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

ASAMBLEA
10ª sesión
Punto 8 del orden del día

92FUND/A.10/7
10 mayo 2005
Original: INGLÉS

TERCER GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

92FUND/WGR.3/26

INFORME SOBRE LA NOVENA REUNIÓN DEL TERCER GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Nota del Director

Resumen:	Véase Sinopsis.
Medidas que han de adoptarse:	Estudiar si se debe revisar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y, en caso afirmativo, qué cuestiones se han de abordar en esa revisión.

ÍNDICE

		Página
	SINOPSIS	3
1	Introducción	8
2	Participación	8
3	Mandato del Grupo de Trabajo	9
4	Documentación examinada por el Grupo de Trabajo en su novena reunión	10
5	Cuestiones examinadas por el Grupo de Trabajo en su novena reunión	10
6	Nivel de limitación de la responsabilidad del propietario del buque y su relación con la indemnización financiada por los receptores de hidrocarburos	11
7	Transporte de hidrocarburos que no cumple las normas	14
8	Procedimientos de enmienda tácita	15
9	Seguro obligatorio	15
10	Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos	16
11	Quórum para las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992	16
12	Definición de 'buque'	17
13	Aplicación uniforme de los Convenios	17
14	Inhabilitación del derecho a limitar la responsabilidad	18
15	Problemas con que se enfrentan las compañías de almacenamiento de hidrocarburos	18
16	Responsabilidad del propietario de la carga	19
17	Contribución anual mínima al Fondo de 1992	20
18	Fusión de los Convenios	20
19	Cuestiones del derecho de tratados	20

SINOPSIS

Mandato

El Grupo de Trabajo creado por la Asamblea del Fondo de 1992 en abril de 2000 celebró una reunión en marzo de 2005 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.

El informe del Grupo de Trabajo sobre su octava reunión, celebrada en mayo de 2004, fue examinado por la Asamblea en su 9ª sesión en octubre de 2004. En su resumen de las deliberaciones, el Presidente de la Asamblea señaló que el Grupo de Trabajo se dividió en dos grandes grupos, uno en contra de la revisión de los Convenios de 1992 y de la continuación del Grupo de Trabajo y mientras que el otro consideraba que había una serie de cuestiones pendientes que el Grupo de Trabajo necesitaba abordar, lo que podría resultar en la revisión de los Convenios de 1992. El Presidente también tomó nota de que algunas de las delegaciones que no respaldan que se revisen los Convenios eran flexibles, sin embargo, en cuanto a la conveniencia de que el Grupo de Trabajo prosiga su labor a condición de que se fije un plazo límite para su labor. Señaló además que la mayoría de las delegaciones que habían respaldado la continuación del Grupo de Trabajo habían reconocido que no debería proseguir indefinidamente y que debería estar en condiciones de formular una recomendación final a la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2005.

La Asamblea decidió que el Grupo de Trabajo se reuniese en febrero de 2005[<1>] y que formulase sus recomendaciones finales a la sesión de la Asamblea de octubre de 2005, sobre la conveniencia de revisar los Convenios y, en caso afirmativo, señalara qué cuestiones era preciso revisar (documento 92FUND/A.9/31, párrafo 7.11).

Debates en la reunión de marzo de 2005

Nivel de limitación de la responsabilidad del propietario del buque y su relación con la indemnización financiada por los receptores de hidrocarburos (Sección 6)

El Grupo de Trabajo tomó nota de los pormenores del 'Acuerdo de Indemnización de la Contaminación por Hidrocarburos de Pequeños Petroleros' (STOPIA), voluntario, presentado por el International Group of P&I Clubs para abordar el desequilibrio en el reparto de la carga financiera creado por la constitución

[<1>] La reunión se trasladó a marzo de 2005.

del Fondo Complementario. Aunque ese Acuerdo había sido creado con carácter voluntario, era jurídicamente vinculante para los propietarios de buques que fuesen partes en el mismo. En virtud del Acuerdo, los propietarios de buques y los Clubs se habían comprometido a indemnizar al Fondo de 1992 respecto a todas las reclamaciones hasta 20 millones de DEG cuando la cuantía de limitación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 fuese inferior, es decir para los buques que tienen un arqueo igual o inferior a 29 548 toneladas. Aunque el STOPIA sólo se aplicaría a los daños de contaminación en los Estados que fuesen partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario, funcionaría independientemente de si el Fondo Complementario abonase indemnización y, dado que sería el Fondo de 1992 el indemnizado, se beneficiarían todos los contribuyentes al Fondo de 1992, y no sólo los que contribuyeran al Fondo Complementario.

El Grupo de Trabajo tomó nota de que los Clubs del International Group también habían presentado una propuesta alternativa constituyendo el 'Acuerdo de Indemnización de la Contaminación por Hidrocarburos de Petroleros' (TOPIA), en virtud del cual dichos Clubs indemnizarían al Fondo Complementario respecto al 50% de las sumas abonadas en concepto de indemnización por el Fondo Complementario. El TOPIA se presentaba como alternativa al STOPIA y, si se aceptase la propuesta del TOPIA, el International Group of P&I Clubs requeriría la implantación simultánea del TOPIA y la retirada del STOPIA. El International Group no proponía ninguno de estos Acuerdos como medida provisional; ambos estaban condicionados a que no hubiera revisión de los Convenios existentes.

El Grupo de Trabajo tomó nota de las opiniones expresadas por la delegación griega y las delegaciones observadoras de la Cámara Naviera Internacional (ICS) y la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO), en particular la oposición de aquellas delegaciones a una revisión de los Convenios y su apoyo a las propuestas voluntarias presentadas por el International Group of P&I Clubs. El Grupo de Trabajo tomó nota además de la opinión opuesta, expresada por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF), de que el incremento de la responsabilidad financiera del propietario del buque se abordase mediante la revisión del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que el propietario del buque contribuyese también al Fondo Complementario.

En el debate que siguió, resultó evidente que el Grupo de Trabajo parecía estar igualmente dividido sobre la cuestión de si se debían revisar los Convenios de 1992. Por consiguiente el Grupo decidió que no estaba en situación de formular una recomendación a la Asamblea del Fondo de 1992 sobre dicha cuestión, y en vez de ello dejar que la Asamblea tomase su decisión a la luz del debate. El Grupo de Trabajo concordó con el Presidente en que, para que tuviese éxito una revisión de los Convenios, tenía que haber un amplio apoyo.

El Grupo de Trabajo decidió que, como no había formulado una recomendación acerca de si se debían revisar los Convenios de 1992, debía examinar otra serie de cuestiones enunciadas en un documento presentado por el Presidente, a fin de aconsejar a la Asamblea qué temas se debían incluir si tuviese lugar una revisión de los Convenios. El examen de esas cuestiones por el Grupo de Trabajo era sin perjuicio de la postura de aquellas delegaciones que se oponían a toda revisión de los Convenios de 1992.

Transporte de hidrocarburos que no cumple las normas (Sección 7)

El Grupo de Trabajo tomó nota de las opiniones expresadas por el International Group of P&I Clubs sobre la cuestión de abordar el transporte marítimo que no cumple las normas dentro del ámbito del régimen internacional de indemnización, en particular que no había pruebas de que la imposición de la responsabilidad adicional mejorase el comportamiento del armador que no cumple las normas, y que no se lograría ningún intento punitivo contra esos armadores ya que el mecanismo del seguro daría como resultado que el peso de una mayor responsabilidad recayese sobre la industria del transporte marítimo en general.

El Grupo de Trabajo tomó nota de una serie de propuestas concretas del International Group of P&I Clubs a la luz del estudio realizado por el Comité de Transporte Marítimo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) sobre la eliminación de la cobertura de seguro para el transporte marítimo que no cumple las normas. El Internacional Group había propuesto la creación de un grupo de

trabajo oficioso que se reuniese durante las reuniones de los FIDAC para estudiar más a fondo la iniciativa e informar a la Asamblea del Fondo de 1992 y a la Organización Marítima Internacional (OMI).

Hubo considerable apoyo a la propuesta del International Group of P&I Clubs, si bien algunas delegaciones expresaron preocupaciones porque la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas era esencialmente de naturaleza técnica y debía abordarse bajo los auspicios de la OMI. Se señaló que, si se crease tal grupo de trabajo, su mandato debía seguir centrado en el aspecto del seguro y no entrar en campos técnicos.

El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Asamblea del Fondo de 1992 que considerase si debía crear un grupo de trabajo oficioso que examinase la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.

Procedimientos de enmienda tácita (Sección 8)

En anteriores reuniones había habido acuerdo general en que el procedimiento existente para incrementar los límites financieros estipulados en los Convenios de 1992 ('procedimiento de enmienda tácita') precisaba mejoras, ya sea para permitir una revisión automática de los límites financieros de los Convenios conforme a una fórmula apropiada que activase un incremento, o que redujese los plazos en el procedimiento actual.

El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Asamblea del Fondo de 1992 que, si decidiese que se debían revisar los Convenios, debía modificarse el procedimiento para cambiar los límites financieros de los Convenios.

Seguro obligatorio (Sección 9)

En anteriores reuniones había habido considerable apoyo a ampliar la obligación del seguro obligatorio en virtud del artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 para incluir a los buques que transporten menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga.

El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que se formulase una recomendación a la Asamblea en el sentido de que, si decidiese que se debían revisar los Convenios, debían modificarse los requisitos del seguro obligatorio para incluir a todos los buques independientemente de la cantidad de hidrocarburos transportados a bordo.

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos (Sección 10)

La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por una serie de Estados ha sido un problema en el sistema del Fondo, y se había hecho una propuesta en una reunión anterior en el sentido de que se incorporasen disposiciones en el Convenio del Fondo de 1992 correspondientes al artículo 15 del Protocolo relativo al Fondo Complementario, en virtud del cual se deniega indemnización con respecto a los Estados que no hayan cumplido la obligación de presentar informes sobre hidrocarburos.

El Grupo de Trabajo decidió que se formulase una recomendación a la Asamblea en el sentido de que, si decidiese que se debían revisar los Convenios, debía abordarse la cuestión de las sanciones contra los Estados que no presenten informes.

Quórum para las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992 (Sección 11)

Es cada vez más difícil lograr quórum para las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992. Para prevenir que ello paralice el funcionamiento del Fondo, en octubre de 2002 la Asamblea había creado un Consejo Administrativo con un requisito de quórum menos estricto para actuar en su nombre si aquella no lograra quórum.

El Grupo de Trabajo decidió que, si bien el problema de lograr quórum para las reuniones no justificaba por sí mismo una revisión del Convenio del Fondo de 1992, debía incluirse para su ulterior consideración

en el caso de que se llevara a cabo una revisión.

Definición de 'buque' (Sección 12)

La ambigüedad en la definición de 'buque' había sido lo suficientemente grave como para justificar la creación de un Grupo de Trabajo distinto para establecer la política del Fondo de 1992 sobre la interpretación de la definición. La recomendación de ese Grupo de Trabajo había sido respaldada por la Asamblea en octubre de 2000. La interpretación de esta definición adoptada por la Asamblea estaba siendo impugnada en los tribunales griegos en relación con el siniestro del *Slops*.

El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Asamblea que, si decidiese que se debían revisar los Convenios, debía modificarse la definición de 'buque' para eliminar toda ambigüedad.

Aplicación uniforme de los Convenios (Sección 13)

Han surgido problemas en algunas jurisdicciones a consecuencia de decisiones de los tribunales que estaban en conflicto con la intención de los Convenios.

El Grupo de Trabajo decidió que la cuestión de la aplicación uniforme de los Convenios era lo suficientemente importante para permanecer en el orden del día si se revisaran los Convenios.

Inhabilitación del derecho a limitar la responsabilidad (Sección 14)

El Grupo de Trabajo había debatido en varias ocasiones la prueba para inhabilitar el derecho a limitar la responsabilidad del propietario del buque en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Aunque algunas delegaciones habían estado a favor de volver a la prueba menos onerosa que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, no había habido mucho apoyo en el Grupo de Trabajo para esa enmienda del Convenio.

El Grupo de Trabajo decidió no recomendar que se mantuviera en el orden del día una enmienda de la prueba para inhabilitar el derecho a limitar la responsabilidad si se revisaran los Convenios, aunque con ello no debía interpretarse que el Grupo de Trabajo no mantuviera interés en el fomento del transporte marítimo de calidad.

Problemas con que se enfrentan las compañías de almacenamiento de hidrocarburos (Sección 15)

En 2004, el Grupo de Trabajo había considerado una propuesta de incorporar en una versión revisada del Convenio de 1992 dos disposiciones que figuran en el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (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, con ciertas condiciones, la posibilidad de pasar la obligación de pagar contribuciones a sus principales. La segunda daría como resultado que los hidrocarburos que se transfiriesen directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, en el transcurso de su transporte del puerto o terminal de carga original al puerto o terminal de destino final, se considerasen como hidrocarburos sujetos a contribución solamente respecto a su recibo en el destino final. Cuando se examinó la cuestión en el Grupo de Trabajo en 2004, había habido poco apoyo por enmendar la definición de 'receptor' o 'hidrocarburos sujetos a contribución'.

El Grupo de Trabajo tomó nota de la información facilitada por la Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA), que daba un análisis aritmético de los efectos potenciales sobre las contribuciones al Fondo de 1992 si las compañías de almacenamiento de hidrocarburos pudieran identificar a sus principales con el fin de pasar la responsabilidad de pagar contribuciones a dichos principales. Los resultados del estudio sugerían que la revelación de las identidades de los principales no pondría en peligro la viabilidad financiera del Fondo de 1992, y posiblemente tuviera como consecuencia un aumento del volumen general de hidrocarburos sujetos a contribución.

Aunque algunas delegaciones estaban a favor de modificar el sistema de contribuciones del Fondo de 1992, otras estaban preocupadas por la complejidad y carga administrativa que se derivarían de un cambio.

El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Asamblea del Fondo de 1992 que toda consideración de modificar el sistema de contribuciones se aplazase hasta que se probase el sistema de contribuciones del SNP.

Responsabilidad de los propietarios de la carga (Sección 16)

En anteriores reuniones, el Grupo de Trabajo había considerado varias propuestas de establecer un nivel adicional de responsabilidad impuesto a los propietarios de la carga que utilizasen buques que no cumplen las normas, aliviando así el mayor peso financiero que habrían de soportar los receptores responsables de hidrocarburos sujetos a contribución por causa de la entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Asamblea que la cuestión de la responsabilidad de los propietarios de la carga se eliminase del orden del día si se iba adelante con la revisión de los Convenios.

Contribución anual mínima al Fondo de 1992 (Sección 17)

En anteriores reuniones, el Grupo de Trabajo había considerado una propuesta de que todos los Estados Miembros, independientemente de si se recibiesen hidrocarburos sujetos a contribución tras su transporte marítimo en el Estado en cuestión, estuvieran obligados a pagar una contribución anual mínima al Fondo de 1992 basada ya sea en una cantidad considerada mínima de hidrocarburos sujetos a contribución exigida en virtud del Protocolo relativo al Fondo Complementario o bien en un porcentaje fijo de la carga financiera total del Fondo de 1992.

El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Asamblea del Fondo de 1992 que no se retuviera este tema si se revisaran los Convenios de 1992.

Fusión de los Convenios (Sección 18)

En anteriores reuniones varias delegaciones habían propuesto fusionar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario en un solo instrumento para facilitar el proceso de ratificación, brindar un mejor campo para garantizar su aplicación uniforme y simplificar las cuestiones del derecho de tratados involucradas en toda futura revisión del régimen.

El Grupo de Trabajo concluyó que no había apoyo para incluir en el orden del día la cuestión de la fusión de los Convenios de 1992 por ahora, si se decidiese que se revisaran los Convenios, pero que tal vez valdría la pena volver a dicha cuestión en una fecha futura.

Cuestiones del derecho de tratados (Sección 19)

El Grupo de Trabajo tomó nota de que, si la Asamblea del Fondo de 1992 decidiese que se revisaran los Convenios, el Director pensaba presentar nuevos documentos sobre estas cuestiones.

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 novena reunión los días 18 y 21 de marzo de 2005 bajo la presidencia del Sr. Alfred Popp QC (Canadá).

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 novena 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
Dinamarca
Emiratos Árabes Unidos
España
Federación de Rusia
Filipinas
Finlandia
Francia
Gabón
Ghana
Grecia
Irlanda
Islas Marshall
Italia
Japón
Kenya
Letonia
Liberia
Lituania
Malta
Marruecos
México
Mónaco
Nigeria
Noruega
Nueva Zelandia
Omán
Países Bajos
Panamá
Polonia
Portugal
Qatar
Reino Unido
República de Corea
Sierra Leona
Singapur
Suecia
Trinidad y Tabago
Túnez
Turquía
Uruguay
Vanuatu
Venezuela

2.2 Malasia, que había depositado un instrumento de ratificación del Convenio del Fondo de 1992, pero para la que el Convenio aún no había entrado en vigor, fue representada como observadora.

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

Arabia Saudita
Benin
Brasil
Chile
Côte d'Ivoire
Ecuador
Irán (República Islámica del)
Perú
República Popular Democrática de Corea

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

Organizaciones intergubernamentales:

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

Organizaciones internacionales no gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (INTERTANKO)
BIMCO
Cámara Naviera Internacional (ICS)
Comité Marítimo Internacional (CMI)
Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
International Group of P&I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI)

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 el mandato 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

3.3 El informe del Grupo de Trabajo sobre su octava reunión, celebrada en mayo de 2004, fue examinado por la Asamblea en su 9ª sesión en octubre de 2004. En su resumen de las deliberaciones, el Presidente de la Asamblea señaló que el Grupo de Trabajo se dividió en dos grandes grupos, uno en contra de la revisión de los Convenios de 1992 y de la continuación del Grupo de Trabajo, mientras que el otro consideraba que había una serie de cuestiones pendientes que el Grupo de Trabajo necesitaba abordar, lo que podría resultar en la revisión de los Convenios

de 1992. El Presidente también tomó nota de que algunas de las delegaciones que no respaldan que se revisen los Convenios, eran flexibles, sin embargo, en cuanto a la conveniencia de que el Grupo de Trabajo prosiga su labor, a condición de que se fije un plazo límite para la labor de la misma. Señaló además que la mayoría de las delegaciones que habían respaldado la continuación del Grupo de Trabajo habían reconocido que no debería proseguir indefinidamente y que debería estar en condiciones de formular una recomendación final a la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2005.

3.4 La Asamblea decidió que el Grupo de Trabajo se reuniese en febrero de 2005[<2>] y que formulase sus recomendaciones finales a la sesión de la Asamblea de octubre de 2005, sobre la conveniencia de revisar los Convenios y, en caso afirmativo, señalar qué cuestiones era preciso revisar (documento 92FUND/A.9/31, párrafo 7.11).

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

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

92FUND/WGR.3/25	Estudio relativo a eliminar la cobertura de seguro del transporte marítimo que no cumple las normas llevado a cabo por el Comité de transporte marítimo de la OCDE (Director)
92FUND/WGR.3/25/1	Propuesta del Presidente del Tercer Grupo de Trabajo Intersesiones de presentar puntos del orden del día a la Asamblea del Fondo de 1992 para su decisión (Presidente)
92FUND/WGR.3/25/2	Reparto de la carga (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.3/25/3	Propuestas formuladas en relación con los buques que no cumplen las normas (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.3/25/4	Examen del régimen internacional de indemnización (Grecia)
92FUND/WGR.3/25/5	Principales argumentos en favor de la revisión del Convenio del Fondo de 1992 y del Convenio de Responsabilidad Civil (OCIMF)
92FUND/WGR.3/25/6	Elaboración numérica sobre la propuesta de que las Compañías de Almacenamiento de Tanques puedan revelar la identidad de su principal evitando así el riesgo de que no se compensen los pagos adelantados de contribuciones (FETSA)
92FUND/WGR.3/25/7	Examen del régimen internacional de indemnización (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.3/25/8	Reparto de la responsabilidad financiera (ICS e INTERTANKO)
92FUND/WGR.3/25/9	Buques que no cumplen las normas (ICS e INTERTANKO)
92FUND/WGR.3/25/10	Lista de documentos anteriores (Director)

4.2 Durante los debates se hizo referencia a los informes del Grupo de Trabajo sobre su segunda, tercera, cuarta, quinta, séptima [<3>] y octava reuniones (documentos 92FUND/A.6/4 (véase 92FUND/WGR.3/9), 92FUND/A.7/4 (véase 92FUND/WGR.3/12), 92FUND/A/ES.7/6 (véase 92FUND/WGR.3/15), 92FUND/A.9/5 (92FUND/WGR.3/20) y 92FUND/A.9/5/1 (véase 92FUND/WGR.3/23)). 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 novena reunión

El Grupo de Trabajo respaldó la propuesta del Presidente de estructurar el debate sobre la base de las cuestiones presentadas en el documento 92FUND/WGR.3/25/1 como sigue:

<2> La reunión se trasladó a marzo de 2005.

<3º> 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.

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

2 Transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.

3 Procedimientos de enmienda tácita.

4 Seguro obligatorio.

5 Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos.

6 Quórum para las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992.

7 Definición de 'buque'.

8 Aplicación uniforme de los Convenios.

9 Inhabilitación del derecho a limitar la responsabilidad.

10 Problemas con que se enfrentan las compañías de almacenamiento de hidrocarburos.

11 Responsabilidad de los propietarios de la carga.

12 Contribución anual mínima al Fondo de 1992.

13 Fusión de los Convenios.

14 Cuestiones del derecho de tratados.

6 Nivel de limitación de la responsabilidad del propietario del buque y su relación con la indemnización financiada por los receptores de hidrocarburos

6.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.3/25/2, presentado por el International Group of P&I Clubs, que contiene pormenores de los acuerdos voluntarios que se habían puesto en práctica por los miembros de los P&I Clubs pertenecientes al Grupo para abordar el desequilibrio en el reparto de la carga financiera que supone la creación del Fondo Complementario, que iba a ser financiada por los receptores de hidrocarburos en los Estados que fuesen partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Se tomó nota de que los International Group Clubs habían creado el 'Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos de pequeños petroleros' (STOPIA), por el que los propietarios de buques y los Clubs se habían comprometido a resarcir al Fondo de 1992 respecto a todas las reclamaciones hasta 20 millones de DEG cuando el límite del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 sea inferior, esto es para buques de un arqueo bruto igual o inferior a 29 548 toneladas, de modo que la cuantía máxima de indemnización pagadera por los propietarios de tales buques sería 20 millones de DEG. Se observó también que, si bien el STOPIA sólo se aplicaría a los daños debidos a la contaminación en los Estados que fuesen partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario, funcionará independientemente de si el Fondo Complementario pagara indemnización. Se observó además que, como era el Fondo de 1992 el que sería indemnizado, se beneficiarían del STOPIA todos los contribuyentes al Fondo de 1992 y no solamente los que contribuyesen al Fondo Complementario. Se observó asimismo que el STOPIA constituye un acuerdo jurídicamente vinculante para indemnizar al Fondo de 1992, que sería garantizado por el International Group of P&I Clubs.

6.2 El Grupo de Trabajo tomó nota de que las juntas directivas del International Group Clubs habían acordado también una propuesta alternativa creando el 'Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos de petroleros' (TOPIA) por el que aquellos Clubs resarcirían al

Fondo Complementario respecto al 50% de las cuantías abonadas en concepto de indemnización por el Fondo Complementario. Se observó que, si bien las compañías petroleras representadas por OCIMF no se habían asociado a la propuesta, ello no afectaba a su viabilidad, en opinión del Grupo, ya que funcionaría sin el acuerdo explícito de los receptores de hidrocarburos.

6.3 El Grupo de Trabajo tomó nota de que el TOPIA se presentaba como alternativa al STOPIA y que, si se aceptase la propuesta del TOPIA, el International Group of P&I Clubs requeriría la aplicación simultánea del TOPIA y la retirada del STOPIA. Se observó asimismo que los acuerdos no eran propuestos por el International Group como medida provisional, y que ambos estaban condicionados a que no se revisaran los Convenios existentes.

6.4 El Grupo de Trabajo tomó nota de las opiniones expresadas por la delegación griega en el documento 92FUND/WGR.3/25/4, que llama la atención sobre las dificultades jurídicas y prácticas que se podrían derivar de una revisión de los Convenios, la división de opiniones entre los miembros del Grupo de Trabajo sobre la necesidad de la revisión y el potencial para la fragmentación del actual régimen de indemnización uniforme si se iba adelante contra la revisión.

6.5 Se tomó nota de que la delegación griega había considerado que la iniciativa voluntaria del STOPIA por el International Group of P&I Clubs eliminaba toda necesidad práctica de modificar los límites legales de responsabilidad, ya que confería derechos jurídicos, que el Fondo de 1992 podría hacer valer contra los propietarios de buques y directamente contra sus aseguradores P&I. La delegación griega llamó la atención sobre el hecho de que más del 95% de la flota mundial de buques tanque quedaría cubierta por el Acuerdo, incluso los buques para los que actualmente los demandantes no tenían derecho a una acción directa contra el asegurador por ser inferior al arqueo mínimo para el que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 exige certificados de seguro.

6.6 El Grupo de Trabajo tomó nota de que la ICS e INTERTANKO en el documento 92FUND/WGR.3/25/8 habían elogiado firmemente los principios en los que se basa la propuesta del International Group of P&I Clubs de establecer el STOPIA o el TOPIA como modo de resolver rápidamente la cuestión polémica del reparto equitativo de la carga financiera, sin necesidad de meterse en una revisión de los Convenios existentes.

6.7 El Grupo de Trabajo tomó nota de la opinión opuesta expresada por OCIMF en el documento 92FUND/WGR.3/25/5, de que aumentar la responsabilidad financiera del propietario del buque debe abordarse mediante la revisión del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que el propietario del buque debe participar también en el Fondo Complementario. Se tomó nota también de que OCIMF había argumentado que ese aumento de la responsabilidad financiera del propietario del buque tendría un efecto beneficioso en la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación. Se tomó nota además de que, en opinión de OCIMF, el Fondo Complementario no era más que una solución provisional. El Grupo de Trabajo tomó nota de que OCIMF no apoyaba los dispositivos voluntarios propuestos porque no abarcarían a todos los buques y porque los dispositivos se podrían retirar o enmendar unilateralmente en cualquier momento.

6.8 El Grupo de Trabajo tomó nota del documento presentado por el International Group of P&I Clubs (documento 92FUND/WGR.3/25/7) abordando algunos puntos tratados en el documento 92FUND/WGR.3/25/5, presentado por OCIMF.

6.9 Varias delegaciones manifestaron que el estudio de costes emprendido por el Director, del que se informa en el documento 92FUND/WGR.3/22, había revelado un desequilibrio en el reparto de la carga financiera en el pasado, y que ello quedaría aún más distorsionado con la entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario, de modo que algunos Estados no estarían dispuestos a entrar en el Fondo Complementario. Aquellas delegaciones acogían favorablemente la iniciativa voluntaria de los Clubs P&I de crear el STOPIA como medida provisional, pero no podían entender la resistencia de los Clubes a la revisión. Aquellas delegaciones subrayaban la necesidad de una revisión limitada de los Convenios para abordar el desequilibrio financiero y para garantizar la aplicación uniforme de los Convenios. Se señaló que, si los dos Convenios se

hubieran fusionado en un solo Convenio del mismo modo que el Convenio SNP, habría sido inconcebible que se incrementase la responsabilidad financiera de los propietarios de la carga sin incrementar al mismo tiempo la responsabilidad de los propietarios de buques.

6.10 Un número casi igual de delegaciones se oponía a toda revisión de los Convenios porque los dispositivos voluntarios puestos en práctica por el International Group of P&I Clubs habían tratado eficazmente el desequilibrio en el reparto de la carga financiera, sin los retrasos que resultarían de la revisión e implantación. Se señaló que era muy poco probable que tuviese éxito un proceso de revisión con tantos Estados opuestos al mismo. Algunas delegaciones no se oponían a una revisión en algún momento en el futuro pero creían que era prematuro revisar los Convenios en esta coyuntura y argumentaban que debería darse tiempo a los nuevos dispositivos voluntarios a fin de permitir a los Estados ver cómo funcionaban en la práctica.

6.11 Varias delegaciones expresaron el parecer de que, si bien los Convenios habían funcionado bien en el pasado, existían graves deficiencias que rebasaban las consideraciones financieras y el reparto de la carga financiera, tales como la necesidad de garantizar un quórum en las reuniones de los órganos rectores, la necesidad de contar con un medio eficaz de hacer cumplir las obligaciones de los informes de hidrocarburos y la necesidad de garantizar la aplicación uniforme de los Convenios, por ejemplo respecto a la admisibilidad de las reclamaciones, en particular reclamaciones por daños ambientales. Por consiguiente, aquellas delegaciones consideraban que era necesaria y urgente una revisión del sistema. Se señaló además que la responsabilidad e indemnización por daños de contaminación por hidrocarburos suscitaban importantes consideraciones de política, que habían de regirse por la legislación.

6.12 Varias delegaciones manifestaron que era desafortunado que las dos partes de la industria no hubieran logrado un acuerdo, y que ello era un obstáculo importante para ulteriores progresos. Aquellas delegaciones instaban a las dos partes a continuar la labor hacia un consenso, a fin de evitar la fragmentación del régimen de indemnización.

6.13 Una delegación sugirió que el STOPIA sería más atractivo si se aplicase a los daños de contaminación en todos los Estados Miembros del Fondo de 1992 y no solamente a esos daños en los Estados que fueran Miembros del Fondo Complementario. Otra delegación consideraba que una combinación del STOPIA y el TOPIA abordaría tanto el actual desequilibrio en lo que respecta a los buques pequeños como el futuro desequilibrio creado a consecuencia de la entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

6.14 La delegación observadora del International Group of P&I Clubs manifestó que la principal objeción de los Clubes a una revisión era el riesgo de que pudiera llevar a una revisión amplia de los Convenios. Aquella delegación señaló que la cobertura del STOPIA no se limitaba a los Clubs del International Group, sino también a los aseguradores en China, la Federación de Rusia y la República de Corea que se reaseguraban mediante los dispositivos de puesta en común del International Group. Aquella delegación manifestó que los Clubs se dirigirían a sus juntas directivas acerca de las cuestiones de si el STOPIA se podía hacer extensivo a todos los siniestros del Fondo de 1992 y si los propietarios de buques estarían dispuestos a hacer funcionar tanto el STOPIA como el TOPIA en vez de uno o el otro.

6.15 Varias delegaciones subrayaron que toda revisión quedaría limitada a un reducido número de cuestiones, y que no estaba justificado el temor del International Group of P&I Clubs de una revisión sin restricciones.

6.16 En su resumen del debate, el Presidente observó que el Grupo de Trabajo estaba dividido en partes iguales acerca de la necesidad de una revisión de los Convenios. Por consiguiente, el Presidente afirmó que, en vista de la división de opiniones, el Grupo no estaba en condiciones de formular una recomendación a la Asamblea del Fondo de 1992 sobre esta cuestión, y que incumbiría por tanto a la Asamblea formular una decisión a la luz del debate. Expresó la esperanza de que, mientras tanto, las dos partes opuestas continuasen discutiendo las cuestiones y explorando maneras de estrechar la distancia entre ellas. El Presidente subrayó la importancia de

mantener un régimen global y universalmente aplicable y que, para que tuviese éxito una revisión de los Convenios, tenía que haber un amplio apoyo.

6.17 El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con el resumen del Presidente y decidió no formular una recomendación a la Asamblea del Fondo de 1992 sobre si se debían revisar los Convenios.

6.18 El Grupo de Trabajo decidió además que, como el Grupo no había formulado ninguna recomendación sobre si se debían revisar los Convenios de 1992, debería examinar las diversas cuestiones que se indican en el documento presentado por el Presidente (92FUND/WGR.3/25/1) para poder asesorar a la Asamblea sobre las cuestiones que se deberían incluir si tuviese lugar una revisión de los Convenios. Se observó que el examen de estas cuestiones por el Grupo de Trabajo era sin perjuicio de la postura de aquellas delegaciones que se oponían a cualquier revisión de los Convenios de 1992.

7 Transporte de hidrocarburos que no cumple las normas

7.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de las opiniones expresadas por la delegación observadora del International Group of P&I Clubs en el documento 92FUND/WGR.3/25/3, en el que argumentaba que las propuestas, que habían sido formuladas por miembros del Grupo de Trabajo para abordar el problema del transporte marítimo que no cumple las normas dentro del ámbito del régimen internacional de indemnización, estaban equivocadas por dos amplias razones. Se tomó nota de que, según el International Group, no había pruebas de que la imposición de una responsabilidad adicional mejorase el comportamiento del armador que no cumple las normas, y que no llegaría a realizarse la intención punitiva de las propuestas, puesto que la carga de la mayor responsabilidad, por el mecanismo del seguro, recaería en el sector naviero en general y no individualmente en el armador que no cumple las normas. Se tomó nota además de que los Clubs habían propuesto que el objetivo primordial debe ser crear las condiciones que disuadan o que impidan absolutamente la actividad comercial al armador que no cumple las normas, más bien que imponerle una mayor responsabilidad.

7.2 El Grupo de Trabajo tomó nota del Informe sobre Seguridad de los Buques', adjunto como apéndice al documento del International Group of P&I Clubs, y en particular de una serie de propuestas concretas del International Group a la luz del estudio llevado a cabo por el Comité de Transporte Marítimo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) sobre la retirada de la cobertura de seguro para el transporte marítimo que no cumple las normas. Se tomó nota de que el International Group había propuesto la creación de un grupo de trabajo oficioso que se podría reunir durante las reuniones de los FIDAC para examinar más a fondo la iniciativa y rendir informe a la Asamblea del Fondo de 1992 y a la OMI. Se tomó nota de que los Clubs pensaban en cuestiones específicas para su consideración por el grupo de trabajo oficioso, que incluían revisar los procedimientos de inspección previa de los buques para identificar las debilidades que hubiera, explorar los beneficios de adoptar inspecciones unificadas y compartir la información y una revisión de los procedimientos de certificación.

7.3 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, en el documento 92FUND/WGR.3/25/9, las delegaciones observadoras de la ICS e INTERTANKO habían estado de acuerdo con el International Group of P&I Clubs en que una responsabilidad adicional no mejoraría el comportamiento del armador que no cumple las normas, ya que el principio del seguro obligatorio, que se introdujo para garantizar que no se niegue indemnización a las víctimas de la contaminación, tenía el efecto de proteger al propietario del buque contra las consecuencias de un aumento de responsabilidad. Se tomó nota de que la ICS e INTERTANKO habían reconocido el importante papel de los P&I Clubs para cerciorarse de que los petroleros que no cumplen las normas no obtengan cobertura de seguro y apoyaban totalmente las medidas prácticas que los Clubs habían aplicado, como se esboza en el 'Informe sobre Seguridad de los Buques' del Grupo, que eran complementarias de las medidas que adoptaban la OMI y los Estados, así como las industrias conexas. Con todo, la ICS e INTERTANKO cuestionaban si las reuniones del Fondo de 1992 proporcionaban el marco apropiado para el grupo de trabajo oficioso propuesto por el International Group, teniendo en

cuenta la labor más amplia y el papel de la OMI en hacer frente a los buques que no cumplen las normas.

7.4 Varias delegaciones reconocieron el importante papel de la industria de seguros en eliminar el transporte marítimo que no cumple las normas y acogían la propuesta del International Group of P&I Clubs de la creación de un grupo de trabajo oficioso. Aquellas delegaciones recalcaron que el mandato del grupo que se crease necesitaría la aprobación de la Asamblea del Fondo de 1992 y que sería importante que el grupo permaneciese centrado en los aspectos de seguros y no se desviase a esferas técnicas que eran responsabilidad de la OMI. Se señaló que, como muchas delegaciones en las reuniones del Fondo eran representadas por departamentos gubernamentales responsables de validar seguros y extender certificados atestiguando que los buques tenían cobertura de seguro conforme al Convenio de Responsabilidad Civil, el Fondo estaba bien capacitado para considerar el papel de la industria de seguros en eliminar el transporte marítimo que no cumple las normas.

7.5 Otras delegaciones consideraban que la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas era de índole técnica y estaba fuera del ámbito del mandato del Grupo de Trabajo, y que por lo tanto debería ser abordada bajo los auspicios de la OMI. Aquellas delegaciones expresaron el parecer de que el papel de la OMI podría ser socavado si un órgano externo a esa Organización interviniese en tales cuestiones, y que sería más apropiado que el Comité Jurídico de la OMI considerase la cuestión con la aportación del Fondo de 1992 que fuera del caso.

7.6 La delegación observadora de la OMI manifestó que ésta estaba dispuesta a prestar asistencia en todos los aspectos del impulso por promover los buques de calidad y que, si bien pudiera ser más apropiado que el Fondo abordase las iniciativas relacionadas con los seguros, también podría intervenir el Comité Jurídico de la OMI.

7.7 En su resumen del debate, el Presidente observó que había considerable apoyo por la propuesta del International Group of P&I Clubs de crear un grupo de trabajo oficioso que se reuniera durante las reuniones de los FIDAC para examinar la iniciativa referida en el párrafo 7.2, pero que sería necesario que la Asamblea del Fondo de 1992 considerase la propuesta y decidiese si el Fondo debería estudiar el problema más a fondo, y en caso afirmativo decidir el órgano apropiado para emprender el estudio. El Presidente dejó claro también que, si se creara ese grupo de trabajo oficioso, debería limitarse a cuestiones relativas al transporte que no cumple las normas desde un punto de vista del seguro y no debería desviarse a esferas que entraban en la jurisdicción de la OMI. El Presidente manifestó también que la propuesta de los Clubs no influiría en la decisión de la Asamblea en cuanto a revisar o no los Convenios. Sugirió que, si la Asamblea creara un grupo de trabajo oficioso, sería importante invitar la participación de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación International (IACS), que no tenía categoría de observadora ante el Fondo de 1992. El Presidente pidió al Director que mantuviese a la IACS informada de las novedades.

7.8 El Grupo de Trabajo concordó con el resumen del Presidente y decidió recomendar a la Asamblea del Fondo de 1992 que considerase si había de crear un grupo de trabajo oficioso para examinar la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.

8 Procedimientos de enmienda tácita

8.1 Se recordó que el Grupo de Trabajo había considerado previamente si se debían introducir cambios en el procedimiento de enmienda tácita, de manera que toda enmienda de los límites financieros adoptada por el Comité Jurídico de la OMI se considerase aceptada dentro de los 18 meses siguientes a la notificación de todos los Estados Contratantes, a menos que dentro de ese plazo no menos de un cuarto de los Estados Contratantes en el momento de la aprobación de la enmienda por el Comité Jurídico hubieran comunicado a la OMI que no aceptaban la enmienda, en cuyo caso se rechazaba la enmienda.

8.2 El Grupo de Trabajo recordó que había habido acuerdo general en que el procedimiento de

enmienda tácita existente necesitaba mejoras, ya fuera para permitir una revisión automática de los límites financieros previstos en los Convenios conforme a una fórmula idónea que desencadenase todo incremento, o para reducir los plazos en el procedimiento actual.

8.3 Varias delegaciones expresaron el parecer de que, en el caso de que se adoptase una decisión por la Asamblea del Fondo de 1992 de que se revisasen los Convenios, los procedimientos para modificar los límites financieros requerían una enmienda en cuanto salvaguardar a las víctimas de los daños ocasionados por la contaminación, y al mismo tiempo proteger al sector de grandes incrementos en el riesgo financiero. Aquellas delegaciones estaban a favor de los incrementos pequeños y frecuentes más bien que los grandes incrementos infrecuentes.

8.4 El Grupo de Trabajo decidió que se hiciese una recomendación a la Asamblea, si se decidiese revisar los Convenios, en el sentido de que se enmendase el procedimiento para modificar los límites financieros previstos en los Convenios.

9 Seguro obligatorio

9.1 Se tomó nota de que, de conformidad con el artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, solamente los propietarios de los buques que transportasen más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tenían que suscribir un seguro para cubrir la responsabilidad conforme a ese Convenio.

9.2 El Grupo de Trabajo recordó que en anteriores reuniones había habido considerable apoyo por ampliar las obligaciones del seguro obligatorio para incluir a los buques que transportan menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento.

9.3 El Grupo de Trabajo acordó que se hiciese una recomendación a la Asamblea en el sentido de que, si se decidiese revisar los Convenios, se enmendasen los requisitos del seguro obligatorio para incluir a todos los buques, independientemente de la cantidad de hidrocarburos transportados a bordo.

10 Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

10.1 El Grupo de Trabajo recordó que la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por una serie de Estados había sido un problema en el sistema del Fondo casi desde su comienzo. Se recordó además que, como la Asamblea del Fondo de 1992 había observado en varias ocasiones, el Convenio del Fondo de 1992 en su versión actual no posibilitaba imponer sanciones a los Estados que no cumpliesen sus obligaciones convencionales a este respecto.

10.2 El Grupo de Trabajo recordó que se había hecho una propuesta en una reunión anterior de dicho Grupo de que se incluyeran, en el Convenio del Fondo de 1992, disposiciones correspondientes al artículo 15 del Protocolo relativo al Fondo Complementario, que estipula que se negará indemnización con respecto a Estados que no hayan cumplido sus obligaciones de presentar los informes sobre hidrocarburos.

10.3 Varias delegaciones consideraban que las sanciones eran necesarias para garantizar que todos los Estados Miembros cumpliesen sus obligaciones de presentar informes sobre hidrocarburos.

10.4 El Grupo de Trabajo acordó que, en el caso de que la Asamblea decidiese revisar los Convenios, se abordase la cuestión de las sanciones contra los Estados que no presentan informes.

11 Quórum para las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992

11.1 Se recordó que, conforme al artículo 20 del Convenio del Fondo de 1992, una mayoría de los Estados Miembros constituye quórum para sus reuniones.

11.2 El Grupo de Trabajo recordó que, como continuaba creciendo el número de miembros del

Fondo de 1992, se había hecho cada vez más difícil lograr un quórum para las reuniones de la Asamblea, lo que podría llevar a una incapacitación del Fondo y la posible desorganización de los pagos de las reclamaciones. Se recordó además que, a fin de impedir que la falta de quórum en la Asamblea paralizase al Fondo de 1992, la Asamblea había creado en su 7ª sesión, en octubre de 2002, un Consejo Administrativo con un requisito de quórum menos estricto, que actuaría en nombre de la Asamblea si ésta no obtuviese quórum (Resolución Nº7 del Fondo de 1992).

11.3 Algunas delegaciones consideraban que era necesario hallar una solución duradera al problema que no pudiera ser impugnada jurídicamente, y que ello significaría inevitablemente revisar el Convenio del Fondo de 1992.

11.4 Otras delegaciones no veían la necesidad de una revisión del Convenio a fin de resolver este problema y consideraban que la cuestión podría tratarse mediante la adopción de una Resolución tal como la ya adoptada por la Asamblea al crear el Consejo Administrativo con un requisito inferior de quórum, en el caso de que la Asamblea no obtuviese quórum. Una delegación sugirió una solución alternativa, a saber la adopción de una Resolución por la que se reduciría el requisito de quórum si, tras un plazo determinado después de abrirse la sesión de la Asamblea, no hubiera mayoría de los Estados Miembros presentes.

11.5 El Grupo de Trabajo decidió que, si bien el problema de lograr quórum para las reuniones no justificaba por sí mismo una revisión del Convenio del Fondo de 1992, debería incluirse para su ulterior consideración en el caso de que se decidiese una revisión.

12 Definición de 'buque'

12.1 El Grupo de Trabajo recordó que la ambigüedad en la definición de 'buque' había sido lo suficientemente grave como para justificar la creación de un Grupo de Trabajo separado para determinar la política del Fondo de 1992 sobre la interpretación de la definición, y que la recomendación de ese Grupo de Trabajo había sido refrendada por la Asamblea en su 5ª sesión en octubre de 2000 (documento 92FUND/A.5/28, párrafo 23.5). También recordó que la interpretación de esa definición adoptada por la Asamblea estaba siendo impugnada en los tribunales griegos en relación con el siniestro del *Slops*.

12.2 El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Asamblea que, en el caso de que decidiese una revisión de los Convenios, la definición de 'buque' debía ser enmendada para eliminar cualquier ambigüedad.

13 Aplicación uniforme de los Convenios

13.1 El Grupo de Trabajo recordó que habían surgido problemas en algunas jurisdicciones a consecuencia de las decisiones de los tribunales que estaban en pugna con las intenciones de los Convenios. También se recordó que el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, había adoptado la Resolución Nº8 del Fondo de 1992 sobre la interpretación y aplicación de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Se observó que en la Resolución se indicaba que era crucial para el funcionamiento apropiado y equitativo del régimen establecido por los Convenios de 1992 que dichos Convenios fueran implantados y aplicados uniformemente en todos los Estados Partes. La Resolución destacaba que era vital que los tribunales de los Estados Partes en los Convenios de 1992 tuviesen en cuenta las decisiones de los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 relativas a la interpretación y aplicación de dichos Convenios. Se observó sin embargo que, si bien la Resolución captaba la esencia del problema, no era vinculante para los tribunales nacionales, que aún podían interpretar los Convenios de modo diferente a los órganos rectores de los Fondos.

13.2 Varias delegaciones manifestaron que la interpretación uniforme de los Convenios era una cuestión fundamental que había que abordar en toda posible revisión de los Convenios. Aquellas delegaciones reconocían que, incluso si fuera enmendado el texto de los Convenios, su interpretación final sería aún asunto de los tribunales nacionales, y que la única manera de

garantizar una aplicación uniforme sería estableciendo un sistema internacional de solución de controversias, una solución que había sido rechazada por los órganos rectores de los Fondos en el pasado.

13.3 El Grupo de Trabajo decidió que la cuestión de la aplicación uniforme de los Convenios era suficientemente importante como para permanecer en el orden del día si se revisaran los Convenios.

14 Inhabilitación del derecho a limitar la responsabilidad

14.1 El Grupo de Trabajo recordó que había considerado en varias ocasiones la prueba para la inhabilitación del derecho a limitar la responsabilidad del propietario del buque en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se observó que, en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque quedaba privado de su derecho a limitar la responsabilidad si el siniestro ocurrió a consecuencia de su falta concreta o culpa, mientras que en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 el propietario del buque perdía su derecho si se probaba que los daños ocasionados por contaminación resultaban de su acción u omisión personales, cometidas con intención de causar tales daños, o temerariamente y a sabiendas de que tales daños serían el resultado probable. Se recordó también que, si bien algunas delegaciones estaban a favor de volver a la prueba que consta en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, no había habido apoyo amplio en el seno del Grupo de Trabajo para tal enmienda del Convenio.

14.2 El Grupo de Trabajo decidió no recomendar que se mantuviera en el orden del día una enmienda de la prueba para la inhabilitación del derecho a limitar la responsabilidad si se revisaran los Convenios, aunque esto no debería interpretase en el sentido de que el Grupo de Trabajo no mantuviera un interés en la promoción de la calidad de los buques.

15 Problemas con que se enfrentan las compañías de almacenamiento de hidrocarburos

15.1 Se recordó que el Grupo de Trabajo había considerado en 2004 una propuesta de incorporar en una versión revisada del Convenio de 1992 dos disposiciones que figuran en el Convenio SNP, una relativa al concepto de 'receptor' y la otra relativa a la definición de 'hidrocarburos sujetos a contribución'. Se recordó también que la primera brindaría a las compañías de almacenamiento, con ciertas condiciones, la posibilidad de pasar a sus principales la obligación de pagar contribuciones. Se recordó asimismo que la segunda daría como resultado que los hidrocarburos que se transfiriesen directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, en el transcurso de su transporte del puerto o terminal de carga original al puerto o terminal de destino final, se considerasen como hidrocarburos sujetos a contribución solamente respecto a su recibo en el destino final.

15.2 Se recordó que, cuando se discutió esta cuestión en 2004, varias delegaciones habían apoyado en principio la propuesta de enmendar la definición de 'receptor' en armonía con el Convenio SNP, lo que en su opinión era más equitativo. Se recordó también que otras delegaciones se oponían a la propuesta, argumentando que el Convenio SNP era un caso especial, y que todavía estaba por probar que era viable el sistema de contribución en virtud del Convenio SNP, comparado con el sistema más sencillo y bien experimentado y probado que utilizaban los Fondos de 1971 y 1992. Se recordó asimismo que se había señalado que una solución comercial entre las compañías de almacenamiento de hidrocarburos y sus principales era la solución ideal, si bien se reconocía que existían obstáculos prácticos para tal solución debido al largo plazo transcurrido desde que los hidrocarburos pasaban de la compañía de almacenamiento al principal hasta que el Fondo recaudaba contribuciones.

15.3 Se recordó que, cuando el Grupo de Trabajo consideró esta cuestión en 2004, existía poco apoyo por enmendar la definición de 'hidrocarburos sujetos a contribución' para exceptuar del sistema de contribución a los hidrocarburos recibidos tras su transferencia directa, o a través de terminales basados en tierra, de un buque a otro.

15.4 El Grupo de Trabajo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/WGR.3/25/6, de la Federación de Compañías Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA), que contiene un análisis aritmético de los efectos potenciales sobre las contribuciones al Fondo de 1992 si se permitiera a las compañías de almacenamiento de tanques revelar la identidad de sus principales, con el fin de pasar a esos principales la responsabilidad de pagar contribuciones. Se tomó nota de que los resultados del estudio sugerían que revelar la identidad de los principales no pondría en peligro la viabilidad financiera del Fondo de 1992, y posiblemente podría traducirse en un aumento del volumen general de los hidrocarburos sujetos a contribución.

15.5 El Grupo de Trabajo recordó que las compañías de almacenamiento de tanques habían argumentado que no tenían interés comercial en los hidrocarburos que almacenaban pero, en virtud del actual texto del Convenio del Fondo de 1992, se enfrentaban a la carga financiera de pagar contribuciones al Fondo sin la posibilidad de pasar el coste a sus principales, y que esto, en opinión de esas compañías, suponía a veces una amenaza para la viabilidad económica de la compañía de almacenamiento.

15.6 Varias delegaciones expresaron su apreciación por la información facilitada por FETSA y apoyaban la propuesta de revelar la identidad de los principales ya que ello ampliaría la base de las contribuciones y sería consistente con las disposiciones de contribución en el Convenio SNP. Aquellas delegaciones consideraban por tanto que el tema se debía mantener en el orden del día si la Asamblea decidiera que se revisaran los Convenios.

15.7 Otras delegaciones, aunque apreciaban el estudio llevado a cabo por FETSA, y simpatizaban con los problemas con que se enfrentan las compañías de almacenamiento de hidrocarburos, se oponían a todo cambio en el actual sistema de contribución, que había resultado ser sencillo y eficaz. Algunas delegaciones señalaron que el sistema de contribución del Convenio SNP, que permitía pasar la responsabilidad de pagar contribuciones al principal del receptor original, estaba resultando ser muy complejo y que, en un examen retrospectivo, hubiera sido preferible en su opinión que el Convenio SNP hubiese previsto el mismo sistema de contribución que el Convenio del Fondo de 1992. Se señaló además que, en cuanto al sector de hidrocarburos en el Convenio SNP, el sistema de contribución era el mismo que el del Convenio del Fondo de 1992, ya que no preveía la posibilidad de revelar la identidad de los principales a los efectos de las contribuciones.

15.8 En su resumen, el Presidente observó que algunas delegaciones estaban preocupadas por la complejidad y la carga administrativa que resultaría de un cambio en el sistema de contribución del Fondo de 1992. Observó además que, sin embargo, algunas delegaciones estaban a favor de enmendar el sistema. Sugirió que, si la Asamblea decidiera que se revisaran los Convenios de 1992, tal vez fuera preferible esperar para ver cómo funcionaba en la práctica el sistema de contribución del SNP antes de prestar nueva consideración al tema.

15.9 El Grupo de Trabajo concordó con el resumen del Presidente y decidió recomendar a la Asamblea del Fondo de 1992 que toda consideración de cambiar el sistema de contribución se aplazase hasta que hubiera sido comprobado el sistema de contribución del SNP.

16 Responsabilidad del propietario de la carga

16.1 El Grupo de Trabajo recordó que en anteriores reuniones había considerado varias propuestas de establecer un nivel adicional de responsabilidad impuesto a los propietarios de la carga que utilizasen buques que no cumplen las normas, aliviando así el mayor peso financiero que habrían de soportar los receptores responsables de hidrocarburos sujetos a contribución por causa de la entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

16.2 Una delegación, que había estado a favor de introducir la responsabilidad de los propietarios de la carga en el régimen de indemnización, manifestó que, en interés de lograr una revisión limitada de los Convenios, estaba dispuesta a retirar su propuesta.

16.3 Una delegación observadora manifestó que, si una revisión de los Convenios supusiera cambios en los límites financieros para ciertas categorías de buques o ciertos tipos de carga, era inevitable que los propietarios de la carga estuviesen involucrados en el régimen de indemnización.

16.4 El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Asamblea que la cuestión de la responsabilidad de los propietarios de la carga se eliminase del orden del día si se iba adelante con la revisión de los Convenios.

17 Contribución anual mínima al Fondo de 1992

17.1 Se tomó nota de que, en virtud del Convenio del Fondo de 1992, las contribuciones eran pagaderas solamente por las entidades que efectivamente recibían hidrocarburos sujetos a contribución tras su transporte marítimo en un Estado Miembro. Se tomó nota también de que, en virtud del Protocolo relativo al Fondo Complementario, no obstante, a los efectos del sistema de contribución, se consideraba que al menos 1 millón de toneladas habrían sido recibidas cada año en cada Estado Miembro del Fondo Complementario.

17.2 El Grupo de Trabajo recordó que en anteriores reuniones había considerado la propuesta de que todos los Estados Miembros estuvieran obligados a pagar una contribución anual mínima al Fondo de 1992, basada ya sea en una cantidad considerada mínima de hidrocarburos sujetos a contribución exigida en virtud del Protocolo relativo al Fondo Complementario, o bien en un porcentaje fijo de la carga financiera total del Fondo de 1992.

17.3 Gran número de delegaciones consideraba inapropiado introducir una contribución anual mínima a los efectos del Fondo de 1992 y que las desventajas de modificar el actual sistema eran superiores a todo beneficio posible. Se señaló que, si bien estaba justificado imponer una cuota mínima en cuanto al Fondo Complementario que fuera un tercer nivel opcional de indemnización, no era apropiado imponer tal cuota con respecto al Fondo de 1992, que era un nivel básico de indemnización.

17.4 El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Asamblea del Fondo de 1992 que no se retuviera este tema si se revisaran los Convenios de 1992.

18 Fusión de los Convenios

18.1 El Grupo de Trabajo recordó que en anteriores reuniones varias delegaciones habían propuesto fusionar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario en un solo instrumento para facilitar el proceso de ratificación, brindar un mejor campo para garantizar su aplicación uniforme y simplificar las cuestiones del derecho de tratados involucradas en toda futura revisión del régimen.

18.2 Varias delegaciones mantenían, no obstante, que pese a las ventajas muy obvias de un solo tratado, existían obstáculos prácticos para tal fusión. Se señaló que los países sin litoral que registrasen buques, y por tanto fueran partes en el Convenio de Responsabilidad Civil a los efectos de extender certificados de seguro, no derivarían beneficios del Convenio del Fondo de 1992. Una delegación sugirió, no obstante, que esta cuestión no había sido considerada por el Grupo de Trabajo con profundidad y que, por tanto, sería apropiado volver a dicha cuestión en una fecha futura si se revisaran los Convenios.

18.3 El Grupo de Trabajo concluyó que no había apoyo para incluir en el orden del día la cuestión de la fusión de los Convenios de 1992 por ahora, si se decidiese que se revisaran los Convenios, pero que tal vez valdría la pena volver a dicha cuestión en una fecha futura.

19 Cuestiones del derecho de tratados

El Grupo de Trabajo recordó que el Director había suscitado, con ocasión de anteriores reuniones, varias cuestiones del derecho de tratados, algunas enlazadas a la aplicación uniforme de los

Convenios. Se tomó nota de que, si la Asamblea del Fondo de 1992 decidiese que se revisaran los Convenios, el Director pensaba presentar nuevos documentos sobre estas cuestiones.