que se dispusiera de los resultados del estudio del Director sobre los costes de los derrames de hidrocarburos. Instó a las delegaciones a continuar mientras tanto conversaciones informales a fin de lograr un consenso, con vistas a consolidar las diversas opciones o elaborar propuestas claras respecto a los planes voluntarios.

Transporte de hidrocarburos que no cumple las normas y derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad

7.21 Al presentar el documento 92FUND/WGR.3/19/7 las delegaciones de Canadá y el Reino Unido manifestaron que toda revisión del régimen de indemnización debía abordar la necesidad de reducir al mínimo el riesgo de los siniestros de contaminación sin sancionar a los buques en buen estado de conservación y los propietarios responsables o quitar méritos al objetivo principal del régimen de garantizar la indemnización puntual de las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Aquellas delegaciones se refirieron al estudio del sistema de seguros marítimos internacionales que realizaba el Comité de Transporte Marítimo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) para determinar si, sin perjuicio para las víctimas en potencia, era factible eliminar la cobertura de seguro para el transporte marítimo que no cumple las normas, al tiempo que se mantiene la cobertura de distribución del riesgo necesaria para el resto de la industria. Se señaló que el resultado del estudio de la OCDE tenía pertinencia directa sobre la labor del Grupo de Trabajo en la medida en que la explotación de petroleros que no cumplen las normas probablemente dé pie a, o presente el riesgo de,

reclamaciones de indemnización en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Aquellas delegaciones manifestaron que el régimen de indemnización nunca estuvo pensado para brindar un medio de asegurar las consecuencias de los siniestros en que intervinieran petroleros que no cumplen las normas, y que ello sería inaceptable si los altos niveles de protección financiera ahora disponibles actuasen como red de protección por la falta de inversión en la seguridad y mantenimiento del buque o la falta de cumplimiento de las normas internacionales.

7.22 Las delegaciones patrocinadoras propusieron explorar cómo introducir desincentivos de coste para disuadir el transporte marítimo que no cumple las normas, al tiempo que se asegura que los armadores de petroleros bien conservados no queden en desventaja en relación a otros armadores. Se señaló que, mientras que las supervisiones por el Estado rector del puerto habían resultado en la prohibición de buques que no cumplen las normas en algunas regiones, el hecho de que continuasen explotándose en otras partes del mundo significaba que todavía ocurrirían siniestros debidos a la contaminación, exponiendo con ello al Fondo de 1992 a nuevos requerimientos de pago de indemnización. Aquellas delegaciones hicieron un llamamiento a los Clubes P&I para que fuesen más transparentes en lo que respecta a sus prácticas para vigilar las normas de seguridad y gestión de los buques y los desincentivos, en su caso, que existían para disuadir el transporte marítimo que no cumple las normas. Las delegaciones patrocinadoras propusieron que, a la luz del resultado del estudio de la OCDE que se esperaba quedase finalizado en abril de 2004, el Grupo de Trabajo prestase consideración a introducir en los Convenios de indemnización una fórmula por la cual el nivel de responsabilidad del propietario del buque se pudiese elevar automáticamente en el caso de un siniestro en que interviniese un petrolero que no cumple las normas, sancionando así las normas deficientes de explotación y mantenimiento y reduciendo toda carga financiera injusta sobre los contribuyentes al Fondo de 1992.

7.23 La delegación francesa presentó el documento 92FUND/WGR.3/19/8, que pedía una revisión del derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad y el papel del asegurador en casos en que el buque estuviera en malas condiciones. Se señaló que los Convenios de indemnización existentes actuaban en contra de los demás Convenios adoptados por la Organización Marítima Internacional en el sentido de que, lejos de alentar el empleo de buques seguros y de calidad, hacían posible, al limitar la responsabilidad del propietario del buque, limitar el riesgo financiero involucrado en el empleo de buques que no cumplen las normas. La delegación francesa recordó que debates anteriores en el Grupo de Trabajo habían dejado sentado que no existía consenso a favor de la vuelta a las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, que determinaban cuando se debía privar al propietario del buque del derecho a limitar su responsabilidad, o de extender el derecho de acción contra el fletador en caso de negligencia. Por lo tanto, la delegación francesa proponía que los Convenios fuesen enmendados de tal manera que el coste de los daños por contaminación fuese sufragado por los que emplean buques que no cumplen las normas, sin imponer ninguna carga adicional a los propietarios que promuevan buques de calidad, al tiempo que se garantiza la indemnización puntual de las víctimas. La delegación francesa observó que, con el régimen actual, el asegurador tenía el derecho de revocar la cobertura de seguro en caso de que el propietario del buque no tenga derecho a limitar su responsabilidad. Dicha delegación proponía dos enmiendas al régimen de responsabilidad, primero que se hiciese excepción al derecho de limitación del propietario del buque cuando los daños pareciesen ser resultado de la condición estructural del buque, y segundo que en tales circunstancias el asegurador continuase proporcionando la cobertura necesaria. La delegación francesa expresó la opinión de que su propuesta respecto a inhabilitar el derecho a limitar la responsabilidad del propietario del buque estaba de acuerdo con el artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Dicha delegación proponía además que el Fondo de 1992 recurriese sistemáticamente contra los fletadores a raíz de siniestros causados por buques con defectos estructurales.

7.24 La delegación japonesa presentó el documento 92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1 que expone propuestas específicas para casos que afecten al Fondo Complementario en los que los propietarios de buques soportarían alguna carga financiera adicional por encima de los límites actuales en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, lo que contribuiría a promover los buques de calidad y con ello reducir el riesgo de daños por contaminación. Aquella

delegación proponía que, si un siniestro causado por un buque que no cumple las normas tuviese el resultado de que el Fondo Complementario pagase indemnización, el propietario de tal buque debería soportar una responsabilidad adicional a la del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ya sea sobre la base de una cuantía fija o como porcentaje de la indemnización pagada por el Fondo Complementario, si esta es inferior. La delegación japonesa propuso que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 fuese enmendado para imponer esta responsabilidad adicional a los propietarios de buques matriculados o fletados por un receptor en un Estado Contratante del Protocolo relativo al Fondo Complementario. Dicha delegación proponía también que, además de incrementar la responsabilidad de los propietarios de buques, los receptores de hidrocarburos tras su transporte en un buque que no cumple las normas en un Estado donde ocurriera un siniestro deben efectuar contribuciones adicionales al Fondo Complementario, primero por una cuantía igual a la responsabilidad adicional del propietario del buque o la responsabilidad del propietario del buque en total, y segundo por una cuantía calculada sobre la base de la participación del receptor en los hidrocarburos recibidos y frente al saldo neto de la indemnización del Fondo Complementario. La delegación japonesa propuso que, a fin de evitar dificultades al definir un 'buque que no cumple las normas' o los retrasos en el pago de indemnización en espera de determinar si un buque concreto cumple o no las normas, todos los buques que sobrepasan cierta edad, excepto los que fueran de doble casco o certificados como del nivel 1 o 2 del CAP, serían considerados en incumplimiento de las normas a los efectos de imponer un incremento de la carga financiera al propietario del buque y el receptor de hidrocarburos que flete el navío.

7.25 El Grupo de Trabajo tomó nota de la propuesta de OCIMF en el párrafo 5.11 del documento 92FUND/WGR.3/19/4, de enmendar la prueba del derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, por ejemplo volviendo a la prueba de la 'falta o culpa' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, de modo que se garantice que se pueda inhabilitar el límite en casos en que haya incumplimiento demostrable del propietario del buque. Se tomó nota de que OCIMF proponía además que, para evitar retrasos en los pagos de indemnización en casos en que haya conflicto entre un propietario del buque concreto y el Fondo de 1992 sobre la cuestión de la responsabilidad, el Fondo debería continuar pagando indemnización en espera de la resolución del conflicto.

7.26 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I presentó el documento 92FUND/WGR.3/19/10, que expone las medidas adoptadas por los Clubes en relación con los buques que no cumplen las normas. El Grupo de Trabajo tomó nota además de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.3/19/15, que describe las medidas específicas adoptadas a este fin por un Club P&I. La delegación del Grupo Internacional manifestó que una de las dificultades que los Clubes experimentaban era que la información sobre las inspecciones de buques, como las llevadas a cabo por miembros de OCIMF, era confidencial, por razones legales. Aquella delegación manifestó que los Clubes estaban recabando asesoría jurídica sobre el intercambio de información sobre las inspecciones de buques, y proponían también la creación de un grupo mixto de la industria de alto nivel, que podía incluir a representantes de la OMI y los FIDAC, para explorar maneras de desarrollar un sistema transparente para mejorar las normas de los buques. Se señaló, sin embargo, que no se podía esperar que los Clubes vigilasen las normas de los buques.

7.27 El Grupo de Trabajo tomó nota de las razones expuestas en el documento 92FUND/WGR.3/19/9 presentado por el Grupo Internacional de Clubes P&I en cuanto a por qué los Clubes se oponían a cualquier enmienda de las disposiciones relativas al derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad. Se tomó nota de que los Clubes consideraban que todo debilitamiento del derecho del propietario del buque a este respecto daría como resultado que el sector petrolero raramente contribuyese al coste de la indemnización por daños debidos a la contaminación, lo que los Estados tal vez hallasen políticamente inaceptable. Se tomó nota además de que los Clubes consideraban que el sistema de indemnización no debería ser utilizado para sancionar al armador que no cumple las normas, teniendo en cuenta que los propietarios de buques con historiales de muchas reclamaciones ya pagaban más en primas y que la vulnerabilidad por las reclamaciones importantes recaía aleatoriamente en todos los propietarios de buques, y por lo tanto debería ser compartida por la totalidad de la comunidad de propietarios de buques.

7.28 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.19/13 presentado por las delegaciones observadoras de la CNI e INTERTANKO. Se tomó nota de que, según la CNI e INTERTANKO, particularmente los cargamentos perjudiciales serían transportados en el futuro solamente en buques tanque de doble casco, que los buques tanque monocasco estaban siendo abandonados por etapas a un ritmo acelerado y que los propietarios de buques tanque habían invertido unos US$100 000 millones en buques tanque de doble casco desde principios de los años noventa. Se tomó nota además de que, en opinión de aquellas delegaciones, eran medidas como las mencionadas las que influían en la calidad de los servicios del transporte marítimo, más bien que los cambios en el régimen de responsabilidad, y que era inapropiado rebajar el umbral para inhabilitar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad como medio de tratar de mejorar la calidad general del transporte marítimo, que era mejor tratada a través de otros convenios internacionales.

7.29 Varias delegaciones manifestaron que, si bien apoyaban plenamente las medidas para eliminar los buques que no cumplen las normas, dudaban que los Convenios de indemnización fueran los instrumentos apropiados para lograr mejoras en las normas. Señalaron también que ya existían reglamentos pertinentes para eliminar los buques que no cumplen las normas, y que cualquier definición del término 'que no cumple las normas' incorporada a los Convenios de responsabilidad quedaría anticuada desde el momento en que entrase en vigor un nuevo tratado. Se señaló también que, si los reglamentos adoptados por la OMI permitían que buques más antiguos continuasen comerciando, no tenía sentido incrementar la carga financiera de los propietarios de tales buques.

7.30 Otras delegaciones expresaron el parecer de que mayores niveles de responsabilidad por la indemnización llevarían inevitablemente a una mayor responsabilidad por parte de los propietarios de buques, lo que a su vez llevaría a una reducción del número de siniestros por contaminación. Se señaló que, si bien muchos Estados habían realizado considerables esfuerzos por eliminar los buques que no cumplen las normas, la ratificación generalizada de los Convenios de indemnización significaba que el riesgo para el Fondo de 1992 seguiría existiendo si estos buques simplemente se trasladaban a otras partes del mundo. Se señaló también que, si seguía disponiéndose de seguro para los buques tanque que no cumplen las normas, los costes de la contaminación continuarían recayendo en los contribuyentes al Fondo, y que sería preferible retirar el seguro antes de que ocurriese un siniestro, más bien que después del suceso.

7.31 Varias delegaciones expresaron interés en la propuesta de la delegación francesa a la que se hace referencia en el párrafo 7.23 pero consideraban que se necesitaba más aclaración con respecto a lo que significaban las 'normas estipuladas por convenios internacionales' y cómo se podía determinar la condición de un buque concreto después de un siniestro. Una delegación expresó el parecer de que la propuesta de la delegación francesa tenía mérito si la carga de la prueba relativa a la condición del buque se trasladaba del demandante al propietario del buque. Varias delegaciones expresaron preocupaciones, con todo, respecto a la propuesta de que se aplicase la excepción cuando los daños 'parecían resultar' de la condición del buque, ya que ello daría pie a considerable incertidumbre en cuanto al alcance de la excepción. Algunas delegaciones dudaban que la excepción del derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, propuesta por la delegación francesa, fuera conforme con el actual texto del artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que todo intento de invocar tal excepción podría llevar a diferentes interpretaciones por parte de los tribunales nacionales, socavando con ello la aplicación uniforme del Convenio.

7.32 Las delegaciones que representaban a los sectores naviero y de seguros señalaron que la mayoría de los siniestros de contaminación importantes suponían cierta negligencia incluso cuando los buques involucrados eran de calidad impecable. Aquellas delegaciones manifestaron que no sería realista que los aseguradores cubrieran la responsabilidad ilimitada en tales casos.

7.33 Resumiendo el debate, el Presidente observó que algunas delegaciones habían expresado buena disposición para explorar más a fondo la posibilidad de enlazar la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas dentro del marco jurídico de los Convenios de indemnización y un interés en el resultado del estudio que está llevando a cabo la OCDE. Señaló

que otras delegaciones permanecían escépticas en cuanto a enlazar la indemnización con cuestiones de seguridad, y habían expresado la opinión de que las complicaciones que ello crearía podían socavar lo que era un régimen sencillo y eficaz, aminorando el ritmo de los pagos de indemnización. Se refirió a los problemas suscitados por el Grupo Internacional de Clubes P&I relativos al intercambio de información sobre inspecciones de buques y sugirió que los Gobiernos tal vez pudieran brindar asistencia a este respecto.

7.34 El Presidente manifestó que los documentos presentados precisaban ser refundidos para la siguiente reunión del Grupo de Trabajo. Observó que había habido considerable interés por las propuestas de la delegación francesa, y que dicha delegación había acordado tener en cuenta los diversos puntos suscitados por las delegaciones, con vistas a preparar un texto revisado.

8 Definición de 'buque'

8.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de que la definición de 'buque' que consta en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 dice así:

> *"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 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.*

Examen anterior

8.2 El 2º Grupo de Trabajo intersesiones, creado por la Asamblea en su 3ª sesión extraordinaria celebrada en abril/mayo de 1998, había concluido que un buque tanque sin carga estaría comprendido en la definición de 'buque' en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 durante cualquier viaje efectuado a continuación del transporte de una carga de hidrocarburos persistentes, pero estaría fuera de la definición si se demostrase que no había a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte. Esta conclusión fue refrendada por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 5ª sesión en octubre de 2000 (documento 92FUND/A.5/28, párrafo 23.2).

8.3 Durante los debates sobre la cuestión de los buques tanque sin carga en el 2º Grupo de Trabajo intersesiones, se había reconocido que toda decisión final sobre la interpretación de los Convenios recaía en los tribunales nacionales de los Estados Contratantes, y que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido que toda ambigüedad que quedase en la definición de 'buque' en los Convenios de 1992 podía ser examinada por el 3er Grupo de Trabajo intersesiones como parte de su examen de la idoneidad del sistema internacional de indemnización.

8.4 El Grupo de Trabajo recordó que, en su quinta reunión, la delegación del Reino Unido había propuesto una revisión de la definición de 'buque' en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, en particular en lo que se refiere a la medida en que los petroleros sin carga estaban cubiertos por el Convenio (véase documento 92FUND/WGR.3/14/11).

8.5 El Grupo de Trabajo recordó que había considerado en su quinta sesión dos posibles opciones para enmendar la definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 para evitar la ambigüedad, a saber

Opción 1

Enmendar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en el sentido de que:

a) 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

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

Opción 2

Eliminar la ambigüedad existente enmendando el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 con el resultado de aplicar más eficazmente la política actual del Fondo.

8.6 Se recordó que el Grupo de Trabajo había aceptado que la interpretación de la definición de 'buque' adoptada por la Asamblea podría dar pie a problemas, ya que los tribunales nacionales tal vez no aceptasen esta interpretación, pero que el Fondo de 1992 debía mantener aquella política siempre que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no fuese revisado en este punto. Se acordó también que, si se revisase el Convenio, sería apropiado enmendar la definición de 'buque' para eliminar toda ambigüedad.

Examen en la séptima reunión

8.7 El Grupo de Trabajo examinó los textos convencionales de las dos opciones referidas en el párrafo 8.5 supra, que habían sido presentadas por las delegaciones de Australia *et al* tal como figuran en la sección 2 del documento 92FUND/WGR.3/19/2 como sigue.

Opción 1

"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

Opción 2

"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 <u>efectivamente</u> 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.

8.8 Varias delegaciones estaban a favor de la opción 2 porque los Convenios de indemnización se relacionan solamente con siniestros en los que intervienen buques dedicados al transporte de hidrocarburos. Se señaló que, si se adoptase la opción 1, los siniestros en los que intervienen derrames de combustible líquido de buques tanque quimiqueros estarían cubiertos por los Convenios, lo que nunca había sido intención de los Convenios cuando se redactaron. Se señaló también que la opción 1 extendería la cobertura de los Convenios a los buques tanque de almacenamiento, lo que estaría en contradicción con la decisión de política adoptada por la Asamblea del Fondo de 1992.

8.9 Varias delegaciones estaban a favor de la opción 1, si bien algunas de aquellas delegaciones consideraban que la definición redactada en el documento 92FUND/WGR.3/19/2 podía inducir a error porque no estaba claro si los párrafos a) y b) estaban destinados a ser acumulativos o mutuamente exclusivos.

8.10 Algunas delegaciones no estaban convencidas de la necesidad de enmendar la definición de 'buque'.

8.11 Resumiendo el debate, el Presidente dijo que, si bien parecía haber una preferencia por la opción 1, se necesitaba más debate con miras a alcanzar un consenso sobre el ámbito apropiado de cobertura de los Convenios, que deberían estar vinculados al transporte de hidrocarburos, tras de lo cual se podía redactar una definición idónea.

9 Procedimientos de enmienda tácita

9.1 El Grupo de Trabajo recordó que en su quinta reunión había considerado una propuesta de la delegación del Reino Unido (documento 92FUND/WGR.3/14/13) de enmendar el procedimiento de enmienda tácita en los Convenios de 1992 para permitir una revisión automática de los límites de los Convenios conforme a una fórmula idónea que provocase cualquier incremento. Se recordó que la delegación del Reino Unido había argumentado que los plazos en los actuales procedimientos de enmienda tácita eran demasiado largos desde el punto de vista de mantener niveles realistas de indemnización, y también desde el punto de vista de los contribuyentes al Fondo, que tenían preferencia por incrementos de los límites regulares, modestos, – más bien que elevados, y poco frecuentes.

9.2 El Grupo de Trabajo examinó la enmienda a los procedimientos de enmienda tácita propuesta por las delegaciones de Australia *et al* que figura en la sección 3 del documento 92FUND/WGR.3/19/2, que preveía una revisión automática de los límites con carácter más regular según líneas generales similares al procedimiento de enmienda tácita que consta en el Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, en virtud del cual la revisión de los límites de responsabilidad se llevaba a cabo cada cinco años. Se tomó nota de que las revisiones en aquel Convenio se efectuaban con relación a un índice de inflación basado en el promedio de las tasas anuales de aumento o disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el DEG, a saber el dólar de EE.UU., la libra esterlina, el yen japonés y el euro. Se tomó nota además de que las revisiones eran efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes, a menos que una mayoría de los Estados hubiera registrado su desaprobación dentro de los tres meses siguientes a la notificación.

9.3 El Grupo de Trabajo examinó además una propuesta de las delegaciones de Australia *et al* que figura en la sección 4 del documento 92FUND/WGR.3/19/2 de que los procedimientos de enmienda tácita se utilizasen también para abordar otras cuestiones, como introducir cambios administrativos que podrían mejorar o resolver problemas relativos al funcionamiento del Fondo de 1992. Se tomó nota de que las delegaciones auspiciadoras habían considerado que el alcance para adoptar tales procedimientos debería limitarse a aquellos artículos del Convenio del Fondo de 1992 que tratasen asuntos de índole esencialmente técnica, por ejemplo el artículo 18 (Funciones de la Asamblea), el artículo 20 (Quórum) y el artículo 29 (Funciones del Director).

9.4 Hubo considerable apoyo por la propuesta de enmendar los procedimientos para incrementar los límites del Convenio a fin de conseguir cambios más modestos con intervalos más cortos, de modo que se pudieran ajustar los límites según la inflación y proteger a los propietarios de buques y contribuyentes al Fondo de los aumentos poco frecuentes pero elevados. Algunas delegaciones estaban a favor del enfoque seguido en el Convenio de Montreal de 1999 porque estipulaba cómo deberían revisarse los límites, evitando así la necesidad de decisiones políticas. Otras delegaciones preferían seguir el mismo procedimiento que en el artículo 24 del Protocolo relativo al Fondo Complementario, que tenía por modelo el artículo 33 de las cláusulas finales del Convenio del Fondo de 1992 pero con plazos considerablemente más cortos para los diversos pasos conducentes a tales aumentos.

9.5 Resumiendo, el Presidente concluyó que existía apoyo general por la propuesta de enmendar el procedimiento de enmienda tácita para permitir aumentos más frecuentes pero modestos en los límites, y que el Convenio de Montreal podría brindar un modelo apropiado para un sistema más automático.

9.6 Varias delegaciones manifestaron que, si bien la propuesta de introducir procedimientos de enmienda tácita respecto a cuestiones administrativas merecía consideración ulterior, se requería cautela para asegurarse de que todo cambio a este respecto fuese consistente con el derecho internacional. Se señaló que el procedimiento de enmienda tácita se había desarrollado como manera innovadora de asegurarse de que los efectos de la inflación sobre los costes y los avances en el desarrollo tecnológico pudiesen tener cabida en los tratados internacionales. Se observó que la extensión del procedimiento de enmienda tácita a cuestiones administrativas podría afectar a la constitución de los Fondos. Algunas delegaciones consideraban que toda ampliación del alcance de los procedimientos de enmienda tácita podría traducirse en cambios adversos en las relaciones entre los Estados Miembros.

9.7 Algunas delegaciones se refirieron al problema específico ya enfrentado por los órganos rectores del Fondo de 1992 al tratar de lograr quórum, que probablemente se agudizaría a medida que más Estados ingresaban en el Fondo. Aquellas delegaciones consideraban que existía la necesidad de equilibrar la conveniencia de que los órganos rectores mantuvieran su naturaleza verdaderamente internacional y al mismo tiempo se asegurasen de que no estaban paralizados debido a la falta de quórum. Una delegación sugirió que el procedimiento de enmienda tácita no era el modo apropiado de tratar el quórum porque los cambios tal vez no fuesen lo suficientemente oportunos para mantener el ritmo del número creciente de miembros del Fondo. Aquella delegación sugería que el problema específico relativo al quórum requería su propia solución.

9.8 Resumiendo, el Presidente manifestó que los artículos 18 y 29 se relacionaban con elementos constitucionales del Convenio del Fondo de 1992 y que parecía haber inquietud en el Grupo de Trabajo respecto a aplicarles procedimientos de enmienda tácita. Observó, con todo, que la cuestión del quórum (artículo 20) era grave, particularmente si la falta de quórum impidiera alguna vez al Fondo ocuparse de un siniestro de contaminación importante, y que por tanto esta cuestión necesitaba consideración ulterior a fin de hallar una solución duradera.

10 Perfeccionamiento del sistema de contribuciones

10.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.3/19/5 presentado por la delegación de los Países Bajos, y el documento 92FUND/WGR.3/19/16 presentado por la delegación observadora de la Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA), que pedían el perfeccionamiento del sistema de contribuciones del Fondo de 1992, a fin de tener en cuenta el problema concreto con que se enfrentaban las compañías de almacenamiento de hidrocarburos que no tenían más interés en los hidrocarburos recibidos que proporcionar almacenamiento temporal, pero tenían dificultades al cobrar a sus principales cualquier gravamen a posteriori, y por lo tanto tenían que abonar de su propio bolsillo las contribuciones al Fondo de 1992.

10.2 Estas delegaciones sugirieron que los problemas con que se enfrentaban las compañías de almacenamiento independientes podrían empeorar con la adopción del Protocolo relativo al Fondo Complementario debido a las recaudaciones muy acrecentadas que se podrían necesitar para ese Fondo. El Grupo de Trabajo tomó nota de que la delegación de los Países Bajos proponía incorporar a una versión revisada del Convenio del Fondo de 1992 dos disposiciones contenidas en el Convenio SNP de 1996, una relativa al concepto de 'receptor' y la otra relativa a la definición de 'hidrocarburos sujetos a contribución'. El Grupo de Trabajo tomó nota de que la delegación de los Países Bajos había presentado propuestas concretas de cambios al artículo 1 del Convenio del Fondo de 1992 para tal fin.

10.3 Se tomó nota de que la primera propuesta de los Países Bajos brindaría a las compañías de almacenamiento, en ciertas condiciones, la posibilidad de pasar el gravamen a sus principales, con tal que estos estuviesen localizados en un Estado Parte en el Convenio del Fondo. Se tomó nota

asimismo de que la segunda propuesta se traduciría en que los hidrocarburos que fuesen transferidos directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, en el transcurso del transporte del puerto o terminal de carga original al puerto o terminal de destino final fuesen considerados como hidrocarburos sujetos a contribución solamente respecto a la recepción en el destino final.

10.4 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información facilitada por FETSA respecto a los cambios que habían tenido lugar en la industria de almacenamiento de tanques, en particular la naturaleza de su base de clientes, que se centraba ahora en grandes principales, con operaciones globales. Se tomó nota de que, según la delegación de los Países Bajos y FETSA, una reorganización de la financiación como proponía la delegación de los Países Bajos no afectaría al volumen de la carga sujeta a contribución recibida o la recaudación de contribuciones al Fondo de 1992.

10.5 Se recordó que la cuestión del perfeccionamiento del sistema de contribuciones se había discutido previamente en el seno de los FIDAC, muy recientemente por el Grupo de Trabajo en su quinta reunión (documento 92FUND/A/ES.7/6, sección 8).

10.6 Debido a la falta de tiempo no se debatió la propuesta de la delegación de los Países Bajos. Se acordó por lo tanto que esta cuestión fuese considerada como prioritaria en la siguiente sesión del Grupo de Trabajo.

11 Labor futura

11.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, debido a la falta de tiempo, no había sido posible abordar los siguientes temas que se habían considerado en documentos presentados a la actual reunión, en particular:

a) Perfeccionamiento del sistema de contribuciones (documentos 92FUND/WGR.3/19/5 y 92FUND/WGR.3/19/16);

b) presentación de informes sobre hidrocarburos y pago de contribuciones (documento 92FUND/WGR.3/19/2, sección 5);

c) seguro obligatorio para los buques que transporten menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga (documento 92FUND/WGR.3/19/2, sección 6);

d) fusión del Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo en un solo Convenio (documento 92FUND/WGR.3/19/2, sección 7);

e) eliminación del plazo de prescripción de seis años en los Convenios de 1992 (documento 92FUND/WGR.3/19/6);

f) cuota mínima de ingreso en el Fondo (documento 92FUND/WGR.3/19/11, sección 3.2).

11.2 El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con la propuesta del Presidente de que el examen de estos temas se aplazase hasta la siguiente reunión del Grupo de Trabajo, que se proyectaba para la semana del 24 de mayo de 2004, y que se diese prioridad a su consideración en aquella reunión.

11.3 El Presidente tomó nota de que se esperaba contar con los resultados de dos estudios pertinentes para las fechas de la siguiente reunión, es decir la del Director sobre los costes de los derrames de hidrocarburos y la de un Grupo de Trabajo de la OCDE sobre el transporte marítimo que no cumple las normas.

11.4 El Presidente indicó que, en su opinión, había tres áreas que se debían explorar activamente por las delegaciones antes de la siguiente reunión, a saber:

a) Cuestiones relativas al conjunto total de indemnización, en las que las delegaciones debían colaborar para reducir las opciones actuales de seis a dos y proponer textos convencionales apropiados;

b) posibles enmiendas de los Convenios de 1992 destinadas a disuadir el transporte de hidrocarburos que no cumple las normas, en las que las delegaciones debían explorar más a fondo las posibilidades con objeto de proponer textos convencionales, a reserva de que las propuestas no vayan en detrimento de los demandantes; y

c) propuestas de planes voluntarios sobre el reparto de costes de los derrames de hidrocarburos, que podrían incluir propuestas relativas al transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.

11.5 El Presidente tomó nota de que los dos primeros temas eran primordialmente cuestiones para llevar adelante las delegaciones gubernamentales, mientras que la tercera era primordialmente una cuestión para las delegaciones del sector.

11.6 El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con la propuesta del Presidente de que el orden del día de la siguiente reunión incluyese las siguientes cuestiones:

a) Cuestiones pendientes enumeradas en el párrafo 11.1;

b) propuestas más precisas, preferiblemente en forma de textos convencionales, relativas al conjunto total de indemnización, indicando cómo funcionaría un régimen revisado en relación con el régimen existente de los Convenios de 1992;

c) propuestas concretas, en forma de textos convencionales, sobre la cuestión del transporte marítimo que no cumple las normas;

d) propuestas de las delegaciones del sector de planes voluntarios para abordar cuestiones relativas al reparto de costes de los derrames de hidrocarburos y el transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.

11.7 El Presidente señaló que una gran proporción de los documentos presentados a esta reunión del Grupo de Trabajo se habían presentado después del plazo de tres semanas que había sido fijado por la Asamblea en su sesión de octubre de 2002 y que, a fin de permitir a las delegaciones que se preparen para las reuniones, y para que los debates fuesen productivos, era esencial que los documentos fueran recibidos con tiempo para que la Secretaría pudiera distribuirlos en los idiomas de trabajo del Fondo de 1992.

11.8 Varias delegaciones expresaron la opinión de que los autores de los documentos debían cerciorarse de cumplir el plazo de presentación de los documentos. No obstante, se reconocía que, aunque el objetivo debía ser presentar textos convencionales, tal vez ello no fuese posible en vista del corto intervalo entre las reuniones de febrero y de mayo de 2004.

11.9 Se observó que era intención del Director convocar sesiones del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 durante la semana del 24 de mayo de 2004 para considerar cuestiones relacionadas con siniestros, así como una sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo de 1992 para tratar de los preparativos para la entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003.

11.10 Algunas delegaciones manifestaron que debía asignarse tiempo suficiente durante la semana de reuniones en mayo de 2004 para la reunión del Grupo de Trabajo. Estas delegaciones observaron que, a consecuencia del examen de cuestiones urgentes relativas a los siniestros, el tiempo asignado a la actual reunión del Grupo de Trabajo tuvo que ser acortado, de modo que no había sido posible considerar todos los documentos presentados, y esto también había ocurrido en reuniones anteriores del Grupo de Trabajo.

11.11 Se suscitó la cuestión de si fuese posible tener una reunión adicional del Grupo de Trabajo posteriormente en 2004. Se acordó que no sería práctico celebrar tal reunión antes del verano y que no se dispondría de tiempo suficiente durante las sesiones de octubre de 2004 de los órganos rectores de los Fondos. Dependiendo de la fecha de entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario, se sugería que tal vez fuese posible celebrar una reunión adicional del Grupo de Trabajo posteriormente en el año, en conjunción con la primera Asamblea del Fondo Complementario, que tendría que celebrarse dentro de los 30 días de la entrada en vigor del Protocolo.

11.12 Se suscitó asimismo la cuestión de si fuese posible que el Grupo de Trabajo se reuniese simultáneamente y en paralelo con los órganos rectores. Se consideró en general, no obstante, que ello causaría graves problemas a una serie de delegaciones.

11.13 Una delegación sugirió que el Director preparase un cuestionario para que los Gobiernos y las delegaciones observadores identificasen qué modificaciones de los Convenios de 1992 se consideraban deseables, procedimiento frecuentemente usado en otras organizaciones. El Grupo de Trabajo consideró, con todo, que esto no sería práctico en esta coyuntura.