



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

ASAMBLEA
7ª sesión extraordinaria
Punto 7 del orden del día

92FUND/A/ES.7/6
25 marzo 2003
Original: INGLÉS

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES

92FUND/WGR.3/15

INFORME SOBRE LA QUINTA REUNIÓN DEL TERCER GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Nota del Director

Resumen: Véase Sinopsis

- Medidas que han de adoptarse:**
- (1) examinar el informe del Grupo de Trabajo;
 - (2) examinar la propuesta del Grupo de Trabajo de una resolución sobre la interpretación y aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992;
 - (3) tomar nota de la planificación de las labores futuras del Grupo de Trabajo; e
 - (4) impartir al Grupo de Trabajo las instrucciones que la Asamblea juzgue oportunas.

ÍNDICE

	<u>Página</u>
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 quinta reunión	9
5 Cuestiones examinadas por el Grupo de Trabajo en su quinta reunión	10
6 Responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones conexas	10
• nivel de la cuantía de limitación de los propietarios de buques y su relación con la responsabilidad financiada por los receptores de hidrocarburos	11
• Criterio que rige el derecho del propietario del buque a la limitación	14
• Encauzamiento de la responsabilidad	15
7 Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos y cuota anual de afiliación	17
8 Perfeccionamiento del sistema de contribución	21
9 Definición de ‘buque’	23
10 Aplicación uniforme de los Convenios	25
11 Procedimientos alternativos de solución de controversias	28
12 Admisibilidad de reclamaciones por costos fijos	30
13 Aplicación de los Convenios de 1992 a la ZEE o a una zona designada en virtud del artículo II a) ii) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 3 a) ii) del Convenio del Fondo de 1992	33
14 Labor futura	36

ANEXO

Proyecto de resolución sobre la interpretación y aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992

SINOPSIS

Mandato

El Grupo de Trabajo creado por la Asamblea del Fondo de 1992 en abril de 2000 celebró una reunión en febrero de 2003, bajo la presidencia del Sr. A. Popp QC (Canadá), tomando como base el siguiente mandato asignado por la Asamblea en la 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 2003

En la reunión de febrero de 2003 el Grupo de Trabajo consideró la responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones conexas. También examinó la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos, el perfeccionamiento del sistema de contribución, la definición de 'buque', la aplicación uniforme de los Convenios, resoluciones alternativas de solución de controversias (ADR), recargo (antes citado como margen de utilidad) por costes fijos de equipo para el control de la contaminación por hidrocarburos y la aplicación de los Convenios de 1992 a la zona económica exclusiva o zona equivalente.

Responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones conexas (Sección 6)

El Grupo de Trabajo consideró propuestas de la delegación francesa y la delegación observadora del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) para introducir un límite de la responsabilidad del propietario del buque de 89,8 millones de DEG (£77,7 millones) independientemente del arqueo del buque y de abolir la exoneración de la obligación de suscribir un seguro para los buques que transporten menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento.

La delegación observadora de OCIMF sostuvo que la adopción del Protocolo del Fondo Complementario distorsionaría el equilibrio entre los intereses navieros y de carga, ya que se había previsto que el Fondo Complementario fuese financiado únicamente por los receptores de hidrocarburos. Aquella delegación expresó el parecer de que el plan de indemnización debe ser consistente con el objetivo general de mejorar la seguridad marítima y reducir el número de derrames de hidrocarburos.

Las delegaciones observadoras que representaban a los propietarios de los buques y los Clubes P & I adoptaron el parecer de que el presente régimen había garantizado una distribución equitativa de la carga económica entre los intereses navieros y de la carga. Mantenían que la propuesta del sector naviero de incrementar, con carácter voluntario, la cuantía de limitación aplicable a buques pequeños a 20 millones de Derechos Especiales de Giro (£17,3 millones) preservaría este equilibrio incluso después de la entrada

en vigor del Protocolo propuesto constitutivo del Fondo Complementario, y al mismo tiempo evitaría los problemas del derecho de tratados y transitorios que surgirían con una revisión de gran envergadura del régimen existente. Aquellas delegaciones argumentaban que el fin primordial del régimen de indemnización no era garantizar el transporte marítimo de calidad sino más bien la indemnización plena y suficiente de las víctimas de la contaminación por hidrocarburos.

Varias delegaciones, si bien reconocían los beneficios a corto plazo del Protocolo que constituye el Fondo Complementario y el incremento voluntario propuesto de la cuantía de limitación para buques pequeños, consideraban que aún era necesario hacer un examen pormenorizado del régimen actual y aumentar la participación de los propietarios de buques sobre una base legal firme.

Varias delegaciones expresaron el parecer de que no se podía justificar el aumento de la carga financiera de los propietarios de buques sobre la cuantía ya prevista por el aumento del 50% que entraría en vigor en noviembre de 2003 y tampoco el aumento voluntario propuesto para buques pequeños. Aquellas delegaciones manifestaron también que los límites financieros relacionados con el arqueo estaban bien establecidos en el derecho marítimo y destacaron la importancia de que el Convenio de Responsabilidad Civil permaneciese de conformidad con otros convenios internacionales de indemnización marítima.

El Grupo de Trabajo decidió que, en vista del aparente desacuerdo entre los sectores naviero y petrolero sobre el grado en que se había repartido en el pasado el peso financiero de los derrames de hidrocarburos y se debiera repartir en el futuro, el Director debería realizar un estudio independiente de los costes de los derrames pasados en relación con las cuantías de limitación actuales y futuras de los Convenios de 1992. El Grupo de Trabajo consideró que era importante que el estudio reflejase los costes de los derrames pasados y el reparto de dichos costes entre los sectores naviero y petrolero sobre la base de los valores en 2003 y los valores probables en el futuro, teniendo en cuenta los índices de inflación de los distintos Estados.

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de la delegación francesa de elaborar nuevos criterios que rigen el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad a fin de hacer más fácil el inhabilitar ese derecho. En un documento presentado por Francia, España y la Comisión Europea se había expresado la opinión de que el derecho casi inexpugnable de limitación de los propietarios de buques había sido obstáculo para que el Fondo de 1992 recurriese eficazmente contra los propietarios que explotan buques de calidad inferior.

La mayoría de las delegaciones expresaron el parecer de que era inapropiado rebajar el umbral para inhabilitar el derecho de limitación de responsabilidad del propietario del buque, como medio de mejorar la calidad general de los buques, y que en su opinión era mejor tratar esto mediante otros Convenios internacionales, que tenían sanciones punitivas por incumplimiento.

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de la delegación francesa de enmendar las disposiciones actuales sobre el encauzamiento de la responsabilidad, que impedía reclamaciones de indemnización contra varias partes (por ejemplo el fletador) a fin de volver a las disposiciones sobre encauzamiento del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, que impedía solamente reclamaciones contra los dependientes o agentes del propietario del buque.

Varias delegaciones consideraban que el beneficio brindado a las víctimas por las disposiciones actuales sobre encauzamiento era de importancia primordial, pero apoyaban explorar más a fondo una propuesta presentada por Italia en una reunión anterior del Grupo de Trabajo de incluir la responsabilidad de los fletadores (por lo general propietarios de la carga) en el régimen de indemnización.

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos y cuota anual de afiliación (Sección 7)

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de la delegación canadiense de enmendar el Convenio del Fondo de 1992 para exigir a todos los Estados Contratantes el pago de cuotas de afiliación anuales. Se propuso también que, si no se pagase la cuota o si no se recibiesen informes sobre hidrocarburos de un Estado al final de un plazo especificado, dejaría de estar en vigor el Convenio del Fondo respecto a ese Estado.

Varias delegaciones consideraban que era importante distinguir entre los Estados que no presentan informes sobre hidrocarburos y los que notifican recibos cero de hidrocarburos sujetos a contribución, y que era necesario continuar buscando un método eficaz de ocuparse de los primeros. Se sugirió que el método empleado en las Naciones Unidas para calcular las contribuciones de los Estados podría ser más apropiado que una cuota de afiliación única para los Estados con recibos cero de hidrocarburos.

Perfeccionamiento del sistema de contribución (Sección 8)

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta formulada por la delegación observadora de la Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA) que tenía por objeto hallar una solución equitativa respecto a ciertos receptores de hidrocarburos que eran contribuyentes al Fondo de 1992 conforme al Convenio del Fondo de 1992, aunque no tenían ningún interés en los hidrocarburos recibidos que no fuese el de proporcionar servicios de almacenamiento de hidrocarburos. Se tomó nota de que la propuesta se hacía eco de una sugerencia anterior de la delegación de los Países Bajos de que las definiciones de 'carga sujeta a contribución' y 'receptor' deben armonizarse con las del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP).

Aunque muchas delegaciones simpatizaban con las preocupaciones expresadas por FETSA, vacilaban en cambiar el sistema actual, que era simple y eficaz. Se convino, sin embargo, en que la cuestión podía ser examinada de nuevo si se tomaba la decisión de revisar los Convenios.

Definición de 'buque' (Sección 9)

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de la delegación del Reino Unido de que considerase dos posibles opciones de 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:

"Buque": 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 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.

Varias delegaciones, si bien estaban de acuerdo en que la Opción 2 reflejaba la política actual del Fondo de 1992 respecto a los buques tanque sin carga, manifestaron su preferencia por la Opción 1 en caso de que se adoptase la decisión de revisar el texto del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Aplicación uniforme de los Convenios (Sección 10)

El Grupo de Trabajo consideró un documento presentado por el Director en el que trataba de ciertas disposiciones de los Convenios de 1992 con respecto a las cuales opinaba que los Convenios no se habían aplicado en el pasado de manera uniforme o que habían surgido dificultades a consecuencia de la relación entre los Convenios y la legislación nacional, a saber el encauzamiento de la responsabilidad, la prescripción, la ejecución de fallos, la jurisdicción y la distribución de las cuantías disponibles para indemnización.

El Grupo de Trabajo consideró que la uniformidad de implantación y aplicación de los Convenios era decisiva para el funcionamiento equitativo del régimen internacional de indemnización. Se reconoció, sin embargo, que se trataba de un tema difícil, dado que los tribunales nacionales tenían la última palabra en la interpretación de los Convenios, aunque a menudo carecían de la experiencia pertinente. Se sugirió que, si se proporcionaba más información a los Estados Miembros y a los tribunales nacionales sobre las decisiones de los órganos rectores de los FIDAC respecto de los criterios de admisibilidad de reclamaciones y de otros aspectos relativos a la interpretación de los Convenios, se podría contribuir a una uniformidad en la interpretación y aplicación.

Se encargó al Director que estudiase más a fondo la creación de una base de datos de las decisiones de los tribunales nacionales sobre la interpretación de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 y de importantes decisiones de las Asambleas y Comités Ejecutivos pertinentes a la interpretación de los Convenios y la admisibilidad de las reclamaciones.

El Grupo de Trabajo aprobó el texto de una Resolución sobre la uniformidad de interpretación y aplicación de los Convenios de 1992 para presentarla a la consideración de la Asamblea.

Procedimientos alternativos de solución de controversias (Sección 11)

El Grupo de Trabajo estudió una propuesta de la delegación del Reino Unido de que el Fondo debe ser más dinámico en alentar a los demandantes a que sus reclamaciones sean tramitadas mediante arbitraje y que aclarase su política sobre el arbitraje mediante enmiendas del Reglamento Interno y el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992. Aquella delegación sugirió que el Fondo de 1992 debe acceder al arbitraje solamente si el árbitro tiene en cuenta plenamente las políticas, prácticas, decisiones y precedentes del Fondo y cuando no intervengan nuevas cuestiones de principio.

Hubo apoyo general de la propuesta, pero reconociendo que era necesario abordar varias cuestiones prácticas relativas a las políticas, prácticas, decisiones y precedentes del Fondo para llevar adelante la propuesta.

Admisibilidad de las reclamaciones por costos fijos (Sección 12)

El Grupo de Trabajo estudió una propuesta de las delegaciones de España, Italia, Países Bajos, Polonia y el Reino Unido de enmendar el texto del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 para permitir el pago de un recargo sobre las reclamaciones por costos fijos de equipo utilizado para el control y prevención de daños por contaminación. Se tomó nota de que las delegaciones patrocinadoras habían argumentado que la inclusión de tal recargo brindaría un incentivo para que los Estados mantuviesen equipo especializado de lucha contra los derrames de hidrocarburos, reduciendo con ello al mínimo el impacto ambiental y financiero de los derrames de hidrocarburos.

Aunque varias delegaciones consideraron que era importante alentar a los Estados a mantener una buena capacidad de lucha contra los derrames de hidrocarburos, no hubo suficiente apoyo para la propuesta tal como estaba redactada, ya que no se podía implantar sin modificar los Convenios. Se convino, sin embargo, en que la cuestión fuese examinada de nuevo sobre la base de una propuesta revisada.

Aplicación de los Convenios de 1992 a la ZEE o a una zona designada en virtud del artículo II a) ii) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 3a) ii) del Convenio del Fondo de 1992

El Grupo de Trabajo estudió una propuesta de la delegación argelina de adoptar con carácter provisional las divisiones de búsqueda y salvamento acordadas entre los Estados ribereños que son Partes en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo de 1979, para resolver el problema práctico que afrontan los Estados ribereños de mares cerrados y semicerrados de declarar zonas económicas exclusivas. La delegación argelina propuso además que los artículos de los Convenios de 1992 relativos al ámbito geográfico fuesen enmendados para tener en cuenta la naturaleza particular de los mares cerrados y semicerrados.

Algunas delegaciones expresaron el parecer de que la cuestión suscitada por la delegación argelina era diferente de las demás consideradas por el Grupo de Trabajo, ya que dicha cuestión era básicamente de naturaleza política, que sería resuelta mejor mediante acuerdo entre los Estados interesados respecto de una zona particular.

Próxima reunión

El Grupo de Trabajo decidió celebrar una corta reunión durante la semana del 20 de octubre de 2003 con motivo de la sesión de otoño de la Asamblea para considerar los progresos logrados durante las deliberaciones oficiosas.

1 Introducción

- 1.1 El 3^{er} Grupo de Trabajo intersesiones fue creado por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 4^a 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 primera reunión el 6 de julio de 2000, la segunda reunión el 12 y 13 de marzo de 2001, la tercera reunión del 26 al 29 de junio de 2001, la cuarta reunión del 30 de abril al 2 de mayo de 2002, y la quinta reunión del 4 al 7 de febrero de 2003, todas 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 quinta reunión del Grupo de Trabajo los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Granada	Polonia
Argelia	Grecia	Portugal
Argentina	Irlanda	Qatar
Bahamas	Islas Marshall	Reino Unido
Bélgica	Italia	República de Corea
Camerún	Japón	Singapur
Canadá	Liberia	Suecia
Dinamarca	Malta	Trinidad y Tabago
España	Marruecos	Túnez
Federación de Rusia	México	Turquía
Filipinas	Noruega	Uruguay
Finlandia	Países Bajos	Venezuela
Francia	Panamá	

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

Estados que habían depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al Convenio del Fondo de 1992

Nigeria

Otros Estados:

Chile	Irán, República Islámica de	Perú
Ecuador	Malasia	

- 2.3 Las siguientes organizaciones intergubernamentales y organizaciones internacionales no gubernamentales participaron en el Grupo de Trabajo como observadoras:

Organizaciones intergubernamentales:

Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971

Comisión Europea

Organizaciones internacionales no gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (INTERTANKO)

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)

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 quinta reunión

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

92FUND/WGR.3/14	Lista de documentos anteriores (Director)
92FUND/WGR.3/14/1	Puesta a punto del sistema de contribución (FETSA)
92FUND/WGR.3/14/2	Propuesta de revisión de los Convenios de Responsabilidad Civil y de los Fondos (OCIMF)
92FUND/WGR.3/14/3	Aplicación uniforme de los Convenios (Director)
92FUND/WGR.3/14/4	Responsabilidad del propietario del buque (Francia)
92FUND/WGR.3/14/5	Responsabilidad de las partes que intervienen en el transporte marítimo de hidrocarburos (Francia, España y la Comisión Europea)
92FUND/WGR.3/14/6	ZEE (Argelia)
92FUND/WGR.3/14/7	Grupo Internacional de Clubes P & I
92FUND/WGR.3/14/8	Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos (Canadá)
92FUND/WGR.3/14/9	Propuesta de pago de un recargo (antes citado como margen de utilidad) sobre las reclamaciones por costes fijos del equipo utilizado para contener y prevenir la contaminación por hidrocarburos (España, Italia, Países Bajos, Polonia y Reino Unido)
92FUND/WGR.3/14/10	INTERTANKO

92FUND/WGR.3/14/11	Propuesta de Revisión de la definición de 'buque' en el artículo I de los Convenios de 1992 (Reino Unido)
92FUND/WGR.3/14/12	Procedimientos alternativos de solución de controversias (Reino Unido)
92FUND/WGR.3/14/13	Responsabilidad de los propietarios de buques (Reino Unido)
92FUND/WGR.3/14/14	Aplicación uniforme de los Convenios y otras cuestiones afines (Japón)

4.2 Durante los debates se hizo referencia a los informes del Grupo de Trabajo sobre su segunda, tercera y cuarta reuniones (documentos 92FUND/A.6/4 y 92FUND/A.7/4). 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 quinta reunión

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

1. 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) criterio que rige el derecho del propietario del buque a la limitación; y
 - (c) encauzamiento de la responsabilidad
2. Cuestiones en las que cabría considerar enmiendas si hubiese una revisión:
 - (a) falta de presentación de informes sobre hidrocarburos
 - (b) perfeccionamiento del sistema de contribución
 - (c) definición de 'buque'
3. Cuestiones que tal vez no requieran enmiendas de los Convenios:
 - (a) Aplicación uniforme de los Convenios
 - (b) Resoluciones alternativas de controversias
 - (c) Recargo para costos fijos
4. Aplicación de los Convenios de 1992 a la ZEE o a una zona designada en virtud del artículo II a) ii) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 3a) ii) del Convenio del Fondo de 1992.

5.2 El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo también con la propuesta del Presidente en el sentido de que en la quinta reunión las consideraciones se centrasen principalmente en la responsabilidad de los propietarios de buques y asuntos conexos, y a partir de entonces tratar los otros temas.

6 Responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones conexas

6.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de los documentos presentados por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (documento 92FUND/WGR.3/14/2), por Francia (documento 92FUND/WGR.3/14/4, por Francia, España y la Comisión Europea (documento 92FUND/WGR.3/14/5), por el Grupo Internacional de Clubes P & I (documento 92FUND/WGR.3/14/7), por la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (documento 92FUND/WGR.3/14/10) y por el Reino Unido (documento 92FUND/WGR.3/14/13).

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

- 6.2 Al presentar el documento 92FUND/WGR.3/14/4 la delegación francesa expresó el parecer de que era importante que el Convenio del Fondo de 1992 retuviese su función de indemnización subsidiaria y que varios siniestros importantes habían demostrado que los daños de contaminación causados por petroleros pequeños podrían ser desproporcionados con respecto al límite de responsabilidad del propietario del buque. Aquella delegación expresó también reservas respecto a la propuesta del Grupo Internacional de Clubes P&I de incrementar voluntariamente el límite mínimo para los buques pequeños de unos 4 millones de DEG a 20 millones de DEG en aquellos Estados que fueran Partes en el Protocolo constitutivo de un Fondo Complementario (tercer nivel), ya que, en su opinión, mezclar los convenios internacionales con acuerdos privados no estaría de conformidad con el derecho público internacional.
- 6.3 La delegación francesa consideró asimismo que la cuantía de limitación aplicable a todos los buques debe ser la cuantía máxima estipulada en el artículo V.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (89,8 millones de DEG desde el 1 de noviembre de 2003) independientemente del arqueo del buque, y que en caso de daños de contaminación en un Estado Parte en el Protocolo que constituye un Fondo Complementario, el propietario del buque debe estar obligado a efectuar una contribución a la cuantía de indemnización pagada por ese Fondo. La delegación francesa propuso el siguiente texto respecto al artículo V.1:

El propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía de 89 770 000 unidades de cuenta. No obstante, cuando los daños ocasionados por contaminación afecten a un Estado parte en el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo complementario, el propietario deberá contribuir igualmente al Fondo Complementario el x% de la cuantía de las indemnizaciones abonadas por ese Fondo. Esta cantidad no excederá en ningún caso de x millones de unidades de cuenta.

- 6.4 La delegación francesa expresó el parecer de que debe abolirse la exoneración de la obligación de suscribir un seguro para los buques que transporten menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento en el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y propuso el siguiente texto revisado para aquella disposición:

El propietario de un barco que esté matriculado en un Estado contratante y transporte hidrocarburos a granel como cargamento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan las sumas previstas en el artículo V, párrafo 1.

- 6.5 La delegación observadora del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) introdujo sus propuestas en el documento 92FUND/WGR.3/14/2 manifestando que estaban concebidas para garantizar que los propietarios de buques y sus aseguradores P&I tuvieran un interés apropiado e importante en los costes directos de los derrames de hidrocarburos, alentando al mismo tiempo a los propietarios de buques a adoptar las mejores prácticas que den paso a menos derrames de hidrocarburos y mares más limpios. Aquella delegación se refirió al estudio encargado por el Grupo Internacional de Clubes P&I, que había indicado que el 95% de todos los derrames de hidrocarburos durante el periodo 1990-1999 habrían sido plenamente indemnizados por el propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que el valor total de la indemnización pagada respecto a todos los derrames durante ese periodo había

sido compartido por igual entre los propietarios de buques tanque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y los receptores de hidrocarburos en virtud del Convenio del Fondo de 1992 (documento 92FUND/WGR.3/8/3, párrafo 4). La delegación de OCIMF cuestionó la precisión y conclusiones del estudio, y llamó la atención sobre los resultados de su propio estudio basado en datos tomados del Informe Anual de los FIDAC de 2001, que había indicado que, de los siniestros a que se refiere ese Informe, los propietarios de buques habían pagado US\$280,5 millones y los FIDAC habían pagado US\$1 814 millones.

- 6.6 La delegación de OCIMF manifestó que era útil la oferta del Grupo Internacional de Clubes P&I de incrementar voluntariamente el límite de los daños de contaminación respecto a petroleros pequeños en Estados que fueran Partes en el Protocolo del Fondo Complementario, pero que esta oferta no iba lo suficientemente lejos sin que los propietarios de buques financiasen también el Fondo Complementario a partes iguales con los receptores de hidrocarburos.
- 6.7 La delegación de OCIMF propuso que el límite de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil fuese 90 millones de DEG independientemente de la dimensión del buque y que todos los buques que puedan transportar hidrocarburos a granel como cargamento tengan que suscribir un seguro u otra garantía financiera conforme al artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. La delegación de OCIMF propuso además que, cuando ocurra un siniestro en un Estado Parte en los Convenios de 1992 y el Protocolo que constituye un Fondo Complementario, la administración y liquidación de las reclamaciones deberá tramitarse conforme al Memorando de Entendimiento existente entre el Grupo Internacional de Clubes P&I y el Fondo de 1992, si era probable que la cuantía total de las reclamaciones admisibles rebasase una suma especificada, incluso si esa cuantía total fuese tal que el Fondo de 1992 no tuviera que pagar indemnización.
- 6.8 La delegación observadora del Grupo Internacional de Clubes P&I introdujo el documento 92FUND/WGR.3/14/7 y expresó el parecer de que las modificaciones de fondo de los Convenios actuales no beneficiarían a los demandantes, y que el prolongado periodo de transición que seguiría a consecuencia de introducir nuevos instrumentos ocasionaría una repetición de la confusión y problemas que ocurrieron durante la transición del régimen de 1969/1971 al de 1992. Aquella delegación señaló también que, si bien los Clubes estudiaban nuevas maneras de mejorar la calidad de los buques y el comportamiento de los propietarios de buques, no había pruebas, en la experiencia de los Clubes, de un enlace entre los elevados niveles de responsabilidad civil y la calidad de los buques y sus armadores, ya que las reclamaciones importantes en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil eran en realidad costeadas por todos los propietarios de buques más bien que por un solo propietario de buque.
- 6.9 La delegación del Grupo Internacional de Clubes P&I manifestó que la razón del incremento voluntario propuesto del Grupo relativo al límite en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 de 4 millones de DEG a 20 millones de DEG era superar los problemas insuperables del derecho de tratados que surgirían si los propietarios de buques tanque estuviesen formalmente obligados a participar en la financiación del Fondo Complementario, equilibrando al mismo tiempo el riesgo de los receptores de hidrocarburos cuando se implantase el Fondo Complementario. Aquella delegación señaló además que, como el incremento voluntario del límite del propietario del buque se aplicaría a todos los siniestros en Estados Partes en el Protocolo del Fondo Complementario, en tanto que el Fondo Complementario solo se aplicaría a los siniestros que entrañasen grandes reclamaciones, el equilibrio del riesgo se inclinaría más a los propietarios de buques que a los intereses de la carga.
- 6.10 Al presentar el documento 92FUND/WGR.3/14/10 la delegación de la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO) manifestó que el régimen de responsabilidad e indemnización debía continuar centrándose en proporcionar indemnización pronta y suficiente a las víctimas y apoyó la constitución a un nivel adecuado de un Fondo Complementario de tercer nivel y el incremento voluntario propuesto del límite mínimo en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ya que ello evitaría el derecho de tratados y los

- problemas transitorios que surgirían mediante una revisión de gran envergadura del régimen existente.
- 6.11 Varias delegaciones expresaron la opinión de que era necesario hacer un examen pormenorizado del régimen actual, y que, si bien el Protocolo que constituye un Fondo Complementario y la propuesta del Grupo Internacional de Clubes P&I de un incremento voluntario de la cuantía de limitación para buques pequeños eran soluciones muy bienvenidas a corto plazo, no eran un sustituto del objetivo a plazo más largo de aumentar la participación de los propietarios de buques con una base legal firme. Aquellas delegaciones no consideraban insuperables los problemas del derecho de tratados, aunque consideraban que podría ser útil que el Fondo de 1992 los estudiase con mayor detalle.
 - 6.12 Algunas delegaciones notaron el aparente desacuerdo entre el sector naviero y el petrolero sobre el grado en que se había repartido en el pasado el peso financiero de los derrames de hidrocarburos y se debía repartir en el futuro. Era opinión de aquellas delegaciones que se precisaba un estudio independiente para ver como se había repartido en el pasado el peso financiero y como ello podría ser afectado con la introducción de un Fondo Complementario financiado por el sector petrolero conjuntamente con los incrementos voluntarios propuestos por los Clubes P&I para buques pequeños.
 - 6.13 La delegación del Grupo Internacional de Clubes P&I manifestó que los datos brutos que el Grupo había empleado en el estudio referido en el párrafo 6.5 eran confidenciales para los distintos Clubes y que esta era la razón por la que los datos no se habían presentado en el informe del estudio.
 - 6.14 Otras delegaciones señalaron que la cuantía total de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992 había resultado ser suficiente en todos los siniestros excepto dos, y que no se podía justificar aumentar la carga financiera de los propietarios de buques por encima de la cuantía de limitación ya prevista por los aumentos del 50% que entrarían en vigor en noviembre de 2003, así como los aumentos voluntarios propuestos por los Clubes P&I. Aquellas delegaciones manifestaron también que los límites financieros relacionados con el arqueo estaban bien establecidos en el derecho marítimo y que era importante que el Convenio de Responsabilidad Civil permaneciese de conformidad con otros convenios internacionales de indemnización marítima.
 - 6.15 Varias delegaciones, si bien apoyaban el principio de los límites financieros relacionados con el arqueo de los buques, argumentaban que había lugar para alterar tanto el punto de partida de la escala móvil como la inclinación de la línea arqueo/límite financiero.
 - 6.16 Una delegación expresó la opinión de que la propuesta de abandonar la exoneración del seguro obligatorio para buques que transporten menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento podría representar una importante carga administrativa y que una posible solución de compromiso podría ser la de seguir las disposiciones del Convenio SNP, que permiten a las Partes en dicho Convenio exceptuar a los buques que no excedan de 200 toneladas.
 - 6.17 Algunas delegaciones destacaron las necesidades de los países en desarrollo; para muchas de ellas los Convenios existentes eran suficientes, teniendo en cuenta que dichos países podían aprovechar en cualquier momento futuro el nivel extra de indemnización que brindaría el Fondo Complementario pasando a ser Partes en el Protocolo que constituye dicho Fondo.
 - 6.18 La delegación observadora de la Cámara Naviera Internacional manifestó que las reclamaciones superiores a los límites actuales del régimen habían surgido debido a siniestros que entrañasen una carga particular, fueloil pesado, que normalmente es transportado en buques relativamente pequeños, y que era esto lo que había dado lugar a la distorsión en el reparto normal de la carga financiera entre los sectores naviero y petrolero. En opinión de aquella delegación, el incremento voluntario propuesto del límite mínimo para los buques pequeños se había dirigido

específicamente a este problema, pero este mínimo podría ser fácilmente ajustado en el futuro a la luz de la experiencia de las reclamaciones.

- 6.19 El Grupo de Trabajo invitó al Director a emprender un estudio independiente de los costes de los derrames pasados en relación con las cuantías de limitación actuales y futuras de los Convenios de 1992, reconociendo que la utilidad de tal estudio dependería de la obtención de los datos brutos de los Clubes P&I y el sector petrolero. El Grupo de Trabajo consideró que era importante que el estudio reflejase los costes de los derrames pasados y el reparto de esos costes entre los sectores naviero y petrolero sobre la base de los valores en 2003 y los valores probables en el futuro, teniendo en cuenta los índices de inflación de los distintos Estados.
- 6.20 En su resumen, el Presidente señaló la opinión predominante de que el Grupo de Trabajo debe hacer un examen pormenorizado del nivel de responsabilidad de los propietarios de buques teniendo en cuenta los resultados del estudio que ha de efectuar el Director. Manifestó que, sobre la base de este debate preliminar, parecía haber poco apoyo para el abandono de los límites financieros relacionados con el arqueo respecto a la responsabilidad de los propietarios de buques. Manifestó asimismo que varias delegaciones habían estado a favor de ajustes al mínimo para los buques pequeños y la inclinación de la línea arqueo/límite financiero, pero que estas cuestiones tendrían que ser examinadas de nuevo teniendo en cuenta los resultados del estudio a que se refiere el párrafo 6.19.

Criterio que rige el derecho de limitación del propietario del buque

- 6.21 El Grupo de Trabajo tomó nota de que en el documento 92FUND/WGR.3/14/4 la delegación francesa había señalado que el corolario de un régimen que combinase la responsabilidad sin falta con el derecho de limitación era que, en el caso de falta reconocida, debe retirarse el derecho de limitación. Se tomó nota de que, en opinión de aquella delegación, no se justificaba la prueba de falta en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que, si bien la prueba de falta concreta o culpa establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se había considerado demasiado amplia, era necesario elaborar nuevos criterios que brindasen la posibilidad de negar al propietario del buque el derecho a limitar su responsabilidad en caso de falta.
- 6.22 Se tomó nota de que la delegación francesa había propuesto el siguiente texto modificado respecto al artículo V.2:

El propietario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una negligencia suyas.

- 6.23 El Grupo de Trabajo tomó nota de que en el documento 92FUNDWGR.3/14/5, presentado por Francia, España y la Comisión Europea, aquellas delegaciones habían señalado que la negligencia o incluso la negligencia grave por parte del propietario del buque no cumple los criterios existentes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 para la inhabilitación del derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, y que en la mayoría de las circunstancias sería muy difícil inhabilitar ese derecho. Aquellas delegaciones sugerían que la reciente tendencia en los regímenes de responsabilidad ambiental era abolir la limitación de la responsabilidad, y que, si bien esto no planteaba problemas en el caso de contaminación procedente de fuentes terrestres, en que se conocía el contaminante y la jurisdicción, la situación era diferente respecto a la contaminación marina, en que el contaminante podía ser de cualquier nacionalidad y su paradero no ser fácil de averiguar, de aquí la necesidad del seguro obligatorio y el derecho de acción directa contra el asegurador para proteger a las víctimas.
- 6.24 El Grupo de Trabajo tomó nota asimismo de que las delegaciones de Francia, España y la Comisión Europea habían expresado el parecer de que el derecho inexpugnable de limitación de los propietarios de buques había sido obstáculo para que el Fondo de 1992 recurriese eficazmente contra las personas que explotan buques de calidad inferior, y que el artículo V.2 del Convenio de

Responsabilidad Civil de 1992 debe ser cuidadosamente escrutado con objeto de rebajar el umbral para la pérdida del derecho de limitación del propietario del buque, de modo que el riesgo de la responsabilidad esté más estrechamente relacionado con la conducta del propietario del buque, reflejada en el artículo correspondiente del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

- 6.25 Se observó que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, así como el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP) y el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (Convenio sobre Combustible de los Buques), reflejaban el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo de 1976 con respecto al derecho de limitación del propietario del buque, y este último Convenio había abolido la antigua prueba de 'falta o culpa' porque había llevado a una proliferación de litigios, lo que había ido en detrimento de los demandantes. Se observó asimismo que la prueba más estricta de la inhabilitación en estos Convenios no era exclusiva del sector marítimo.
- 6.26 Varias delegaciones expresaron reservas respecto a volver a la prueba de la inhabilitación en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, pero en vez de ello estaban a favor de estudiar maneras de reforzar el derecho del Fondo de 1992 a promover recursos.
- 6.27 En su resumen, el Presidente señaló que la mayoría de las delegaciones habían expresado la opinión de que no era apropiado rebajar el umbral para inhabilitar el derecho del propietario del buque a limitar la responsabilidad como medio de tratar de mejorar la calidad general del transporte marítimo, y que en opinión de aquellas delegaciones esto último era abordado mejor con otros Convenios internacionales, que atribuyan sanciones punitivas por incumplimiento.

Encauzamiento de la responsabilidad

- 6.28 El Grupo de Trabajo tomó nota de la opinión de la delegación francesa expresada en el documento 92FUND/WGR.3/14/4 de que no estaba justificada la protección que disfrutaban los fletadores conforme al artículo III.4 c) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que era idéntica a la que disfrutaba el propietario del buque conforme al artículo V.2. Aquella delegación señaló que, cuando los daños por contaminación eran resultado de la negligencia por parte del fletador en oposición al propietario del buque, era natural que el fletador cargase con el peso de indemnizar a las víctimas en la medida en que no pudieran recuperar todas sus pérdidas del propietario del buque, que tendría derecho a limitar su responsabilidad.
- 6.29 El Grupo de Trabajo tomó nota de que la delegación francesa proponía volver al texto del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 respecto al artículo III.4 para que dijese:

No podrá elevarse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización para resarcimiento de daños por contaminación que no se atenga a las disposiciones de este Convenio. No podrá elevarse ninguna reclamación basada en daños por contaminación, en virtud de este Convenio o de otro modo, contra los dependientes o agentes del propietario.

- 6.30 El Grupo de Trabajo tomó nota de las observaciones formuladas por las delegaciones de Francia, España y la Comisión Europea sobre el encauzamiento de la responsabilidad que constan en el documento 92FUND/WGR.3/14/5. Se observó que, en opinión de esas delegaciones, el encauzamiento de la responsabilidad debe continuar siendo parte integral del régimen de indemnización en interés de la claridad en cuanto a la parte responsable, evitando el seguro múltiple y facilitando el seguro de niveles más altos de responsabilidad. Pero también se observó que aquellas delegaciones consideraban que el tipo de encauzamiento brindado por el artículo III.4 c) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 daba protección a una serie de protagonistas clave, que pueden ejercer tanto control sobre el transporte de hidrocarburos como el

propietario del buque, con la consecuencia de que pudieran actuar con inmunidad casi asegurada de las reclamaciones de indemnización a raíz de un siniestro de contaminación por hidrocarburos, y que ello era contraproducente respecto a los esfuerzos de la comunidad marítima internacional de crear un sentido de responsabilidad en todas las partes del sector marítimo. Se tomó nota de que los copatrocinadores del documento habían considerado que se requería un nuevo examen de la protección ofrecida a los protagonistas clave como se indica en el artículo III. 4 c) del Convenio de Responsabilidad Civil.

- 6.31 La delegación italiana manifestó que, en interés de mantener el principio de ‘el que contamina paga’, era importante que el otro protagonista clave en el transporte de hidrocarburos, el fletador, que solía ser el propietario de la carga, deba formar parte del sistema de indemnización, preferiblemente a través de un tercer nivel intermedio de indemnización entre el facilitado por el propietario del buque y el facilitado por los receptores de hidrocarburos. Aquella delegación se refirió al documento 92FUND/WGR.3/5/9 presentado al Grupo de Trabajo en marzo de 2001.
- 6.32 El Director explicó que habían sido reforzadas las disposiciones sobre el encauzamiento de la responsabilidad que constan en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, en comparación con las del Convenio de 1969, debido a preocupaciones de que el mercado de seguros no tuviese suficiente capacidad si la responsabilidad se ampliase aparte del propietario del buque. Manifestó que el texto final del Convenio de 1992 representaba por tanto una transacción global en la que los límites sustancialmente mayores y la evitación de un litigio prolongado eran los beneficios de un sistema que encauzaba la responsabilidad al propietario matriculado.
- 6.33 Varias delegaciones consideraron que los beneficios para las víctimas que brindaban las disposiciones sobre el encauzamiento eran de importancia primordial, pero consideraron que la propuesta de la delegación italiana valía la pena de ser examinada más a fondo. Aquellas delegaciones consideraron además que el Grupo de Trabajo debía explorar maneras de facilitar que el Fondo de 1992 recurriese contra otras partes tales como el fletador.
- 6.34 El Grupo de Trabajo tomó nota además de que en el documento 92FUND/GR.3/14/4 la delegación francesa había propuesto que la obligación del propietario del buque de mantener un seguro y el derecho de acción directa contra el asegurador requerían fortalecimiento mediante la aclaración del artículo VII.8 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 para destacar el hecho de que, incluso cuando el propietario del buque no tuviese derecho a limitar su responsabilidad, el asegurador todavía tenía que indemnizar a las víctimas dentro de los límites previstos en el artículo V.1 del Convenio, si bien esto no iría en perjuicio del derecho de recurrir del asegurador. Se tomó nota del siguiente texto revisado propuesto del artículo VII.8:

Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso el demandado podrá, aún cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo V, párrafo 2, valerse de los límites de responsabilidad que prescribe el artículo V, párrafo 1. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario.^{<1>} El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concurra con él en el procedimiento.

<1> La propuesta habría supuesto eliminar la siguiente frase: *Además el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, pero el demandado no podrá ampararse en ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en un proceso entablado por el propietario contra él.*

- 6.35 Resumiendo el debate, el Presidente señaló que un tema común había sido la necesidad de garantizar que las víctimas recibiesen pronta indemnización y que esto podría quedar en peligro si se hiciesen reclamaciones contra otras partes. Además señaló que había habido algún apoyo por explorar maneras de ampliar el ámbito de recurso contra otras partes y por prestar consideración ulterior a la cuestión de la responsabilidad del propietario de la carga.

7 Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos y cuota anual de afiliación

Examen anterior

- 7.1 El Fondo de 1971 había encontrado dificultades significativas en el funcionamiento del sistema de contribuciones debido al hecho de que una serie de Estados Miembros no cumplían su obligación conforme al Convenio del Fondo de 1971 de presentar sus informes sobre recibo de hidrocarburos, lo que había tornado imposible para el Fondo extender facturas a los contribuyentes en esos Estados. La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos también se estaba convirtiendo en un problema para el Fondo de 1992. Esta cuestión había sido examinada anteriormente en varias sesiones de la Asamblea del Fondo de 1992.
- 7.2 El artículo 15.4 del Convenio del Fondo de 1992 hacía responsable a un Estado Miembro que no hubiese presentado sus informes sobre hidrocarburos de indemnizar al Fondo de 1992 por toda pérdida financiera que sufriera el Fondo a consecuencia de ello. Sin embargo, esta sanción no se podía aplicar respecto a Estados que no hubiesen presentado informes, ya que la pérdida sufrida por el Fondo de 1992 no se podía calcular hasta que en efecto se hubiesen presentado los informes.
- 7.3 Esta cuestión había sido tratada en la Resolución N°5 del Fondo de 1992 sobre la constitución del Comité Ejecutivo. Conforme al párrafo d) de la Resolución, la Asamblea puede, al elegir a miembros del Comité, tener en cuenta el grado en que un Estado particular haya cumplido su obligación de presentar informes sobre recibo de hidrocarburos sujetos a contribución (documento 92FUND/A.2/29, Anexo I).
- 7.4 En su tercera sesión, celebrada en octubre de 1998, la Asamblea había considerado las siguientes posibles opciones para determinar las cantidades de hidrocarburos recibidos en Estados que no hubiesen presentado informes sobre hidrocarburos (documento 92FUND/A.3/27, párrafo 12.3):

Las facturas se podrían basar en las cifras del informe más reciente presentado por el Estado en cuestión respecto a la entidad interesada. No obstante, no sería posible aplicar este método a aquellos Estados que no hubiesen presentado informes sobre hidrocarburos recibidos desde que se incorporaron al Fondo de 1992. Además este método no tenía en cuenta las variaciones anuales de las cantidades recibidas.

El Fondo de 1992 se podría poner en contacto directo con los contribuyentes e invitarles a presentar los informes sobre hidrocarburos directamente al Fondo, con copia a la autoridad competente. Sin embargo, no habría ninguna obligación legal de que los contribuyentes respondiesen a tal solicitud, el procedimiento podría socavar el sistema de presentación de informes estipulado en el Convenio del Fondo de 1992 y, además, dicho procedimiento no resolvía el problema de aquellos Estados que nunca hubiesen presentado informes al Fondo.

En teoría se podrían establecer contactos indirectos con los contribuyentes, pero, en opinión del Director, tales métodos serían inapropiados y el resultado aleatorio.

- 7.5 Los debates en la Asamblea que se resumen en las Actas de las Decisiones (documento 92FUND/A.3/27, párrafos 12.4, 12.9 – 12.12 y 12.14):

El Director manifestó que no sería práctico determinar las cantidades recibidas de los distintos contribuyentes basándose en las estadísticas de recibo de hidrocarburos de dominio público, ya que tales estadísticas normalmente se referirían a las cantidades totales recibidas en los Estados concretos, y por lo tanto no facilitarían información sobre recibos por las distintas entidades.

Varias delegaciones subrayaron el deber de los Estados Miembros de cumplir sus obligaciones como Partes en el Convenio del Fondo de 1992 y se hizo referencia al principio de pacta sunt servanda (han de observarse los tratados) que consta en el artículo 26 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. Una delegación sugirió que la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos podría ser "una violación grave de un tratado multilateral" ya que se podía interpretar como la "violación de una disposición esencial para la consecución del objeto o del fin del tratado" (véase artículo 60.3 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados) y que tal falta de presentación se podría invocar por tanto como razón para dar por terminado el tratado o suspender su ejecución en su totalidad o en parte.

Se sugirió que un Estado Miembro que no cumpliera su obligación de presentar informes sobre hidrocarburos podría ser invitado a denunciar el Convenio del Fondo de 1992. Se reconoció, sin embargo, que un Estado no podía ser privado de sus derechos soberanos con respecto a la adhesión y denuncia de un tratado.

Algunas delegaciones suscitaron la posibilidad de retener los pagos de indemnización a los demandantes de los Estados que no hubiesen presentado informes sobre hidrocarburos. Numerosas delegaciones opinaban, no obstante, que tal medida sólo podía considerarse respecto a reclamaciones presentadas por un Gobierno o una autoridad gubernamental.

Se suscitó la cuestión de si los Estados que no hubiesen presentado informes sobre hidrocarburos debían tener derecho a ser elegidos para el Comité Ejecutivo. Se recordó que esta cuestión había sido examinada por la Asamblea en su 2ª sesión. Se observó que la Asamblea había reconocido, sin embargo, que pudiera haber casos en que los Estados podían tener razones válidas de no haber podido cumplir sus obligaciones de presentar informes sobre hidrocarburos al Fondo de 1992, y que por consiguiente sería inapropiado imponer automáticamente la sanción de la inhabilitación en todos los casos de falta de presentación de informes. Asimismo se recordó que la Asamblea había considerado que esta sanción debía ser impuesta a los Estados solamente en casos de continuo incumplimiento de su obligación de informar. Se recordó que se había acordado que, en el caso de informes incompletos, las sanciones debían ser impuestas solamente si los informes estuviesen incompletos de un modo significativo (documento 92FUND/A.2/29, párrafo 12.4).

Se sugirió que un Estado que no cumpliera su obligación de presentar informes sobre hidrocarburos no tuviese derecho a votar en los órganos del Fondo de 1992. Pero se recordó que esta cuestión había sido examinada por la Asamblea en su 1ª sesión extraordinaria sobre la base de un estudio efectuado por el Director que concluyó que, como la cuestión no era tratada en el Convenio del Fondo de 1992, la Asamblea

actuaría fuera de las facultades en ella investidas por los Convenios si decidiese limitar los derechos de voto de los Estados Miembros (documento 92FUND/A/ES.1/4, párrafo 3.2.2).

- 7.6 La Asamblea había hecho hincapié repetidamente en que era decisivo para el funcionamiento del régimen internacional que los Estados presentaran los informes sobre recibo de hidrocarburos y había repetido su instrucción de que, si un Estado no presentaba sus informes sobre hidrocarburos, el Director debía establecer contactos con ese Estado y poner de relieve las preocupaciones expresadas por la Asamblea a este respecto. El Director había sido encargado de informar a las personas competentes de los Estados interesados que la Asamblea revisaría uno por uno el caso de cada Estado que no hubiese presentado su informe, y que entonces le correspondería a la Asamblea decidir las medidas a adoptar para cada uno de esos Estados (documento 92FUND/A.5/28, párrafo 15.3).
- 7.7 En su segunda reunión, el Grupo de Trabajo había considerado las siguientes propuestas enunciadas en el documento presentado por las delegaciones de Australia y otros (documento 92FUND/WGR.3/5/1, párrafo 2.29):
- a) Todos los Estados Contratantes tendrían que pagar una cuota anual de afiliación al Fondo. Para los Estados que tienen una o más personas que reciben más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, y que por consiguiente están sujetos al pago de contribuciones, la cuota administrativa se incluiría en la recaudación para el Fondo General. Para aquellos Estados que tienen informes cero o que no presentan informes, la cuota sería fijada por la Asamblea con carácter anual teniendo en cuenta el nivel de los costos administrativos requeridos para el año entrante. Esta cuota ayudaría a repartir los costos administrativos del Fondo más equitativamente respecto a los Estados que actualmente gozan de la protección del Fondo pero no efectúan contribuciones financieras al mismo.
 - b) Debería insertarse una disposición en los Protocolos del Convenio del Fondo en el sentido de que, si no se recibiesen informes o la cuota de afiliación siguiese por pagar al final de un plazo especificado, dejaría de estar en vigor el Convenio del Fondo respecto a ese Estado.
- 7.8 En la segunda reunión del Grupo de Trabajo varias delegaciones manifestaron que se oponían vehementemente a la introducción de una cuota para los Estados que tienen informes cero o aquellos en que ninguna entidad recibiese más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución, ya que esto pudiera disuadir a los países en desarrollo de ingresar en el sistema internacional. La política para contribuir a los costos básicos de la Secretaría variaba de un convenio a otro, y era equivocado sugerir que tales Estados no contribuían en nada al sistema establecido por los Convenios del Fondo puesto que el costo de hacer funcionar el régimen ya estaba incluido en el de los productos refinados importados. Se señaló que no se habría incluido la disposición que limita la obligación de pagar contribuciones a aquellas entidades que reciben más de 150 000 toneladas al año si la intención original hubiera sido que todos los Estados contribuyesen.
- 7.9 Una de las delegaciones que había presentado la propuesta que figura en el párrafo 7.7 manifestó que la intención no era fijar la cuota a un nivel alto sino exigir el pago de una cuota nominal a fin de que los Estados en cuestión gozasen de los beneficios de la protección por el Fondo.
- 7.10 En cuanto a los Estados que no presentaban informes, una delegación se preguntaba si esto realmente planteaba un problema mayor, ya que muchos de esos Estados en realidad serían Estados con informes cero y por lo tanto el impacto total en el presupuesto del Fondo de 1992 era insignificante, mientras que otra delegación sugería que, en todo caso, era poco probable que aquellos Estados ratificasen un instrumento que contuviese las disposiciones propuestas.

- 7.11 Varias delegaciones consideraron que había que encontrar maneras de garantizar que todos los Estados Miembros cumplieren su obligación de presentar informes sobre hidrocarburos, reconociendo que no sería fácil encontrar una solución viable. Se sugirió que se incluyesen medidas en el Reglamento Interno en el sentido de que los Estados que no presentasen tales informes no tuviesen derecho a ser elegidos para el Comité Ejecutivo y perdiesen sus derechos de voto en la Asamblea. También se hizo referencia a la posibilidad de incluir en el Convenio revisado una disposición en el sentido de que el Convenio del Fondo dejase de estar en vigor para los Estados que no presentasen informes sobre hidrocarburos.
- 7.12 Resumiendo el debate de la segunda reunión, el Presidente manifestó que había habido un reconocimiento general de que la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos era una cuestión importante, y que había que encontrar una solución que garantizara que los Estados cumplieren su obligación de presentar esos informes. Declaró que no había habido mucho apoyo a la propuesta de introducir una cuota del tipo referido en el párrafo 7.7 a) supra. El Presidente concluyó que había que explorar otras soluciones.

Examen en la quinta reunión

- 7.13 En su quinta reunión el Grupo de Trabajo examinó las propuestas que se indican en el documento presentado por la delegación de Canadá (documento 92FUND/WGR.3/14/8) que repetía las propuestas que constan en el documento de Australia y otros, del que Canadá era copatrocinador (documento 92FUND/WGR.3/5/1), que había sido presentado en la segunda reunión. La delegación canadiense manifestó que la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos era un problema repetido que era necesario resolver y que, pese a la falta de apoyo a estas propuestas cuando se habían tratado antes, no se habían identificado otras soluciones. Se manifestó también que era importante evitar el debate del tema repetitivo y que gasta tiempo, y que, si el Grupo de Trabajo no pudiera hallar acuerdo, esta cuestión no se debía incluir en el orden del día de futuras sesiones de la Asamblea del Fondo de 1992.
- 7.14 La delegación canadiense resumió sus propuestas como sigue:
- a) Como parte de las futuras enmiendas del Convenio del Fondo de 1992, todos los Estados Contratantes tendrían que pagar una **cuota de afiliación anual** al Fondo. Para los Estados que tengan importaciones de hidrocarburos sujetos a contribución que les den derecho a que se extiendan facturas a sus contribuyentes, la cuota administrativa seguiría estando incluida en el Fondo General. Para aquellos Estados Miembros que tienen “informes cero” o que no presentan informes, la cuota sería fijada por la Asamblea con carácter anual teniendo en cuenta el nivel de los costos administrativos requeridos para el año entrante. Esta cuota repartiría los costos administrativos del Fondo más equitativamente respecto a los Estados que actualmente gozan de la protección del Fondo pero no efectúan contribuciones financieras al mismo.
 - b) Debería adoptarse una disposición complementaria en el sentido de que, si no se recibiesen informes o la cuota de afiliación siguiese por pagar al final de un plazo especificado, **dejaría de estar en vigor** el Convenio del Fondo respecto a ese Estado.
- 7.15 Numerosas delegaciones manifestaron que era importante hallar una solución al problema de la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos y varias delegaciones apoyaron las propuestas formuladas por la delegación canadiense. Se afirmó que, aunque el sistema internacional de indemnización daba protección a los Estados, también imponía responsabilidades. Se sugirió que la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos no era un problema financiero sino que se relacionaba con las responsabilidades de los Estados de cumplir ciertas obligaciones estipuladas en el Convenio del Fondo de 1992.
- 7.16 Una delegación expresó dudas en cuanto a si sería posible en el derecho internacional la

terminación del Convenio para los Estados que no presentaran informes. Otras delegaciones sugirieron que sería más apropiado que se suspendiese la aplicación del Convenio por un plazo fijo para tales Estados.

- 7.17 Se sugirió que, si un Estado no presentaba informes sobre hidrocarburos, el Fondo de 1992 no debiera pagar indemnización por daños ocasionados por contaminación en ese Estado.
- 7.18 Algunas delegaciones manifestaron que también estaban dispuestas a considerar otros medios para resolver el problema. Una delegación sugirió que una Resolución de la Asamblea podría ser útil al Director en sus empeños por obtener informes pendientes sobre hidrocarburos. También se mencionaron otras soluciones tales como retirar los derechos de voto.
- 7.19 Se señaló que, en otras organizaciones internacionales del sistema de las Naciones Unidas, había costes operacionales que se repartían entre todos los Estados.
- 7.20 Varias delegaciones manifestaron que era importante distinguir entre los Estados que no presentan informes y los que presentan informes pero de hidrocarburos sujetos a contribución. También se manifestó que, si bien una cuota de afiliación podía ser insignificante para un gran Estado, podía ser muy onerosa para un pequeño país en desarrollo, que tal vez solo tenga una población muy reducida. Se sugirió que el método empleado en las Naciones Unidas para el cálculo de las contribuciones de los Estados tal vez fuese más apropiado que una cuota de afiliación única.
- 7.21 Resumiendo el debate, el Presidente señaló que era necesario continuar los trabajos sobre este tema a fin de hallar el método más eficaz de resolver el problema de la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos en una futura revisión del Convenio del Fondo de 1992. Sugirió que en este contexto se prestase consideración a los métodos empleados en varias organizaciones de las Naciones Unidas para calcular las contribuciones. Se refirió al artículo 14 del proyecto de Protocolo del Fondo Complementario que preveía que el Estado Contratante asumiese las obligaciones que incumbirían en virtud de este Protocolo a toda persona que estuviese obligada a contribuir al Fondo Complementario respecto a los hidrocarburos recibidos en el territorio de ese Estado en la medida en que no existiese una persona responsable de la cantidad total de hidrocarburos recibidos. Se refirió también a la idea de que los costes administrativos del Fondo 1992 corriesen por cuenta de todos los Estados Miembros.

8 Perfeccionamiento del sistema de contribución

Examen anterior

- 8.1 Esta cuestión había sido examinada previamente dentro de los FIDAC, y en particular dentro del Fondo de 1971 en 1980 por un Grupo de Trabajo intersesiones cuyo informe fue examinado por la Asamblea del Fondo de 1971 en su 1ª sesión extraordinaria celebrada en octubre de 1980 (documento FUND/A/ES.1/13, párrafo 10). El Grupo de Trabajo tomó nota de la postura adoptada por la Asamblea del Fondo de 1971 que era la siguiente:

En cuanto a la cuestión de qué persona ha de incluirse en el informe como el "receptor" de hidrocarburos, la Asamblea acordó que, dentro del ámbito del artículo 10 del Convenio del Fondo, los Estados Contratantes deben tener cierta flexibilidad para adoptar un sistema de notificación práctico que permita una comprobación efectiva y fácil de las cifras y tenga en cuenta las peculiaridades del movimiento de los hidrocarburos y las circunstancias locales de un determinado país y que, si las personas notificadas que no sean los receptores físicos no pagan, dichos receptores físicos serán responsables en última instancia de las contribuciones, independientemente de si las personas notificadas tuvieran o no su sede comercial o residencia en un Estado Contratante.

- 8.2 Esta interpretación había sido confirmada por la Asamblea del Fondo de 1971 en su 15ª sesión,

celebrada en octubre de 1992, en relación con la aplicación del artículo 10 a ciertas compañías de almacenamiento en los Países Bajos (documento FUND/A.15/28, párrafo 21.2). La Asamblea había adoptado la opinión de que las compañías de almacenamiento en los Países Bajos eran responsables de pagar contribuciones respecto a cualesquiera cantidades en realidad recibidas por ellas (documento FUND/A.15/28, párrafo 21.2). El Tribunal Administrativo de Apelación de los Países Bajos se había puesto de acuerdo con la Asamblea en cuanto a la interpretación del Convenio en este punto (documento FUND/A.17/35, párrafo 28.3).

- 8.3 Esta cuestión había sido examinada por la Asamblea del Fondo de 1971 en octubre de 1993 en relación con una solicitud de la República Árabe de Egipto de que los hidrocarburos que pasasen por el oleoducto de SUMED, que va de un terminal en el Golfo de Suez a un terminal cercano a Alejandría en el Mar Mediterráneo, no deben ser tenidos en cuenta a los efectos de las contribuciones, y la Asamblea no había accedido a esta solicitud (documento FUND/A.16/32, párrafo 27).
- 8.4 Esta cuestión también había sido examinada en la segunda reunión del Grupo de Trabajo sobre la base de un documento presentado por las delegaciones de Australia y otros (documento 92FUND/WGR.3/5/1, párrafos 2.53 y 2.54). Se afirmaba en ese documento que había sido necesario mantener un equilibrio apropiado entre las contribuciones pagadas por diferentes intereses. Asimismo se había señalado que ciertos contribuyentes no tienen intereses en los hidrocarburos recibidos que no sean proporcionar servicios de almacenamiento temporales, pero que estos contribuyentes se habían enfrentado en numerosas ocasiones con dificultades en cobrar a sus principales cualquier gravamen a posteriori, y por lo tanto tenían que abonar el gravamen de su propio bolsillo. También se había sugerido que la relación entre el interés financiero de estas compañías en los hidrocarburos era muy diferente al de una compañía petrolera corriente que es propietaria de los hidrocarburos, vende los productos de refinería y puede así pasar el gravamen de las contribuciones al consumidor, y que este desequilibrio quedaría agravado por los límites más elevados del Convenio del Fondo de 1992 que entra en vigor en 2003, y por un posible tercer nivel.
- 8.5 El Grupo de Trabajo había considerado la cuestión más a fondo en su tercera reunión y había tomado nota de una propuesta de la delegación de los Países Bajos de incorporar al Convenio del Fondo de 1992 las disposiciones pertinentes del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP) sobre los conceptos de 'receptor' y 'carga sujeta a contribución', dando así a las compañías de almacenamiento, bajo ciertas condiciones, la posibilidad de pasar la recaudación a sus principales, con tal que estos estén situados en un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992 (documento 92FUND/WGR.3/8/6). La delegación de los Países Bajos había propuesto que la cuestión fuese considerada por el Grupo de Trabajo, ya sea como parte del debate relativo al Fondo Complementario propuesto o en el contexto de la revisión de los Convenios de 1992.
- 8.6 En la tercera reunión del Grupo de Trabajo varias delegaciones, si bien receptivas en cuanto al problema concreto con que se enfrentaban las compañías de almacenamiento de hidrocarburos en algunos Estados, consideraban que cualquier intento de perfeccionar el actual sistema simple llevaría a complicaciones. Aquellas delegaciones expresaron también la opinión de que, si se efectuasen cambios en el sistema de contribución, esos cambios tendrían que aplicarse tanto al Fondo de 1992 como al Fondo Complementario.
- 8.7 En la cuarta reunión del Grupo de Trabajo, la delegación de los Países Bajos se había referido al asunto de encontrar una solución equitativa respecto a la obligación de pagar contribuciones al Fondo de 1992 por determinados receptores de hidrocarburos que no tenían otros intereses en los hidrocarburos recibidos aparte de prestar servicios de almacenamiento. Debido a limitaciones de tiempo, esta cuestión no fue examinada en aquella reunión.

Examen en la quinta reunión

- 8.8 El Grupo de Trabajo estudió una propuesta de la delegación observadora de la Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA) sobre una puesta a punto del sistema de contribución, que se presenta en el documento 92FUND/WGR.3/14/1. Se observó que la propuesta tenía por objeto hallar una solución equitativa respecto a ciertos receptores de hidrocarburos que eran contribuyentes al Fondo de 1992 conforme al Convenio del Fondo de 1992, aunque no tenían intereses en los hidrocarburos recibidos que no fueran el facilitar servicios de almacenamiento de hidrocarburos.
- 8.9 El Grupo de Trabajo tomó nota de que la propuesta de FETSA hacía eco de la propuesta de la delegación de los Países Bajos en la cuarta reunión del Grupo, sugiriendo que las definiciones de "carga sujeta a contribución" y "receptor" deben armonizarse con las del Convenio SNP. Las delegaciones de los Países Bajos, Rusia y Singapur manifestaron que las compañías de almacenamiento de tanques de esos Estados también eran afectadas por esta cuestión y apoyaban la propuesta de adoptar el modelo del Convenio SNP.
- 8.10 El Grupo de Trabajo consideró que, en vista de la postura adoptada por los FIDAC en cuanto a la interpretación del artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992, sería necesario enmendar dicho artículo a fin de amoldarse a las preocupaciones expresadas por FETSA.
- 8.11 Muchas delegaciones simpatizaban con las preocupaciones expresadas por FETSA pero se oponían a cambiar el sistema actual. Se manifestó que el sistema actual había funcionado bien y que existía el peligro de que efectuar tal cambio podría entrañar una pérdida de contribuciones que iría en detrimento de los demás contribuyentes. Se manifestó asimismo que las definiciones del Convenio SNP se habían acordado en la Conferencia Diplomática que adoptó ese Convenio como parte de una solución global, pero que aún no se veía como funcionarían en la práctica. Una delegación manifestó que las compañías de almacenamiento de su Estado no estaban satisfechas con las definiciones del Convenio SNP y que, si bien la sugerencia era atractiva en principio, se necesitaría una comprensión mucho mejor del impacto potencial del cambio.
- 8.12 La delegación de los Países Bajos manifestó que estaba decepcionada con el resultado del debate y que opinaba que, si eran viables las definiciones del Convenio SNP, entonces debía ser posible emplear el mismo sistema para las contribuciones a los FIDAC, con la introducción de garantías adicionales, en caso necesario.
- 8.13 Resumiendo el debate, el Presidente señaló que muchas delegaciones vacilaban en cambiar el sistema actual, que era simple, se había probado y había funcionado muy bien.
- 8.14 El Grupo de Trabajo opinaba que la cuestión podía ser examinada de nuevo en fecha posterior si se tomaba la decisión de revisar los Convenios.

9 Definición de 'buque'

- 9.1 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

- 9.2 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).
- 9.3 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 3º Grupo de Trabajo intersesiones como parte de su examen de la idoneidad del sistema internacional de indemnización.

Examen en la quinta reunión

- 9.4 La delegación del Reino Unido introdujo el documento 92FUND/WGR.3/14/11 y su propuesta de 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 al grado en que los buques tanque sin carga estarían cubiertos por el Convenio.
- 9.5 Se observó que, en opinión de la delegación del Reino Unido, tal vez hubiera que aplicar en el futuro las decisiones de política del Fondo de 1992 sobre la definición de 'buque', pero que los tribunales nacionales no estaban obligados a respetar las decisiones, prácticas o políticas del Fondo de 1992 y que existía el riesgo real de que diferentes tribunales adoptasen un parecer diferente al del Fondo en la interpretación de los Convenios a este respecto.
- 9.6 El Grupo de Trabajo tomó nota de la propuesta de la delegación del Reino Unido de que considerase 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:

- (d) 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
- (e) 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:

"Buque": 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 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.

- 9.7 La delegación japonesa se refirió al documento 92FUND/WGR.2/6/2 presentado por las delegaciones de Japón y la República de Corea al 2º Grupo de Trabajo intersesiones en marzo de 2000, que exponía el razonamiento de su apoyo a la Opción 2 supra. Aquella delegación manifestó que continuaba apoyando aquella opción, aunque en su opinión sería necesario referirse a los hidrocarburos persistentes en cualquier revisión de la definición.
- 9.8 Varias delegaciones, si bien estaban de acuerdo en que la Opción 2 reflejaba la política actual del Fondo de 1992 respecto a los buques tanque sin carga, manifestaron su preferencia por la Opción 1 en caso de que se adoptase la decisión de revisar el texto del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 9.9 Una delegación cuestionó si, en vista del recientemente adoptado Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (Convenio sobre Hidrocarburos para Combustible de los Buques), continuaba existiendo la necesidad de que los Convenios de 1992 incluyesen los daños debidos a contaminación resultantes de derrames de combustible de los buques procedentes de buques tanque sin carga.
- 9.10 El Grupo de Trabajo aceptó que la interpretación de la definición de 'buque' adoptada por la Asamblea podría dar pie a problemas, ya que los tribunales nacionales podrían no aceptar esta interpretación sino que el Fondo de 1992 debía mantener aquella política mientras el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no fuese revisado en este punto. Se acordó además que, si se revisase el Convenio, sería apropiado enmendar la definición de 'buque' a fin de eliminar toda ambigüedad. El Grupo de Trabajo tomó nota de que era importante que la definición revisada no diese lugar a que un buque quedase fuera del ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio sobre Hidrocarburos para Combustible de los Buques.

10 Aplicación uniforme de los Convenios

Examen anterior

- 10.1 La cuestión de una aplicación uniforme de los Convenios de 1992 había sido considerada por el Grupo de Trabajo en su segunda, tercera y cuarta reuniones (documentos 92FUND/A.6/4, sección 25 y 92FUND/A.7/4, sección 9). En su tercera y cuarta reuniones el Grupo de Trabajo había expresado el parecer de que la uniformidad de implantación y aplicación de los Convenios era de importancia primordial para el funcionamiento equitativo del régimen internacional de indemnización y el trato igual de los demandantes en diversos Estados Miembros del Fondo. Se había reconocido que los Estados emplean diferentes métodos para implantar los tratados internacionales en su sistema jurídico nacional. Se había observado que con frecuencia no es la implantación de los Convenios de 1992 lo que constituye el problema, sino más bien la aplicación de los dispositivos pertinentes en los estatutos nacionales.

Examen en la quinta reunión

- 10.2 En su quinta reunión el Grupo de Trabajo consideró un documento presentado por el Director

(documento 92FUND/WGR.3/14/3) que trataba de ciertas disposiciones de los Convenios de 1992 con respecto a las cuales se opinaba que los Convenios no se habían aplicado en el pasado de manera uniforme o que habían surgido dificultades a consecuencia de la relación entre los Convenios y la legislación nacional, a saber el encauzamiento de la responsabilidad, la prescripción, la ejecución de fallos, la jurisdicción y la distribución de las cuantías disponibles para indemnización.

- 10.3 Durante los debates en la quinta reunión, varias delegaciones destacaron la importancia de la aplicación uniforme de los Convenios. Se reconoció, sin embargo, que se trataba de un tema difícil, dado que los tribunales nacionales tenían la última palabra sobre la interpretación de los Convenios, aunque a menudo carecían de la experiencia pertinente. Se señaló que, mientras se dejase a los tribunales nacionales el decidir sobre la interpretación y aplicación de los Convenios, eran inevitables las divergencias, y que la única manera de eliminar tales diferencias sería mediante el establecimiento de un tribunal supranacional que se ocupase de tales cuestiones. Se sugirió que la creación de un tribunal supranacional no era una opción realista.
- 10.4 Se sugirió que si se ponía a disposición de los Estados Miembros y de los tribunales nacionales más información sobre las decisiones de los órganos rectores de los FIDAC relativas a los criterios de admisibilidad de reclamaciones y sobre otros aspectos relacionados con la interpretación de los Convenios, ello podría contribuir a una interpretación uniforme. Se sugirió además que podría resultar de utilidad que los FIDAC pusiesen a disposición en su sitio en la Red una compilación de decisiones de los tribunales nacionales relativos a la interpretación de los Convenios. A este respecto, se hizo referencia a un documento presentado por la delegación japonesa (documento 92FUND/WGR.3/14/14, sección 2).
- 10.5 La delegación japonesa reconoció que cada demandante en cualquier siniestro debe ser tratado de igual manera, de modo que el régimen de indemnización pueda funcionar en toda su extensión. Por lo tanto, la delegación japonesa apoyaba la iniciativa en la cuarta reunión del Grupo de Trabajo de que los FIDAC elaborasen una base de datos de las decisiones de los tribunales de los Estados Miembros sobre la interpretación y aplicación de los Convenios, así como importantes decisiones de los órganos rectores de los FIDAC, y que la base de datos se pusiese a disposición del usuario en su sitio en la Red.
- 10.6 Se observó que algunas sentencias de los tribunales nacionales habían ido contra las decisiones de los órganos rectores de los FIDAC y que, si todas las sentencias fuesen recopiladas en una base de datos, parte de la información podría ser contradictoria y confusa.
- 10.7 La delegación japonesa expresó el parecer de que era necesario que el Fondo haga accesible su evaluación de las reclamaciones en cada siniestro y asegure la transparencia del proceso de examen mediante la aplicación estricta y uniforme de los Convenios. Aquella delegación sugirió que, a fin de asegurar la aplicación uniforme para todos los demandantes, el Fondo debe establecer criterios específicos y definitivos para la evaluación de las reclamaciones, basados en el Manual de Reclamaciones, y debe estar de conformidad con el examen de las reclamaciones de cada nuevo siniestro haciendo referencia a los casos precedentes. Como había habido muchos casos que entrañaban pérdidas económicas puras en el sector del turismo, la delegación japonesa sugirió que, al examinar reclamaciones futuras como las del siniestro del *Prestige*, resultaría particularmente útil hacer accesible la información sobre cómo ha evaluado el Fondo las reclamaciones del sector de turismo en casos pasados, incluidos los siniestros del *Nakhodka* y del *Erika*. Por lo tanto, se proponía que la Secretaría preparase un informe sobre este tema.
- 10.8 El Director mencionó que ya se prestaba consideración a la creación de una base de datos de decisiones importantes de las Asambleas y Comités Ejecutivos pertinentes a la interpretación de los Convenios y la admisibilidad de las reclamaciones.
- 10.9 El Director manifestó que los criterios de admisibilidad de las reclamaciones habían sido estipulados por las Asambleas y se reflejaban en el Manual de Reclamaciones, cuyo texto había sido aprobado por los órganos rectores. Expresó la opinión de que sería difícil enunciar criterios

más precisos, ya que cada reclamación debe ser considerada por sus propios méritos. Añadió que las cuestiones de principio eran examinadas por los órganos rectores cuando se presentaban.

- 10.10 El Grupo de Trabajo tomó nota de que una opción mencionada por el Director en el documento 92FUND/WGR.3/14/3 sería hacer más precisas las disposiciones de los Convenios, reduciendo con ello la posibilidad de que los tribunales nacionales lleguen a interpretaciones diversas. El Grupo tomó nota de que se presentaron en el Anexo a ese documento los textos de posibles enmiendas a algunas disposiciones en este sentido. Asimismo se tomó nota de que estas disposiciones habían sido redactadas puramente con el fin de ilustrar las cuestiones involucradas y no constituían propuestas del Director de enmiendas a los Convenios. También se tomó nota de que, en opinión del Director, sería imposible ser tan preciso en el texto de un Convenio como para garantizar la uniformidad en todos los casos. El Grupo de Trabajo tomó nota de la opinión del Director de que también era imposible, al redactar disposiciones de los Convenios, prever cómo dichas disposiciones serían implantadas y aplicadas en diversos Estados Contratantes, y que con frecuencia era difícil encontrar una redacción que se tradujese en la misma interpretación por todos los tribunales, dadas las diversas tradiciones jurídicas en las que funcionaban.
- 10.11 El Grupo de Trabajo tomó nota de la opinión del Director de que era importante que los Estados, al implantar los Convenios en el derecho nacional, considerasen cuidadosamente como se relacionaban las disposiciones de los Convenios con otras disposiciones de su derecho nacional, a fin de prevenir una aplicación que de hecho se desviase de los Convenios. También se tomó nota de que, en opinión del Director, tal vez sería necesario considerar, por ejemplo, la relación entre la responsabilidad civil y la responsabilidad criminal, o entre las disposiciones de prescripción de los Convenios y otras disposiciones o jurisprudencia sobre la prescripción en el derecho nacional.
- 10.12 En este contexto se llamó la atención sobre el Informe del 7º Grupo de Trabajo intersesiones creado por la Asamblea del Fondo de 1971. Se recordó que aquel Grupo de Trabajo había opinado que los tribunales nacionales debían tener en cuenta, al tomar decisiones sobre la interpretación de las definiciones de 'daños ocasionados por contaminación' y 'medidas preventivas', el hecho de que estas definiciones se enunciaban en tratados internacionales. Se recordó que algunas delegaciones habían argumentado que las decisiones adoptadas por la Asamblea del Fondo de 1971 y el Comité Ejecutivo debe considerarse que constituyen acuerdos entre las Partes en el Convenio del Fondo sobre la interpretación de dichas definiciones conforme al artículo 31.3 a) y b) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (documento FUND/A.17/23, párrafo 7.1.4). Se recordó además que el Informe del Grupo de Trabajo había sido refrendado por la Asamblea del Fondo de 1971 en su 17ª sesión celebrada en octubre de 1994 (documento FUND/A.17/35, párrafo 26.8). Se recordó asimismo que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido, en su primera sesión celebrada en junio de 1998, que el Informe del Grupo de Trabajo debía formar la base de la política del Fondo de 1992 sobre los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización (documento 92FUND/A.1/34, Anexo III, Resolución N° 3).
- 10.13 Se tomó nota de que una opción mencionada por el Director en el documento 92FUND/WGR.3/14/3 podía ser insertar una disposición en el Convenio del Fondo de 1992 en el sentido de que los tribunales nacionales debían tener en cuenta las decisiones de los órganos rectores del Fondo de 1992 sobre la interpretación de los Convenios de 1992. Se tomó nota asimismo de que el Director suscitó la cuestión de si tal disposición sería aceptable a los Estados Miembros.
- 10.14 Durante los debates en el Grupo de Trabajo, se hizo referencia a un documento explicativo titulado 'Interpretación Uniforme' que había sido publicado por la OMI junto con el Convenio MARPOL 73/78. Se observó, sin embargo, que el Convenio MARPOL 73/78 trata sobre todo de cuestiones técnicas en las que tal documento pudiera efectuar una contribución significativa a una aplicación uniforme, mientras que las disposiciones de los Convenios de 1992 tratan de cuestiones dentro del campo del derecho civil y procesal, y que por tanto un documento similar no tendría, en opinión del Director, el mismo impacto en la interpretación de estos Convenios.

- 10.15 Varias delegaciones sugirieron que se debía considerar la adopción por la Asamblea del Fondo de 1992 de una Resolución sobre la uniformidad de interpretación y aplicación de los Convenios.
- 10.16 El Grupo de Trabajo examinó el texto de un proyecto de Resolución preparado por el Director (documento 92FUND/WGR.3/WP.3). Tras un debate en profundidad de las cuestiones involucradas, el Grupo de Trabajo aprobó el texto revisado de un proyecto de Resolución que figura en el Anexo del presente Informe para elevarlo a la consideración de la Asamblea del Fondo de 1992.
- 10.17 Se encargó al Director que estudiase más a fondo la creación de una base de datos de las decisiones de los tribunales nacionales sobre la interpretación de los Convenios de 1992 y de importantes decisiones de las Asambleas y Comités Ejecutivos pertinentes para la interpretación de los Convenios y la admisibilidad de las reclamaciones.
- 10.18 Resumiendo el debate, el Presidente señaló que, aunque existía apoyo por una base de datos de las decisiones de los tribunales nacionales y los órganos rectores del Fondo, era esencial que la información se presentase en forma práctica a fin de garantizar que se puede utilizar plenamente.

11 Procedimientos alternativos de solución de controversias

Examen anterior

- 11.1 En 1996 fue efectuado un estudio sobre procedimientos alternativos para tramitar reclamaciones de indemnización por el Dr T A Mensah (antiguo Subsecretario General y Director de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la Organización Marítima Internacional). El resultado de este estudio fue presentado a la primera sesión extraordinaria de la Asamblea y del Fondo de 1992 en 1996 (documento 92FUND A/ES.1/13).
- 11.2 El 1^{er} Grupo de Trabajo intersesiones creado por la Asamblea había estudiado en 1997 las posibilidades de introducir procedimientos alternativos de solución de controversias en el sistema de indemnización establecido por los Convenios de 1992 para casos en que no hubiese sido posible lograr soluciones extrajudiciales. La Asamblea había examinado el Informe de aquel Grupo de Trabajo en su 2^a sesión, celebrada en octubre de 1997, y había extraído las siguientes conclusiones (documento 92FUND/A.2/29, párrafos 20.9 - 20.11):

Aunque la Asamblea tomó nota de que el arbitraje podría ser en muchos casos un procedimiento más rápido y conveniente para la solución de controversias que los procesos judiciales, se reconoció, no obstante, que en numerosos casos sería difícil emplear el arbitraje para dirimir controversias entre el Fondo de 1971/Fondo de 1992 y los demandantes. La Asamblea consideró que tal sería el caso particularmente cuando la necesidad de procedimientos rápidos era mayor, a saber respecto a siniestros que diesen lugar a un gran número de reclamaciones y cuando la cuantía total de las reclamaciones excediese de la cuantía máxima de indemnización disponible. La Asamblea opinó que los beneficios de presentar reclamaciones a arbitraje se limitarían a ciertos casos particulares. Se sugirió que tal vez fuese apropiado, por ejemplo, respecto a un siniestro cuando estuviese claro que la cuantía total de las reclamaciones no excediese de la cuantía máxima de indemnización disponible, someter a arbitraje vinculante una reclamación importante concreta o una serie de reclamaciones que diesen lugar a una cuestión particular de principio. Se reconoció que los demandantes tal vez fuesen reacios a someter a arbitraje sus reclamaciones e insistiesen en que las reclamaciones fuesen decididas por los tribunales nacionales en su propio país.

En vista de la postura adoptada por la Asamblea y el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 (y refrendada por la Asamblea del Fondo de 1992) de que una reclamación es admisible solamente si está comprendida dentro de las definiciones de 'daños por contaminación' o 'medidas preventivas' estipuladas en los Convenios, interpretadas por los órganos del Fondo de 1971, la Asamblea reconoció que sería limitado el ámbito para que el Fondo de 1992 sometiese reclamaciones a arbitraje.

En cuanto a la mediación y la conciliación, se sugirió que muchas de las técnicas empleadas en el contexto de la mediación y conciliación ya las empleaban los Fondos de 1971 y 1992 en sus esfuerzos por lograr soluciones extrajudiciales. Si bien se reconocía que tal vez fuese difícil utilizar tales procedimientos, se decidió sin embargo que esta cuestión fuese examinada más a fondo.

- 11.3 El siguiente enunciado se incluyó en las Actas de las Decisiones de la tercera sesión de la Asamblea, celebrada en octubre de 1998 (documento 92FUND/A.3/27, párrafo 18.4):

Se sugirió que el Fondo de 1992 podía, en casos apropiados, contratar a una persona con formación jurídica que estaría fuera de la estructura del Fondo y cuyo cometido fuese facilitar el diálogo entre los demandantes y el Fondo de 1992, para promover la comprensión por parte de los demandantes del sistema de indemnización y presentar las opiniones de los demandantes al Fondo. Se observó que el cometido de tal persona no debía ser mediar o proponer soluciones sobre la base de la equidad, ya que debía mantenerse la política del Fondo de 1992 de que una reclamación es admisible solamente si está comprendida dentro de las definiciones de 'daños por contaminación' o 'medidas preventivas' estipuladas en los Convenios e interpretadas por los órganos del Fondo de 1992.

- 11.4 La cuestión de si el Fondo de 1992 debía acordar con un demandante la presentación de una reclamación a arbitraje vinculante había sido examinada en la 11ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en 2001, con respecto al siniestro del *Slops*. En aquel caso un demandante había impugnado la decisión del Comité Ejecutivo de que el *Slops* no fuese considerado como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. El Comité respaldó la opinión del Director de que sería inapropiado presentar a arbitraje la cuestión de si era correcta la interpretación de la definición de 'buque' por los órganos rectores (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafos 4.3.8 y 4.3.11).

- 11.5 Durante el debate del Grupo de Trabajo en su segunda reunión se opinaba en general que el Fondo de 1992 debía hacer arduos esfuerzos para evitar procesos judiciales, y que el Fondo debía continuar su política de procurar liquidar las reclamaciones extrajudicialmente en la medida de lo posible. Por tal razón el Grupo de Trabajo opinaba que debía prestarse consideración ulterior a las posibilidades de que el Fondo de 1992 utilizase procedimientos alternativos de solución de controversias. Se observó que en muchos países había habido un aumento en el empleo de tales procedimientos en años recientes. Se opinaba que tales procedimientos podían ser elaborados por el Fondo de 1992 sin enmiendas a los Convenios de 1992. Se reconoció que el Fondo de 1992 encontraría dificultades de naturaleza práctica y legal al utilizar tales procedimientos. El Grupo de Trabajo consideró que, como había manifestado previamente la Asamblea, sólo había un campo muy limitado para el arbitraje, y que los esfuerzos debían centrarse en la mediación y métodos similares menos formales. Se acordó que este tema se estudiase más a fondo.

Examen en la quinta reunión

- 11.6 El Grupo de Trabajo tomó nota de un documento presentado por la delegación del Reino Unido (documento 92FUND/WGR.3/14/12).
- 11.7 Se tomó nota de que, en virtud del artículo 7.3 del Reglamento Interno, se autoriza al Director a

acordar con cualquier demandante que presente una reclamación a arbitraje vinculante, pero que nunca se habían aplicado las disposiciones del Reglamento.

- 11.8 La delegación del Reino Unido expresó el parecer de que la política del FIDAC debe ser alentadora, siempre que sea posible, el uso del arbitraje conforme al artículo 7.3 del Reglamento Interno, si no se pueden conseguir acuerdos extrajudiciales. Se sugirió que el Fondo aclarase su política sobre el arbitraje mediante una enmienda del artículo 7.3 del Reglamento Interno y el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992. La delegación del Reino Unido expresó el parecer de que el Fondo debe ser más dinámico en alentar a los demandantes, que tienen cierto tipo de reclamación y no pueden conseguir acuerdo con el Fondo, a que sus reclamaciones sean tramitadas mediante arbitraje. En opinión de la delegación del Reino Unido, con todo, el Fondo debe acceder a esto solamente si el árbitro tiene en cuenta plenamente las políticas, prácticas, decisiones y precedentes del Fondo y cuando no intervengan cuestiones de principio. Se subrayó que continuarían abiertos a ambas partes los canales normales a través de los tribunales nacionales.
- 11.9 Muchas delegaciones apoyaron la propuesta del Reino Unido en general y convinieron en que la Resolución alternativa de controversias (ADR) era una de las posibles medidas para acelerar la solución de las reclamaciones, particularmente cuando la controversia solo se relaciona con la cuestión de la cuantía en vez de las cuestiones de principio.
- 11.10 Una delegación planteó la cuestión de si un laudo arbitral fuera nulo, si el laudo o parte del mismo no estuviera de conformidad con las políticas, prácticas, decisiones y precedentes del Fondo. Aquella delegación preguntó también como los demandantes podían conocer estas prácticas etc., cuando concierten un acuerdo arbitral, y si fuese posible que el Fondo revelase plenamente sus políticas, prácticas, decisiones y precedentes de una manera comprensible para los demandantes. Otras delegaciones llamaron la atención sobre el problema del cumplimiento obligatorio de los laudos arbitrales y el coste del arbitraje.
- 11.11 En cuanto a la cuestión del cumplimiento obligatorio, el Director respondió que la legislación nacional suele prever el cumplimiento obligatorio de los laudos arbitrales. Expresó el parecer de que no existe respuesta general a la pregunta de si el arbitraje es menos costoso que los procesos judiciales. El Director señaló que no sería fácil emplear el arbitraje cuando el número de demandantes fuese elevado. Sugirió asimismo que, si bien el arbitraje puede ser apropiado en el caso de las reclamaciones por costes de limpieza cuando ambas partes (por ejemplo una autoridad gubernamental y el Fondo de 1992) tienen igual peso, puede ser intimidante para un demandante individual presentar a arbitraje su reclamación contra el Fondo.
- 11.12 El Director consideró que, en vista de las limitaciones de los Convenios y los principios estipulados por los órganos rectores impuestos al Fondo, pudieran ser más adecuados otros métodos de resolución alternativa de controversias distintos del arbitraje, tales como la mediación y conciliación.
- 11.13 El Presidente mencionó que en Canadá los reglamentos judiciales exigen con frecuencia que se explore la ADR como parte de la instrucción de la causa y que se siguen prácticas similares en otros países.
- 11.14 Resumiendo el debate, el Presidente señaló que, si bien la mayoría de las delegaciones apoyaban la propuesta de la delegación del Reino Unido, sugirió que fuesen examinadas las siguientes cuestiones: cómo pueden ser informados los demandantes de las políticas, prácticas, decisiones y precedentes del Fondo; las consecuencias si un laudo arbitral se desviase de las políticas, prácticas, decisiones y precedentes del Fondo; problemas relativos al cumplimiento obligatorio de los laudos arbitrales; el hecho de que el arbitraje puede ser a veces muy prolongado y caro. Sugirió que la delegación del Reino Unido llevara adelante su propuesta, posiblemente mediante correspondencia con otras delegaciones interesadas que habían hecho observaciones sobre estos puntos.

12 Admisibilidad de reclamaciones por costos fijos

Examen anterior

- 12.1 En su segunda reunión el Grupo de Trabajo había tomado nota de que la política de los FIDAC respecto a la admisibilidad de reclamaciones por costos fijos podía resumirse como sigue (documento FUND/A.17/23, párrafo 7.2.17):

Las autoridades pueden reclamar indemnización por los denominados 'costos fijos', es decir costos que hubieran surgido para las autoridades interesadas aun cuando el siniestro no hubiese ocurrido, tales como los sueldos normales del personal con empleo permanente y los costos de capital de buques propiedad de dichas autoridades. Los FIDAC aceptan una proporción razonable de los 'costos fijos', siempre que dichos costos correspondan directamente al periodo de limpieza en cuestión y no incluyan gastos indirectos. La proporción de costos fijos pagadera por los Fondos ha de ser determinada teniendo en cuenta las circunstancias del siniestro en cuestión.

- 12.2 Se recordó que en un documento presentado a la primera reunión del Grupo de Trabajo, la delegación del Reino Unido había abordado la política de los FIDAC respecto a la admisibilidad de costos fijos (documento 92FUND/WGR.3/2/3, párrafo 2.1.5). En su tercera reunión, el Grupo de Trabajo había prestado consideración ulterior a la cuestión de un recargo (antes citado como margen de utilidad) sobre las reclamaciones por el uso de determinados medios, basándose en la información que consta en el documento 92FUND/WGR.3/8/10 presentado por las delegaciones de España y el Reino Unido. Dichas delegaciones habían expresado preocupación de que la política restrictiva del Fondo respecto a los costos fijos pudiera desanimar a los Estados de mantener una capacidad de respuesta efectiva a la contaminación, particularmente los que entrañan costos de capital y/o gastos anuales elevados, tales como en las naves de recuperación de hidrocarburos en el mar, la capacidad aérea para rociar con dispersantes, y los remolcadores de emergencia. La mayoría de las delegaciones habían apoyado la propuesta de las delegaciones de España y el Reino Unido y consideraban que la inclusión de un recargo sobre tales costos fijos se podría incorporar a los Manuales de Reclamaciones de los Fondos sin modificar los Convenios.
- 12.3 En la tercera reunión del Grupo de Trabajo una delegación había expresado sus dudas sobre si el incremento propuesto alentaría a los Estados a mantener una capacidad de respuesta efectiva y consideraba que existían alternativas para mejorar la capacidad de un Estado, tales como requerir que el sector privado financie los recursos necesarios. Otra delegación señaló que los recursos comerciales solían ser más caros que los provistos por el sector público y no siempre tan efectivos.
- 12.4 Durante los debates en las reuniones anteriores, se había señalado que no sería posible hacer extensiva la cobertura de los FIDAC de los costes fijos más allá de los costes que surgiesen como resultado de un siniestro concreto.
- 12.5 Resumiendo los debates de la tercera reunión del Grupo de Trabajo, el Presidente había concluido que había un apoyo significativo por la propuesta de las delegaciones de España y el Reino Unido, pero que eran necesarios más detalles de la propuesta, en particular con respecto a las condiciones para otorgar un incremento (documento 92FUND/A.6/4, párrafo 15.13).

Examen en la quinta reunión

- 12.6 En su quinta reunión, el Grupo de Trabajo examinó un documento presentado por las delegaciones de España, Italia, Países Bajos, Polonia, y Reino Unido (documento 92FUND/WGR.3/14/9) que contiene una propuesta para el pago de un recargo (antes citado como margen de utilidad) sobre las reclamaciones por costes fijos de equipo utilizado para el control y prevención de la contaminación por hidrocarburos.

- 12.7 Las delegaciones patrocinadoras llamaron la atención sobre el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación (OPRC)) que estipula que cada Parte debe establecer dentro de sus capacidades un nivel mínimo de equipo preparado de lucha contra los derrames de hidrocarburos, congruente con los riesgos involucrados, y programas para su empleo. También se llamó la atención sobre el hecho de que la Asamblea del Fondo de 1992 ya había adoptado una Resolución, en 2001, instando a todos los Estados Contratantes del Protocolo del Fondo de 1992 a pasar a ser Partes en el Convenio de Cooperación de 1990, a fin de beneficiar a las víctimas en potencia de los derrames de hidrocarburos y al Fondo de 1992 para ayudar a reducir al mínimo el impacto ambiental y financiero de los derrames de hidrocarburos. Las delegaciones copatrocinadoras expresaron la opinión, por tanto, de que la propuesta de costes fijos es una extensión lógica de la aprobación de la Resolución del Convenio de Cooperación, ya que tendría un efecto similar a aquella Resolución al ayudar a reducir al mínimo el impacto ambiental y financiero de los derrames de hidrocarburos mediante la aplicación de algún incentivo a fin de mantener dicho equipo especializado. Se manifestó que la propuesta de las delegaciones patrocinadoras permitiría el incremento de un porcentaje acordado sobre una reclamación para los costes del despliegue razonable y beneficioso de equipo de lucha especializado propiedad de un Estado o bajo contrato de éste (pero desplegar simplemente la capacidad no bastaría para justificar el pago adicional).
- 12.8 Las delegaciones patrocinadoras mencionaron que muchos Estados no poseen todo su equipo de lucha sino que lo contratan de propietarios comerciales, que esos contratos típicamente duran varios años y son considerablemente caros para las autoridades públicas, y que algunos países mantienen así equipo de lucha especializado, de elevado coste, para que esté listo para la intervención en caso de un derrame de hidrocarburos. Se mencionó que el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 (página 21, edición de noviembre de 2002) ya permite a los Estados reclamar una parte razonable del precio del equipo adquirido para que esté disponible en caso de un siniestro, así como la tarifa de alquiler del equipo.
- 12.9 Las delegaciones patrocinadoras expresaron el parecer de que estaría de conformidad con la noción de la política actual del Fondo de 1992 sobre costes fijos el permitir a los Estados reclamar parte de los costes del contrato de equipo empleado en respuesta a un siniestro y contratado por aquellos Estados a fin de que esté disponible en caso de un siniestro, costes que en algunos casos se elevan a millones de libras al año. Por consiguiente, estas delegaciones proponían que el texto de la página 21 del Manual de Reclamaciones que se refiere a costes fijos se amplíe para incluir un tanto por ciento de los costes anuales del equipo de lucha especializado propiedad de las autoridades, o bajo contrato de éstas, como sigue (enmienda propuesta subrayada):
- Las autoridades pueden reclamar indemnización por los llamados *costes fijos*, es decir, costes que hubieran surgido para las autoridades en cuestión aun cuando el suceso no se hubiera producido, tales como sueldos normales del personal empleado permanentemente, y gastos de capital de los buques propiedad de las autoridades y el [%] de los costes anuales del equipo de lucha especializado propiedad de las autoridades o contratado por éstas.
- 12.10 Las delegaciones patrocinadoras sugirieron que se prevea el recargo [un tanto por ciento a debatir] mediante la adición de un nuevo párrafo del Manual de Reclamaciones que puede decir:
- Cuando se demuestre que el despliegue de equipo de lucha especializado fue técnicamente razonable, y cuando conste que el equipo resultó beneficioso para prevenir y/o reducir al mínimo una contaminación importante, las autoridades que reclamen indemnización por la utilización efectiva del equipo podrán incluir un recargo de [un % a debatir por el Grupo de Trabajo y recomendado a la Asamblea].
- 12.11 Las delegaciones patrocinadoras subrayaron que la admisibilidad de las reclamaciones sería, desde luego, determinada conforme a los criterios generales estipulados en el Manual de Reclamaciones y proponían que se cumplan también los siguientes criterios a fin de que una

reclamación se considere admisible para un recargo:

- el equipo utilizado debe tener como finalidad evitar o reducir al mínimo la contaminación por hidrocarburos persistentes procedente de petroleros;
- debe demostrarse que el equipo utilizado tuvo un efecto importante y beneficioso para reducir, o reducir al mínimo, la contaminación (el simple despliegue de los medios no bastaría para justificar el pago adicional);
- el equipo utilizado fue razonable y apropiado: es decir no desproporcionado respecto al alcance y duración de los daños y los beneficios que era probable lograr;
- el coste del equipo utilizado fue razonable y no desproporcionado respecto a los costes que cabría esperar razonablemente de tal equipo en otras partes;
- la reclamación por costes de intervención, que incluye el recargo de costes fijos, no incluye una reclamación de utilidades.

- 12.12 El Grupo de Trabajo tomó nota del Anexo I del documento 92FUND/WGR.3/14/9 que demuestra cómo se incorporarían estos criterios en el texto del Manual de Reclamaciones.
- 12.13 Las delegaciones patrocinadoras manifestaron que no era su intención enumerar los tipos de equipo que reunirían las condiciones para un recargo, ya que la tecnología aplicada para combatir y prevenir derrames evoluciona constantemente, de manera que sería difícil facilitar una lista definitiva, y que además es necesario tener en cuenta los diferentes medios disponibles de los Estados Miembros: lo que puede parecer relativamente básico a un Estado será considerado especializado por otro. Las delegaciones patrocinadoras proponían que debe incumbir a los peritos del Fondo sobre el terreno, y en última instancia al Comité Ejecutivo (y la Asamblea, si es necesario), determinar si el equipo utilizado reúne las condiciones para el recargo propuesto y si su empleo fue razonable y apropiado.
- 12.14 Las delegaciones patrocinadoras llamaron la atención sobre las disposiciones del artículo 14 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, relativo a la compensación especial, si las operaciones de salvamento previnieron o redujeron al mínimo los daños al medio ambiente, que en su opinión establecen un precedente para este tipo de recargo.
- 12.15 Las delegaciones patrocinadoras expresaron el parecer de que su propuesta trata de una cuestión de política que se puede resolver mediante una decisión de la Asamblea, sin necesidad de modificar el texto de los Convenios de 1992.
- 12.16 Varias delegaciones expresaron su vacilación respecto a la propuesta de las cinco delegaciones. Llamaron la atención sobre el hecho de que la indemnización en virtud de los Convenios de 1992 solo se puede pagar respecto a daños efectivos. En opinión de estas delegaciones, los costes fijos asociados al mantenimiento anual de los recursos ya eran admisibles, pero los asociados con los costes de capital no se podían incluir. Aquellas delegaciones expresaron dudas sobre si era posible un nuevo incremento de los costes fijos sin revisar los Convenios.
- 12.17 Otras delegaciones estaban de acuerdo, sin embargo, con las delegaciones patrocinadoras en que era importante alentar a los Estados a mantener una buena capacidad de combatir la contaminación por hidrocarburos. Varias delegaciones estaban de acuerdo asimismo con las delegaciones patrocinadoras en que se podía dar cabida a su propuesta sin modificar los Convenios.
- 12.18 Se señaló que, para que se aceptase la propuesta, sería necesario estipular los criterios muy precisos para la admisibilidad de las reclamaciones de tal recargo y dar indicios claros de qué tipos de equipo tendrían derecho a tales recargos.

- 12.19 Una delegación apoyaba la propuesta en principio pero sugería que el recargo no redundara en que la indemnización total excediera de los costes en que se habría incurrido si el equipo hubiera sido facilitado por contratistas particulares.
- 12.20 Otra delegación expresó dudas sobre la posibilidad de demostrar que el despliegue de equipo hubiera sido beneficioso para prevenir y/o minimizar una contaminación importante.
- 12.21 Resumiendo, el Presidente manifestó que no había suficiente apoyo para la propuesta tal como estaba redactada actualmente, y no se podía implantar sin modificar los Convenios. Manifestó además que el debate había llamado la atención sobre posibles malentendidos de terminología e interpretación del concepto de 'costes fijos' y que era necesario resolverlos antes de efectuar cualquier enmienda del Manual de Reclamaciones.
- 12.22 El Grupo de Trabajo convino en que la cuestión fuese examinada de nuevo sobre la base de una propuesta revisada de las delegaciones interesadas.

13 Aplicación de los Convenios de 1992 a la ZEE o a una zona designada en virtud del artículo II a) ii) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 3a) ii) del Convenio del Fondo de 1992

- 13.1 La delegación argelina introdujo el documento 92FUND/WGR.3/14/6 que trata de los problemas prácticos planteados por el artículo II a) ii) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 3 a) ii) del Convenio del Fondo de 1992, particularmente en lo referente a los países ribereños de mares cerrados y semicerrados como los del Mediterráneo.

- 13.2 Se tomó nota de que los artículos mencionados dicen:

El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:

- a) los daños ocasionados por contaminación:
- (i) en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial, y
 - (ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;
- b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

- 13.3 La delegación argelina manifestó que, en virtud de estos artículos, un Estado que no haya delimitado su zona económica exclusiva está habilitado para hacer una declaración a fin de aspirar al beneficio de los derechos de indemnización para los daños de contaminación por hidrocarburos, que se produjesen en un espacio marítimo de 200 millas a partir de las líneas de base del mar territorial de este Estado. Se señaló, sin embargo, que surgían problemas prácticos para varios Estados Miembros del Fondo de 1992, sobre todo para los Estados ribereños del Mediterráneo, entre ellos Argelia, por razón de la configuración particular de ésta y de la exigua extensión que no alcanza las 200 millas en ciertos lugares, volviendo así inaplicables las disposiciones de los Convenios de 1992. Aquella delegación sugirió que la aplicación stricto sensu de dichas disposiciones sobre el Mediterráneo vuelve a poner en causa los principios fundamentales del Convenio del Fondo de 1992 y engendra consecuencias perjudiciales para ciertos Estados

Miembros.

- 13.4 La delegación argelina sugirió que reconocer un derecho a la indemnización, en el Mediterráneo, en el interior de una zona de 200 millas marinas de las líneas de base a partir de las cuales se mide la extensión del mar territorial, sea cual sea la denominación de esta zona, volvería a plantear, al menos, los problemas siguientes:
- (1) La reivindicación por un Estado de un derecho a la indemnización en tal zona consistiría en establecer de manera unilateral una zona bajo jurisdicción nacional y, como consecuencia, ignorar el derecho de los demás Estados ribereños interesados, dado que esta reivindicación se va a fundar en artículos relativos al campo de aplicación de los Convenios de 1992 en el interior de una zona situada bajo la jurisdicción del Estado considerado;
 - (2) La reivindicación simultánea del derecho a la indemnización por los Estados ribereños del mar Mediterráneo entrañaría indefectiblemente un traslape de las zonas en cuestión y por tanto problemas insolubles de indemnización en caso de ocurrir una contaminación por hidrocarburos;
 - (3) Esta situación constituye una fuente potencial de litigios y de desacuerdos interestatales que podrían tener secuelas graves, tanto más cuanto que no se prevé ninguna disposición para avenir las diferencias, para el caso tratado, en el Convenio de 1992.
- 13.5 La delegación argelina consideraba que, a fin de paliar los problemas, de momento la solución óptima reside en la adopción, a título provisional, del reparto de búsqueda y salvamento en el mar Mediterráneo, la que presenta las ventajas siguientes:
- (a) es provisional en el sentido de que no prejuzga delimitaciones marítimas que podrían efectuar los Estados ribereños, como prevé el artículo 2.1.7 del Anexo del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo de 1979 (Convenio SAR);
 - (b) puede tener carácter consensual sabiendo que el reparto SAR es consecuencia de un acuerdo entre los Estados ribereños Partes en el Convenio SAR (artículo 2.1.4 del Anexo de dicho Convenio);
 - (c) ciertas delegaciones se han declarado dispuestas a examinarlas en concertación con los Estados ribereños del Mediterráneo.
- 13.6 La delegación argelina proponía, una vez más, examinar la cuestión de una enmienda de los artículos 2 a) ii) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y 3a) ii) del Convenio del Fondo de 1992, que tendría en cuenta la particularidad de los mares cerrados y semicerrados y que presentaría así el interés evidente para toda la comunidad de evitar situaciones conflictivas susceptibles de poner en duda la credibilidad de los instrumentos constitutivos del Fondo. La delegación argelina sugería que el presente texto de los artículos pertinentes entrañaría dificultades en cuanto a la jurisdicción de los tribunales nacionales respecto a las reclamaciones de indemnización.
- 13.7 El Director manifestó que, en su opinión, el traslape de las ZEE o zonas equivalentes no daría lugar a problemas en la mayoría de los casos respecto a las reclamaciones de indemnización por limpieza y pérdida económica, a menos que las reclamaciones fuesen objeto de litigio en que pudieran surgir cuestiones de jurisdicción. Sugirió que, como la jurisdicción pertenece a los tribunales del Estado en el territorio, mar territorial, ZEE o zona designada donde ocurrieran los daños de contaminación o se adoptasen las medidas preventivas, siempre habría un tribunal competente, y que, si fuesen competentes los tribunales de dos Estados, el demandante podía elegir entablar acción en los tribunales de cualquiera de los dos Estados.
- 13.8 Varias delegaciones concordaban con la delegación argelina en que la cuestión objeto de

consideración no concernía solamente al Mediterráneo sino también a otras zonas cerradas y semicerradas. Expresaron la opinión de que el Fondo debe adoptar una política clara sobre la cuestión, por ejemplo mediante una Resolución de la Asamblea.

- 13.9 Algunas delegaciones expresaron la opinión de que la cuestión suscitada por la delegación argelina era diferente de otras cuestiones consideradas por el Grupo de Trabajo, ya que dicha cuestión era básicamente de naturaleza política. Se sugirió que tal cuestión sería resuelta mejor mediante acuerdo entre los Estados interesados respecto de una zona particular.
- 13.10 Durante el debate se hizo referencia a la declaración tripartita hecha el 27 de septiembre de 2000 por España, Francia e Italia y respecto al Mediterráneo (documento 92FUND/A.5/18/1, Anexo). Se tomó nota de que, excepto Argelia, los demás Estados ribereños del Mediterráneo no habían hecho declaraciones correspondientes.
- 13.11 La delegación argelina manifestó que la declaración hecha por Argelia el 16 de mayo de 2001 (documento 92FUND/A.6/20, Anexo) era plenamente conforme con los Convenios de 1992.
- 13.12 El Presidente sugirió que la iniciativa para resolver esta cuestión debe venir de los gobiernos, quizás mediante declaraciones apropiadas. Expresó la opinión de que esta cuestión no tenía nada que ver con el Convenio del Fondo de 1992 sino que se relacionaba con cuestiones de derecho internacional público en general.

14 **Labor futura**

- 14.1 Se acordó que las delegaciones interesadas mantendrían conversaciones informales sobre las diversas cuestiones a fin de facilitar su progreso.
- 14.2 El Grupo de Trabajo decidió celebrar una corta reunión durante la semana del 20 de octubre de 2003, en conexión con la 8ª sesión de la Asamblea, para considerar el progreso alcanzado durante las conversaciones informales.

* * *

ANEXO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN SOBRE LA INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN DEL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1992 Y EL CONVENIO DEL FONDO DE 1992

LA ASAMBLEA DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1992 establecida en virtud del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992),

TOMANDO NOTA de que los Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1992 son también partes en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1992),

RECORDANDO que los Convenios de 1992 fueron aprobados a fin de crear reglas y procedimientos internacionales uniformes para determinar cuestiones de responsabilidad y facilitar indemnización suficiente en tales casos,

CONSIDERANDO que es esencial para el funcionamiento apropiado y equitativo del régimen establecido por estos Convenios que sean implantados y aplicados de manera uniforme en todos los Estados Partes,

CONVENCIDOS de la importancia de dar igual tratamiento a los demandantes por daños de contaminación por hidrocarburos en lo que se refiere a la indemnización en todos los Estados Partes,

TENIENDO PRESENTE que, en virtud del artículo 235, párrafo 3, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el desarrollo ulterior del derecho internacional relativo a la responsabilidad relacionada con la evaluación de los daños resultantes de la contaminación del medio marino,

RECONOCIENDO que, en virtud del artículo 31, párrafo 3, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, a los efectos de la interpretación de los tratados habrá de tenerse en cuenta todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones y toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado,

LLAMANDO LA ATENCIÓN sobre el hecho de que la Asamblea y el Comité Ejecutivo del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1992 (Fondo de 1992), y los órganos rectores de su predecesor, el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1971 (Fondo de 1971), compuestos de representantes de los Gobiernos de los Estados Partes de los Convenios respectivos, han adoptado varias decisiones importantes acerca de la interpretación de los Convenios de 1992 y los Convenios de 1969 y 1971 precedentes y su aplicación, que están publicadas en las Actas de las Decisiones de las sesiones de estos órganos^{<2>}, con el fin de garantizar un tratamiento igual a todos los que reclamen indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en los Estados Partes,

DESTACANDO que es vital que se preste la debida consideración a estas decisiones cuando los tribunales nacionales de los Estados Partes adopten decisiones en la interpretación y aplicación de los Convenios de 1992,

CONSIDERA que los tribunales de los Estados Partes en los Convenios de 1992 deben tener 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.

^{<2>} Sitio en la Red de los FIDAC: www.iopcfund.org