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

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 3 del orden del día 30 marzo 2001
Segunda reunión

92FUND/WGR.3/6
Original: INGLÉS

INFORME SOBRE LA SEGUNDA REUNIÓN DEL TERCER GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Nota del Director

Resumen: El Grupo de Trabajo continuó el intercambio de opiniones sobre 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. Examinó cuestiones identificadas como importantes con el fin de mejorar el régimen de indemnización. El Grupo de Trabajo debatió en particular los niveles máximos de indemnización, el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad y los daños ambientales. También debatió la prescripción, los procedimientos alternativos de solución de controversias, la falta de presentación de informes de hidrocarburos, la necesidad de disposiciones más precisas sobre la presentación y tramitación de reclamaciones, el sistema para recaudar contribuciones al Fondo de 1992 y la aplicación uniforme de los Convenios.

1 Introducción

1.1 El 3er Grupo de Trabajo intersesiones fue creado por la Asamblea en su 4ª sesión extraordinaria para evaluar la idoneidad del sistema internacional del 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 y su segunda reunión el 12 y 13 de marzo de 2001, ambas 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 segunda reunión del Grupo de Trabajo los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Francia	Noruega
Argelia	Granada	Países Bajos
Australia	Grecia	Panamá
Bélgica	Irlanda	Polonia
Canadá	Islas Marshall	Reino Unido
Chipre	Italia	República de Corea
Dinamarca	Japón	Singapur
España	Letonia	Suecia
Fiji	Liberia	Vanuatu
Filipinas	Malta	Venezuela
Finlandia	México	

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

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

Federación de Rusia Georgia

Otros Estados

Côte d'Ivoire	Egipto	Irán, República Islámica del
Ecuador	Estados Unidos de América	

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 (Fondo de 1971)
Organización Marítima Internacional (OMI)
Comisión Europea (CE)

Organizaciones internacionales no gubernamentales:
Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (INTERTANKO)
Cámara Naviera Internacional (CNI)
Comité Marítimo Internacional (CMI)
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
Grupo Internacional de Clubes P & I
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN)

3 Primera reunión del Grupo de Trabajo

3.1 Mandato dado por la Asamblea en su 4ª sesión

En su 4ª sesión, la Asamblea había dado al Grupo de Trabajo el siguiente mandato:

(a) mantener un intercambio general y preliminar de opiniones, sin extraer conclusiones, en cuanto a la necesidad de mejorar el régimen de indemnización facilitado por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992;

(b) elaborar una lista de temas que pudiesen merecer nueva consideración, a fin de garantizar que el sistema de indemnización haga frente a las necesidades de la sociedad.

3.2 Documentación presentada a la primera reunión del Grupo de Trabajo

Las siguientes delegaciones habían presentado a la primera reunión documentos con propuestas de cuestiones para incluir en la lista a que se refiere el párrafo (b) del mandato original (párrafo 3.1 supra):

(i) Alemania, Irlanda y la delegación observadora de INTERTANKO (documento 92FUND/WGR.3/2);

(ii) Francia (documento 92FUND/WGR.3/2/1);

(iii) España (documento 92FUND/WGR.3/2/2);

(iv) Reino Unido (documento 92FUND/WGR.3/2/3).

3.3 Introducción del Presidente en la primera reunión del Grupo de Trabajo

Al ocupar su cargo en la primera reunión, el Presidente recordó al Grupo de Trabajo que el régimen internacional de indemnización establecido en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo era uno de los planes de indemnización de más éxito en existencia, y que a lo largo de los años la mayoría de las reclamaciones de indemnización cubiertas por este régimen habían sido liquidadas amistosamente como resultado de negociaciones. Manifestó que el Grupo de Trabajo no debía dejarse distraer por los pocos casos importantes que habían ido a los tribunales. Señaló que, como plan viviente, el régimen necesitaba ser revisado para efectuar modificaciones a la luz de la experiencia, a fin de poder adaptarse a las necesidades cambiantes de la sociedad y asegurar la supervivencia del régimen permaneciendo atractivo para los Estados.

3.4 Conclusiones de la primera reunión del Grupo de Trabajo

3.4.1 Al final de la primera reunión del Grupo de Trabajo, el Presidente destacó que sería necesario examinar cuidadosamente qué cuestiones se debían retener para incluirlas en una posible revisión de los Convenios de 1992, en particular a fin de posibilitar el llevar a cabo tal revisión dentro de un plazo razonable. Se observó que sería apropiado distinguir entre cuestiones que se podían tratar dentro del marco de los textos de los Convenios de 1992 (p.ej. mediante acuerdos entre los Estados Contratantes, Resoluciones de la Asamblea del Fondo, esclarecimiento en el derecho nacional) y cuestiones en que se podían conseguir mejoras solamente mediante enmiendas formales a los Convenios, a través de una Conferencia Diplomática seguida de la ratificación por los Estados.

3.4.2 En la primera reunión del Grupo de Trabajo se había convenido en que los siguientes temas se incluyesen en la lista de cuestiones que podían merecer consideración ulterior:

1 Clasificación de las reclamaciones/tratamiento prioritario (incluidos los plazos de prescripción)

2 Aplicación uniforme de los Convenios

3 Sanciones por no presentar informes de hidrocarburos

4 Disolución y liquidación del Fondo

5 Máximos niveles de indemnización

6 Ponderación de las contribuciones según la calidad de los buques empleados para el transporte de hidrocarburos

7 Daños ambientales

3.4.3 Se tomó nota de que las siguientes cuestiones también habían sido propuestas para su examen, pero debido a la falta de tiempo no fueron tratadas por el Grupo de Trabajo en su primera reunión:

¿Puede mejorarse la cooperación con los propietarios de los buques?

¿Quedan inhibidas por los Convenios las medidas preventivas?

¿Ha de aumentarse la cuantía de limitación del propietario del buque para buques que transporten cargas que pudiesen ocasionar daños particularmente graves debidos a la contaminación?

Encauzamiento de la responsabilidad (artículo III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992)

Posibilidad de mediación antes de emprender recursos judiciales

Restringir las condiciones para el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad

Esclarecimiento de la definición de 'buque', p.ej. respecto a la aplicación de los Convenios a las unidades móviles mar adentro

Ámbito geográfico de la aplicación de los Convenios en regiones donde no se ha establecido una zona económica exclusiva

Disposiciones más precisas sobre la presentación y tramitación de reclamaciones

Medidas para reducir los retrasos en el pago de indemnización

Admisibilidad de las reclamaciones por costos fijos

Admisibilidad de las reclamaciones relativas al costo de operaciones de salvamento

4 Mandato revisado de la segunda reunión del Grupo de Trabajo

Una vez que la Asamblea hubo examinado en su 5ª sesión el informe del Grupo de Trabajo sobre su primera reunión (documentos 92FUND/WGR.3/3 y 92FUND/A.5/4), determinó el siguiente mandato revisado del Grupo de Trabajo (documento 92FUND/A.5/28, párrafo 7.13):

(a) mantener un 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;

(b) continuar el examen de las cuestiones identificadas por el Grupo de Trabajo como importantes para el fin de mejorar el régimen de indemnización y formular las recomendaciones apropiadas respecto a dichas cuestiones; y

(c) rendir informe en la siguiente sesión ordinaria de la Asamblea sobre la marcha de sus trabajos y formular recomendaciones en cuanto a la continuación de dichos trabajos.

5 Documentación presentada a la segunda reunión del Grupo de Trabajo

Las siguientes delegaciones habían presentado documentos a la segunda reunión del Grupo de Trabajo:

(i) OCIMF (documento 92FUND/WGR.3/5);

(ii) Australia, Canadá, Dinamarca, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Suecia (documento 92FUND/WGR.3/5/1);

(iii) ITOPF (documento 92FUND/WGR.3/5/2);

(iv) Italia (documentos 92FUND/WGR.3/5/3, 92FUND/WGR.3/5/3/Corr.1 y 92FUND/WGR.3/5/9);

(v) República de Corea (documento 92FUND/WGR.3/5/4);

(vi) Francia (documentos 92FUND/WGR.3/5/5, 92FUND/WGR.3/5/6 y 92FUND/WGR.3/5/7);

(vii) Irlanda (documento 92FUND/WGR.3/5/8).

6 Debates en la segunda reunión del Grupo de Trabajo

6.1 Máximos niveles de indemnización

Debate general

6.1.1 El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de la cuantía máxima disponible para la indemnización sobre la base de documentos presentados a la segunda reunión por las delegaciones de Francia, Irlanda, Italia, República de Corea y OCIMF, y un documento presentado por las delegaciones de Australia, Canadá, Dinamarca, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Suecia y (en adelante referido como 'Australia y otros').

6.1.2 Varias delegaciones expresaron la opinión de que siniestros recientes (en particular el *Nakhodka* y el *Erika*) habían demostrado que los niveles máximos actuales de indemnización estipulados en los Convenios de 1992 eran insuficientes y seguirían siéndolo incluso cuando entrasen en vigor el 1 de noviembre de 2003 las decisiones del Comité Jurídico de la OMI de incrementar los límites. Se sostenía que, a fin de que el sistema internacional retuviese su credibilidad, los niveles de

indemnización máximos debían ser suficientemente elevados para asegurar una indemnización plena a todas las víctimas, incluso en los siniestros más graves de derrame de hidrocarburos. Se afirmó que esta cuestión era la más importante y urgente que debía examinar el Grupo de Trabajo.

6.1.3 Sin embargo, una serie de otras delegaciones consideraban que no había necesidad de nuevos aumentos de los máximos niveles de indemnización en esta etapa, teniendo en cuenta la reciente decisión del Comité Jurídico de la OMI de incrementar los límites de responsabilidad e indemnización en los Convenios de 1992 en un 50,37% con efecto a partir del 1 de noviembre de 2003.

6.1.4 Varias delegaciones manifestaron que si había de considerarse la posibilidad de los aumentos, era importante preservar el equilibrio entre las responsabilidades de los intereses navieros y de la carga.

6.1.5 Una serie de delegaciones llamó la atención sobre el hecho de que el nivel de desarrollo económico variaba ampliamente de un Estado a otro dentro del régimen global. Consideraban que los países en desarrollo no sentían la necesidad de nuevos aumentos de las cuantías de limitación y que cualquier aumento de este tipo podría hacer imposible que dichos países ratificasen cualquier nuevo instrumento que fuese perjudicial al carácter global del régimen de indemnización actual.

6.1.6 Varias delegaciones consideraban que tal vez fuese suficiente revisar el procedimiento de enmienda tácita estipulado en el Artículo 15 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Artículo 33 del Convenio del Fondo de 1992, a fin de hacer posible revisar los límites a intervalos más frecuentes y de asegurar la entrada en vigor más rápida de cualesquiera límites revisados.

6.1.7 La delegación observadora de la OCIMF apoyó los aumentos de las cuantías de limitación estipuladas en los Convenios de 1992 para brindar una cobertura realista a cualquier siniestro en un futuro previsible. Aquella delegación manifestó que cualesquiera soluciones deben ser construidas de tal manera que no se distorsione el equilibrio entre los intereses de los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos.

6.1.8 La delegación observadora de la CNI estaba de acuerdo en que las cuantías de limitación fuesen suficientes para cubrir los siniestros más graves de contaminación por hidrocarburos. Aquella delegación expresó su fuerte apoyo por un régimen de indemnización global.

6.1.9 Durante el debate se hizo referencia a la propuesta presentada en diciembre de 2000 por la Comisión de la Unión Europea para la creación de un tercer nivel de indemnización, destinado a completar el régimen creado por los Convenios de 1992, por medio de un Fondo de indemnización de la Unión Europea (Fondo COPE) que aseguraría que una cuantía total de 1 000 millones de Euros (£628 millones) estaría disponible para cada siniestro de contaminación por hidrocarburos en los Estados Miembros de la Unión Europea (documento 92FUND/A/ES.5/2). También se hizo referencia al hecho de que la Ley de Contaminación por Hidrocarburos de los Estados Unidos de 1990 (OPA 90) facilitaba US$1 000 millones (£700 millones) y que los Clubes P & I ofrecían una cobertura de US$1 000 millones por daños de contaminación por hidrocarburos.

6.1.10 Numerosas delegaciones destacaron la importancia de preservar el carácter global del sistema, reconociendo que, mientras una serie de Estados sentían la necesidad de niveles máximos de indemnización significativamente más altos, otros no. Se sugirió que la cuantía máxima se incrementase solo si hubiese una fuerte mayoría a favor.

Tercer nivel optativo de indemnización

6.1.11 Habida cuenta del debate que antecede, el Grupo de Trabajo examinó una propuesta de las delegaciones de Australia y otros de establecer un tercer nivel de indemnización por encima de los Convenios de 1992, que se podría resumir así (documento 92FUND/WGR.3/5/1, párrafos 2.18 – 2.23):

> La participación en el tercer nivel sería optativa para los Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1992. El tercer nivel consistiría en dos estratos: el estrato 1 establecería límites más altos de indemnización pagados por los propietarios de buques, en tanto que el estrato 2 establecería un fondo complementario financiado por los receptores de hidrocarburos. El tercer nivel sería establecido por un nuevo Protocolo tanto al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como al Convenio del Fondo de 1992, y estaría abierto a la ratificación o adhesión por todas las Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El tercer nivel de indemnización funcionaría sólo respecto a los daños por contaminación en los Estados Partes en el Protocolo que creara el tercer nivel, y solamente en casos en que las reclamaciones reconocidas excediesen de los límites del Fondo de 1992. Este nivel debería fijarse a una altura relativamente elevada para cubrir los tipos y escala de siniestros susceptibles de ocurrir en cualquiera de los Estados Contratantes que adoptasen el tercer nivel. A la hora de establecer el tercer nivel, debería tenerse en cuenta el equilibrio entre las obligaciones de los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos sujetos a contribución. El enfoque propuesto proporcionaría en efecto un sistema de cuatro niveles, que sería semejante al acuerdo que se aplicaba en la fase transitoria, a medida que los Estados pasaban del régimen de 1969/71 al régimen de los Protocolos de 1992, como se indica a continuación:

3er nivel: **Supra 2001**	2o estrato	Receptores de hidrocarburos
	1er estrato	Propietarios de buques
2o nivel: **Fondo 1992**		Receptores de hidrocarburos
1er nivel: **CRC 1992**		Propietarios de buques

6.1.12 Una de las delegaciones que habían presentado la propuesta manifestó que la ventaja de tal nuevo Protocolo, por el que se establece el tercer nivel, sería que crearía un nivel adicional de protección sin necesidad de denuncia del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Se sugirió que esto permitiría a los Estados participar tanto en el sistema de 1992 como en el sistema creado por el nuevo Protocolo, o sólo en el sistema de 1992, y posiblemente podría, a largo plazo, lograr niveles similares de indemnización en virtud de los Convenios de 1992 a través del procedimiento de enmienda tácita. Se mencionó que debía prestarse consideración asimismo a la inclusión de una disposición de enmienda tácita para el tercer nivel, a fin de impedir la erosión de la cobertura adicional con el paso del tiempo.

6.1.13 Varias delegaciones expresaron interés en el tercer nivel optativo propuesto. Numerosas delegaciones manifestaron, sin embargo, que necesitaban más tiempo para estudiar la propuesta y que eran necesarios más detalles del tercer nivel propuesto, tanto desde un punto de vista práctico como en lo que se refiere a los aspectos del derecho de tratados, antes de poder adoptar una postura sobre la propuesta.

6.1.14 Varias delegaciones, no obstante, cuestionaron si fuese apropiado incluir un estrato de nueva responsabilidad del propietario del buque en el tercer nivel. Señalaron que tal responsabilidad adicional no se podía invocar para los buques que enarbolasen el pabellón de los Estados que fueran Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 pero no en el nuevo Protocolo. Se sugirió que esto podría desembocar en que los propietarios de buques eligiesen matricular sus barcos en tales Estados, y actuar como desincentivador para muchos Estados en cuanto a ratificar el nuevo Protocolo. Varias delegaciones expresaron la opinión de que, por estas razones, un tercer nivel debía ser financiado enteramente por los receptores de hidrocarburos, del mismo modo que el Fondo de 1992.

6.1.15 Algunas delegaciones apoyaron la propuesta de un tercer nivel optativo de indemnización como solución a corto plazo, pero indicaron su preferencia por aumentos generales de las cuantías estipuladas en los Convenios de 1992 como objetivo a largo plazo.

6.1.16 La delegación observadora de la CNI manifestó que podía, en principio, apoyar la propuesta de un tercer nivel. Señaló que, si un tercer nivel incluyese un estrato de responsabilidad del propietario del buque, ello daría como resultado un cambio fundamental del sistema. Aquella delegación sugirió que se plantearía entonces la cuestión de si los propietarios de buques tuviesen que asegurar la cobertura extra prevista por el tercer nivel. Se llamó la atención sobre las complejas cuestiones del derecho de tratados que podrían surgir si el tercer nivel incluyese un estrato de responsabilidad del propietario del buque. Por tal razón la delegación de la CNI estaba a favor de un tercer nivel consistente en un solo estrato. La delegación de la CNI destacó también la importancia de preservar el presente equilibrio entre los intereses de los navieros y de los hidrocarburos. Se señaló que los intereses de los navieros habían pagado el 70% de todas las reclamaciones surgidas de derrames de hidrocarburos, y que este seguiría siendo el caso independientemente de si se introdujese un tercer nivel o no.

Responsabilidad del propietario individual de la carga

6.1.17 La delegación italiana introdujo una propuesta según la cual habría un tercer nivel de responsabilidad (por encima de los actuales estratos de responsabilidad del propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y colectivamente de todos los receptores de la carga conforme al Convenio del Fondo de 1992) que recaería en el propietario individual de la carga que en efecto causase la contaminación (documento 92FUND/WGR.3/5/9). Aquella delegación manifestó que el objetivo de la propuesta era que los propietarios de la carga fuesen en extremo atentos a la calidad del buque utilizado para el transporte de sus hidrocarburos.

6.1.18 Se concordó en que se necesitaban más detalles de la propuesta italiana a fin de que pudieran evaluarla las delegaciones.

Procedimiento de enmienda tácita

6.1.19 En lo que se refiere al procedimiento de enmienda tácita estipulado en los Convenios de 1992, varias delegaciones consideraron que no era suficientemente flexible y dinámico. Se mencionó que después de los incrementos adoptados por el Comité Jurídico de la OMI en octubre de 2000, no podían entrar en vigor nuevos aumentos durante más de 11 años. Por consiguiente se sugirió acortar o abolir el intervalo durante el cual el Comité Jurídico no podría estudiar nuevos aumentos de los límites. Además se sugirió que se acortara el plazo comprendido entre la fecha de la decisión del Comité Jurídico de incrementar los límites y la fecha en que los aumentos entraran en vigor.

6.1.20 Varias delegaciones consideraron que era necesario estudiar más a fondo la cuestión de una revisión del procedimiento de enmienda tácita. Se sugirió que, si se crease un tercer nivel optativo, debía incluirse un procedimiento de enmienda tácita para la revisión del límite o límites en virtud del tercer nivel.

6.1.21 Algunas delegaciones llamaron la atención sobre conflictos del derecho de tratados potenciales entre los Convenios de 1992 y cualesquiera nuevos Convenios que contengan procedimientos modificados de enmienda tácita. Se expresaron preocupaciones sobre como habrían de tratarse en el Comité Jurídico de la OMI tales procedimientos de enmienda tácita en conflicto.

Fondo de Amortiguación y Fondo de Indemnización Complementario

6.1.22 El Grupo de Trabajo examinó propuestas de la delegación de la República de Corea para establecer un Fondo de Amortiguación para mantener un nivel estable de contribuciones y crear un nuevo Fondo de Indemnización Complementario por encima de la cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992, que se presentan en el documento 92FUND/WGR.3/5/4.

6.1.23 La delegación coreana proponía que cada Estado Miembro tuviese su propio Fondo de Amortiguación que funcionase además de, y en paralelo con, el presente sistema en virtud de los Convenios de 1992, que se utilizaría para mantener un nivel estable de contribuciones, con el resultado de que los contribuyentes tendrían que pagar a una tasa generalmente fija, pero a veces ligeramente variable cada año. La delegación coreana indicó que la cuantía a pagar por los contribuyentes casi siempre sería predecible, y la cuantía de las contribuciones sería fácil de calcular para el Fondo. Dicha delegación manifestó que, conforme a la propuesta, se constituiría un Fondo de Amortiguación para cada Estado a través de los fondos efectivamente acumulados. Se explicó que el Fondo de Amortiguación se emplearía primordialmente para pagar las contribuciones recaudadas conforme al sistema actual, y las contribuciones a recaudar en virtud del nuevo Fondo Complementario propuesto. Aquella delegación proponía que, cuando ocurriese un siniestro en un Estado determinado, los fondos acumulados para dicho Estado se utilizarían para efectuar pagos adelantados a las víctimas cuyas reclamaciones fuesen evaluadas o acordadas, pero que no hubiesen sido más que parcialmente pagadas debido a la regla del tratamiento igual. Se mencionó que el Fondo Complementario propuesto funcionaría del mismo modo que el Fondo COPE propuesto por la Comisión Europea, pero con carácter global más bien que regional.

6.1.24 Se consideró que se necesitaba más clarificación sobre el funcionamiento del Fondo de Amortiguación y del Fondo de Indemnización Complementario propuestos para que las delegaciones pudiesen examinar las propuestas.

Incremento de la cuantía disponible mediante intereses

6.1.25 El Grupo de Trabajo examinó una propuesta de las delegaciones francesa e italiana en el sentido de que la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 se podría elevar poniendo a disposición de la indemnización los intereses devengados de la inversión de la suma recibida por concepto de contribuciones por el Fondo de 1992 (documentos 92FUND/WGR.3/5/3, párrafo 2.4 y 92FUND/WGR.3/5/5, sección 7).

6.1.26 Se concordó en que estas propuestas fuesen examinadas en una etapa posterior.

Conclusiones del Presidente

6.1.27 En su resumen, el Presidente observó que no había consenso en cuanto a la necesidad efectiva de incrementar las cuantías de limitación actuales por encima de los aumentos adoptados por el Comité Jurídico de la OMI en octubre de 2000. Observó que varias delegaciones no veían ninguna necesidad de nuevos aumentos, o adoptaban el parecer de que sería suficiente revisar el procedimiento de enmienda tácita a fin de hacer posible incrementar los límites con mayor frecuencia. Observó también que, por otra parte, una serie de otras delegaciones consideraban que existía una necesidad urgente de nuevos aumentos sustanciales de dichos límites. Manifestó que se había sugerido que era importante no obstaculizar los empeños de algunos Estados por

establecer límites más altos, dejando al mismo tiempo intacto el sistema global existente. El Presidente observó también que, aunque varias delegaciones apoyaban la idea de revisar el procedimiento de enmienda tácita, ello podría crear problemas importantes del derecho de tratados a consecuencia de que algunos Estados permaneciesen en el antiguo régimen. Concluyó que se había acordado que las propuestas para crear un tercer nivel optativo y de revisar el procedimiento de enmienda tácita requerían un estudio más a fondo, y que se necesitaban más pormenores de dichas propuestas a fin de que las delegaciones pudiesen examinarlas con mayor detenimiento. Mencionó que habría que prestar particular atención a la cuestión de si un tercer nivel debía consistir en uno o dos estratos.

6.2 Derecho de limitación del propietario del buque

6.2.1 El Grupo de Trabajo consideró si debía hacerse más riguroso el criterio que rige el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

6.2.2 El Grupo de Trabajo recordó que el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad es un concepto tradicional en derecho marítimo. Se observó que antes de 1976 el propietario del buque podía perder su derecho a limitar su responsabilidad si el siniestro fuese causado por su falta o connivencia personal, y que tal era la prueba enunciada en los Convenios de Limitación de 1924 y 1957 y el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Asimismo se recordó que, conforme al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo de 1976, el criterio había sido enmendado en el sentido de que el propietario del buque quedaba privado de su derecho de limitación si los daños resultasen de su acción u omisión personal cometida con intención de causar los daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se produjeran tales daños. Se recordó además que este último criterio había sido incluido en los Protocolos de 1984 y 1992 al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, así como en una serie de otros tratados recientes, p.ej. el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio SNPP).

6.2.3 El Grupo de Trabajo tomó nota de las opiniones expresadas por la delegación francesa en el documento 92FUND/WGR.3/5/5 sobre la responsabilidad del propietario del buque.

6.2.4 La delegación francesa expresó la opinión de que el sistema actual relativo al derecho del propietario del buque a limitar la responsabilidad es insatisfactorio, pues no promueve la seguridad de la navegación. Dicha delegación criticó el criterio para inhabilitar el derecho del propietario del buque a la limitación de la responsabilidad en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que hacía esto posible solo en casos de falta intencional o inexcusable.

6.2.5 La delegación francesa manifestó que, conforme al sistema actual, la víctima no tiene interés en tratar de inhabilitar el derecho del propietario del buque a la limitación ya que, si lo lograse, el asegurador podría revocar la cobertura de seguro con el mismo fundamento que la víctima habría invocado contra el propietario del buque. Se señaló que, si bien los Clubes P & I ofrecen cobertura por daños de contaminación por hidrocarburos de US$1 000 millones, en realidad el riesgo de un Club se limita a la cuantía de limitación del propietario del buque, y que por consiguiente existe una gran divergencia entre los compromisos teóricos de los Clubes P & I y sus obligaciones efectivas.

6.2.6 Varias delegaciones expresaron la opinión de que debía retenerse la disposición actual sobre el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad. Se llamó la atención sobre el hecho de que, cuando se adoptó el Protocolo de 1984 al Convenio de Responsabilidad Civil, la cuantía de limitación del propietario del buque se aumentó significativamente, y *quid pro quo* se hizo mucho más difícil inhabilitar el derecho a la limitación. Se manifestó que la prueba enunciada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 constaba en una serie de tratados en el campo del derecho del transporte, y que no sería posible volver al criterio antiguo. Se sugirió

que, si resultase más fácil inhabilitar el derecho del propietario del buque a la limitación, esto podría llevar, en una serie de casos, a una litigación prolongada que retrasaría el pago de reclamaciones. Se apuntó que, en los casos en que se aplicase el Convenio del Fondo de 1992, no sería normalmente de interés de las víctimas el tratar de inhabilitar el derecho del propietario del buque a la limitación, puesto que las reclamaciones de indemnización serían pagadas por el Fondo de 1992 en la medida en que excediesen de la cuantía de limitación.

6.2.7 El Grupo de Trabajo tomó nota de que no existía apoyo para modificar la prueba del derecho de limitación volviendo al criterio enunciado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Se tomó nota asimismo de que, como el Fondo de 1992 estaría detrás del propietario del buque en los Estados Partes en el Convenio del Fondo, en la mayoría de los casos no habría ventaja para las víctimas si el propietario del buque perdiese el derecho a limitar su responsabilidad.

Incrementos en la cuantía de limitación para buques de baja calidad o que transporten cargas que representen riesgo de causar daños de contaminación graves.

6.2.8 La delegación francesa sugirió también que se prestase consideración a incrementar la cuantía de limitación para los buques de baja calidad y para buques que transportasen cargas que representasen un alto riesgo de causar daños de contaminación graves. Se anotó que también se había hecho una propuesta similar en el documento presentado por las delegaciones de Australia y otros.

6.2.9 Varias delegaciones concordaron con la delegación francesa en que se debieran tomar todas las medidas para promover la utilización de buques de alta calidad y para eliminar los buques de calidad inferior. No obstante, se señaló que el fomento de la seguridad del transporte marítimo y la prevención de la contaminación eran responsabilidad de la OMI, y que esta había adoptado varios Convenios que trataban de estas cuestiones (p.ej. SOLAS y MARPOL). En opinión de algunas delegaciones, el Convenio de Responsabilidad Civil no era un instrumento apropiado para tratar estas cuestiones.

6.2.10 Varias delegaciones consideraban que sería muy difícil establecer criterios precisos que se pudiesen emplear para variar la cuantía de limitación sobre la base del tipo de hidrocarburos transportados o la calidad del buque utilizado. Se sugirió que una de las razones de que el régimen internacional de indemnización hubiese funcionado bien era que es relativamente simple, y que variar la cuantía de limitación sobre tal base complicaría las cosas.

6.2.11 Algunas delegaciones apoyaron la propuesta francesa en principio, pero consideraron que sería difícil ponerla en práctica.

6.2.12 El Grupo de Trabajo concluyó que no debían escatimarse esfuerzos para promover el transporte marítimo de calidad, pero que ello era primordialmente una cuestión a abordar en el seno de la OMI en la esfera del derecho público, más bien que en el contexto de la responsabilidad civil y la indemnización. Asimismo se consideró que sería difícil variar la cuantía de limitación del propietario del buque sobre la base de la calidad de éste y del tipo de hidrocarburos transportados. Con todo, se convino en que esta cuestión se podría volver a examinar en una etapa posterior sobre la base de propuestas más detalladas.

Recursos judiciales

6.2.13 El Grupo de Trabajo consideró también las posibilidades de recurrir contra el propietario del buque y otras personas que hubieran causado daños de contaminación.

6.2.14 El Grupo de Trabajo recordó que la política de los FIDAC con respecto a los recursos judiciales podía resumirse como sigue (véase documento 71FUND/EXC.62/14, párrafo 3.6.11):

La política de los Fondos es recurrir siempre que sea apropiado. Los Fondos han de considerar en cada caso si les sería posible recobrar del propietario del buque y otras partes las cuantías pagadas por dichos Fondos a las víctimas, basándose en el derecho nacional aplicable. Si entran en ello cuestiones de principio, la cuestión de las costas no debe ser el factor decisivo para los Fondos a la hora de considerar si han de tomar acción judicial. La decisión de los Fondos sobre recurrir o no ha de tomarse caso por caso, a la luz de la perspectiva de éxito dentro del sistema jurídico en cuestión.

6.2.15 En este contexto se sugirió que, dadas las disposiciones del encauzamiento del Artículo III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ha de hacerse una distinción entre la carencia de derechos de las víctimas a reclamar indemnización de las personas a que se refiere aquella disposición (p.ej. los fletadores) y el derecho del Fondo de 1992 a recurrir contra esas personas.

6.2.16 Se observó que, en virtud del Convenio del Fondo de 1992, dicho Fondo de 1992 tendría que fundamentar todo recurso en el derecho nacional. Se sugirió que tal vez fuese posible reforzar la posición del Fondo incluyendo una disposición que otorgue explícitamente al Fondo el derecho a recurrir, probablemente basado en la culpa.

6.2.17 Se consideraba en general que el Fondo de 1992 debe recurrir siempre que sea apropiado, y que una política firme del Fondo a este respecto se podría utilizar contra las personas que explotan buques de calidad inferior.

6.3 Daños al medio ambiente y estudios ambientales

6.3.1 El Grupo de Trabajo recordó que la postura de los FIDAC con respecto a la admisibilidad de las reclamaciones relativas a los daños al medio marino, enunciada por las Asambleas, se podría resumir como sigue (véase Informe del 7º Grupo de Trabajo intersesiones creado por la Asamblea del Fondo de 1971, documento FUND/A.17/23, párrafo 7.3.5):

(a) Los FIDAC aceptan reclamaciones que se relacionan con los "elementos cuantificables"[<1>] de los daños al medio marino, por ejemplo:

(i) costos razonables de restauración del medio ambiente deteriorado; y

(ii) pérdida de beneficios (ingresos, renta) resultante de los daños al medio marino sufrida por personas que dependen directamente de ingresos procedentes de actividades costeras o relacionadas con el mar, p.ej. pérdida de ingresos sufrida por pescadores o por propietarios de hoteles y restaurantes en lugares de veraneo costeros.

(b) (i) Los FIDAC han adoptado consistentemente la postura de que no se pueden admitir las reclamaciones relativas a los elementos no cuantificables de los daños al medio marino.

(ii) La Asamblea del Fondo de 1971 ha rechazado reclamaciones de indemnización por daños al medio marino calculadas sobre la base de modelos teóricos.

(iii) La indemnización puede otorgarse solamente si un demandante ha sufrido pérdida económica cuantificable.

<1> La expresión "elementos cuantificables" significa daños al medio ambiente respecto de los cuales el valor de los daños se puede determinar en términos de precios en el mercado; la expresión "elementos no cuantificables" significa daños respecto de los cuales la cuantía de los daños no se puede determinar según los precios del mercado.

(c) (i) Los daños y perjuicios de carácter punitivo, calculados sobre la base del grado de culpa del infractor y/o los beneficios derivados por éste, no son admisibles.

(ii) Las sanciones penales o civiles por la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques no constituyen indemnización, y por lo tanto no entran en el ámbito de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo.

6.3.2 Asimismo se recordó que la admisibilidad de las reclamaciones por las medidas para restaurar el medio ambiente fue examinada por el 7º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1971 como sigue (documento FUND/A.17/23, párrafos 7.3.13, 7.3.16 y 7.3.17):

> El Grupo de Trabajo reconoció la importancia de las cuestiones ambientales en general y de la necesidad de adoptar medidas para restaurar el medio ambiente después de ciertos derrames de hidrocarburos. Se aceptó en general que la cuestión de si el FIDAC debería pagar indemnización por los costos de medidas para restaurar el medio marino habría de decidirse basándose en la definición de "daños por contaminación" estipulada en el Protocolo de 1992 al Convenio de Responsabilidad Civil, a saber que la indemnización debería limitarse a los costos de medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse. Se convino en que la prueba de la razonabilidad debía ser objetiva, esto es que las medidas debían ser razonables desde un punto de vista objetivo, a la luz de la información disponible cuando se adoptaran las medidas específicas. Se tomó nota asimismo de que la palabra "efectivamente" en el texto del Protocolo se refiere no solo a "tomadas" sino también a la expresión "que vayan a tomarse". Se consideró que el pago por las medidas de restauración aún no tomadas debía ser efectuado por el FIDAC solamente si el demandante no pudiese financiarlas, y que dicho demandante tendría que presentar planes detallados de las medidas que fuesen a tomarse antes de que se pudiese efectuar cualquier pago.
>
> El Grupo de Trabajo concordó en que, a fin de ser admisibles para la indemnización, las medidas para restaurar el medio ambiente tendrían que cumplir los criterios siguientes:
>
> - el costo de las medidas debe ser razonable;
> - el costo de las medidas no debe ser desproporcionado a los resultados logrados o los resultados que razonablemente se pudiesen esperar; y
> - las medidas deben ser apropiadas y ofrecer una perspectiva razonable de éxito.
>
> El Grupo de Trabajo consideró que normalmente sería necesario llevar a cabo un estudio con detenimiento antes de emprender cualquier medida de restauración.

6.3.3 También se recordó que el informe del 7º Grupo de Trabajo intersesiones había sido refrendado por la Asamblea del Fondo de 1971 en su 17ª sesión (documento FUND/A.17/35, párrafo 26.8) y que estos principios habían sido refrendados por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 1ª sesión (documento 92FUND/A.1/34, párrafo 19.2) y la Resolución N°3 del Fondo de 1992.

6.3.4 El Grupo de Trabajo recordó que la política de los FIDAC con respecto a los estudios ambientales puede resumirse como sigue (véase documento FUND/A.17/23, párrafos 4.1 – 4.3):

> Los gastos de los estudios de investigación son indemnizados solamente si dichos estudios son llevados a cabo como consecuencia directa de un derrame concreto y como parte de la respuesta al derrame de hidrocarburos. Los FIDAC se han negado a pagar los estudios de naturaleza puramente científica.
>
> Se efectúan algunas veces estudios ambientales posteriores al derrame, a fin de determinar la naturaleza precisa y la magnitud de los daños por contaminación ocasionados por un derrame de hidrocarburos y/o la necesidad de medidas de restauración. Los FIDAC pueden contribuir al costo de dichos estudios, a condición de que estos se refieran a daños que queden comprendidos en la definición de 'daños por contaminación' establecida en los Convenios, según la interpretación de los FIDAC, incluidas las medidas razonables para restaurar el medio ambiente. En tales casos, se debe ofrecer a los FIDAC la posibilidad de participar en una primera fase en la selección de los expertos que llevarán a cabo los estudios, y en la determinación del mandato de estos expertos. Los estudios deberán tener un carácter práctico y poder ofrecer la información deseada. Su amplitud no debe ser desproporcionada a la magnitud de la contaminación y los efectos previsibles. La amplitud de los estudios y los costos conexos deben ser asimismo razonables desde un punto de vista objetivo, y los costos en que se incurra habrán de ser también razonables.

6.3.5 El Grupo de Trabajo tomó nota de que el documento de las delegaciones de Australia y otros había llamado la atención sobre la necesidad de que el Fondo de 1992 estableciese una política más clara sobre medidas ambientales correctivas y estudios ambientales posteriores al derrame. En lo referente a tales estudios, se mencionó en el documento que algunos Estados habían argumentado que era demasiado limitada la política actual del Fondo de 1992 de admitir los costos de los estudios solamente en la medida en que dichos estudios contribuyesen a la liquidación de las reclamaciones por daños de contaminación, mientras que otros habían expresado preocupación por que el pago de tales reclamaciones pudiera distorsionar la liquidación general de las reclamaciones negando el pago íntegro a los distintos demandantes.

6.3.6 Se tomó nota de que las delegaciones de Australia y otros habían propuesto que se podía ampliar la actual política del Fondo sobre la admisibilidad de las reclamaciones por daños al medio ambiente, para incluir al menos los costos para evaluar los daños ambientales ocasionados a consecuencia de un siniestro mediante Evaluaciones del Impacto Ambiental (EIAs), que podrían llevar a medidas de restauración. Se tomó nota además de que aquellas delegaciones habían propuesto que todo compromiso del Fondo en cuanto a financiar una EIA ha de ser suscrito sobre la base de que tal EIA facilitaría lecciones útiles y garantizaría que se identifique y calcule el costo de los probables beneficios (o desventajas) de cualesquiera proyectos específicos de restauración para su consideración por el Fondo. Asimismo se tomó nota de que aquellas delegaciones habían sugerido en el documento que tal vez sea necesario prestar consideración a fijar un tope general sobre los costos de las medidas de restauración pagaderas por el Fondo, incluidas las EIAs, y a si se ha de asignar a las reclamaciones conexas una prioridad más baja que a otras reclamaciones, por ejemplo por Estados Miembros que optasen por asumir responsabilidad por todos los costos relativos a los EIAs y la restauración, de manera que se pudiese dar prioridad a la liquidación de las reclamaciones por pérdidas económicas y daños materiales.

6.3.7 El Grupo de Trabajo tomó nota de que la delegación francesa había llamado la atención sobre los dos elementos de los daños ambientales, a saber las pérdidas económicas y daños a la flora y la fauna (documento 92FUND/WGR.3/5/6). En lo referente a lo último, se observó que se mencionaba en el documento francés que varios convenios internacionales ampliaban

progresivamente el campo de aplicación de los daños cubiertos para incluir intereses conexos, valores de recreo etc., y que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (UNCLOS) reconocía el derecho de un Estado a reclamar indemnización en el caso de daños a un medio marino que contiene sus recursos biológicos y marinos. Asimismo se tomó nota de que el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre responsabilidad medioambiental (véase documento 92FUND/A/ES.4/4) había identificado la necesidad de complementar el Convenio sobre responsabilidad civil por daños resultantes de actividades peligrosas para el medio ambiente de 1993 (Convenio de Lugano) a fin de aclarar la responsabilidad por daños al medio ambiente, que en el Libro Blanco se definen como daños a la biodiversidad y daños que se traducen en la contaminación de los hábitats. El Grupo de Trabajo tomó nota de una afirmación en el documento de la delegación francesa en el sentido de que los derechos nacionales de varios países preveían la posibilidad de la indemnización por daños al medio ambiente sobre la base del concepto de propiedad pública marítima.

6.3.8 La delegación francesa manifestó que el Fondo de 1992 necesitaba mantenerse al día con las novedades en el campo de la responsabilidad medioambiental. Aquella delegación expresó la opinión de que podría superarse el conflicto potencial entre la necesidad de indemnizar por daños al medio ambiente y la importancia de indemnizar a las víctimas que sufren pérdidas económicas, garantizando que la cuantía de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992 se mantuviese a un nivel suficientemente alto.

6.3.9 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, en su documento (documento 92FUND/WGR.3/5/2), la ITOPF se había centrado en los aspectos técnicos de los daños al medio ambiente resultantes de derrames de hidrocarburos en el medio marino, y en particular las fluctuaciones naturales que ocurren en la composición, abundancia y distribución de las poblaciones de animales y plantas marinos, la capacidad de las especies marinas de soportar y recuperarse tanto de sucesos naturales como de derrames de hidrocarburos en el mar, y la limitada capacidad del hombre para acelerar la recuperación natural.

6.3.10 El Grupo de Trabajo tomó nota asimismo de la conclusión del documento presentado por la ITOPF de que era prematuro considerar inadecuadas las disposiciones actuales de los Convenios de 1992 relativas a la restauración de los recursos naturales que hayan sufrido daños, ya que aún se había de explorar plenamente la admisibilidad de las reclamaciones de los costos de tales medidas, así como los costos de los estudios medioambientales relacionados y los programas de vigilancia. Se observó además que, en opinión de la ITOPF, el Fondo de 1992 debía adoptar disposiciones, tal vez mediante la revisión de los criterios de admisibilidad de las reclamaciones, para fomentar medidas de restauración innovadoras y estudios debidamente concebidos y gestionados tras derrames de hidrocarburos importantes, a fin de evaluar las repercusiones sobre los recursos naturales y la necesidad de que se adopten tales medidas de restauración.

6.3.11 Varias delegaciones consideraron que era necesaria una definición nueva y más amplia de 'daños por contaminación' para que abarcaran los daños al medio ambiente. Dichas delegaciones consideraban que debía retenerse el acento en la restauración, pero que la definición podía hacerse extensiva para armonizarla con el Convenio de Lugano, que abarca toda medida razonable dirigida a restaurar o restablecer elementos perjudicados o destrozados del medio ambiente, o a introducir, donde sea razonable, el equivalente de dichos elementos en el medio ambiente.

6.3.12 Otras delegaciones no apoyaban una ampliación de la definición de 'daños por contaminación' para abarcar los daños al medio ambiente que comprendiese conceptos abstractos e introdujese dudas sobre quién tendría derecho a la indemnización. Algunas delegaciones consideraban que ampliar la definición podría llevar a torrentes de reclamaciones y dar como resultado que se redujesen los pagos por otras reclamaciones más legítimas, y que si se ampliase la definición sería necesario introducir un tope en las cuantías pagaderas por tales reclamaciones. Se expresó preocupación por la propuesta de incluir los costos por la introducción de elementos equivalentes

a los perjudicados en los costos de las medidas de restauración. Algunas delegaciones expresaron el parecer de que una definición más amplia de 'daños por contaminación' debía formar parte de un Convenio diferente o debía ser cubierta por otros fondos. A este respecto la ITOPF llamó la atención sobre el Fondo de Daños Ambientales del Canadá, sugiriendo que podría constituir un modelo a seguir.

6.3.13 La delegación italiana propuso que fuesen enmendados el artículo III.4 y el artículo VI.1 a) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, a fin de dar derecho a los tribunales de los Estados Miembros a examinar – conforme al derecho nacional - reclamaciones por daños al medio ambiente que no son admisibles según el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

6.3.14 Varias delegaciones apoyaban la idea de que el Fondo de 1992 centrase sus esfuerzos en soluciones a corto plazo, introduciendo cambios de política dentro del marco actual, y sugirieron que se dejase para una fase posterior la consideración de cambios radicales de la definición de 'daños por contaminación'. Estas delegaciones expresaron la opinión de que la política existente se podía ampliar para incluir el costo de la evaluación de los daños al medio ambiente mediante EIAs. Se sugirió que una decisión sobre tal cambio en la política del Fondo podría ser adoptada por la Asamblea en su sesión de octubre de 2001.

6.3.15 Resumiendo el debate, el Presidente observó que varias delegaciones habían estado a favor de que el Fondo de 1992 cambiase su política y fuese menos restrictivo respecto a los costos de medidas de restauración y estudios ambientales. Mencionó que, en opinión de varias delegaciones, era necesaria cautela a fin de no alentar una proliferación de reclamaciones por tales costos en detrimento de los distintos demandantes, y que tal vez fuese necesario introducir un tope al pago de tales costos. Destacó además que era necesario distinguir entre sanciones e indemnización. El Presidente subrayó la necesidad de que aquellas delegaciones que deseasen seguir las cuestiones relativas a los daños al medio ambiente y los estudios ambientales presentasen propuestas detalladas al Grupo de Trabajo para que las examinase en su próxima reunión en junio de 2001.

6.4 Prescripción

6.4.1 Se recordó que, a fin de prevenir que el derecho de un demandante a la indemnización quede extinto en virtud de los Convenios de 1992, el demandante tenía que entablar acción judicial contra el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1992 dentro del plazo de tres años a partir de la fecha en que ocurriesen los daños, y en todo caso no posterior a los seis años contados a partir de la fecha del siniestro.

6.4.2 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, en un documento presentado por la delegación italiana (documento 92FUND/WGR.3/5/3, párrafo 2), se proponía que el plazo de prescripción se acortase a un año a partir de la fecha en que ocurriesen los daños, y a un plazo de dos (o un máximo de tres) años respecto a los daños que no hubiesen ocurrido aún, no se conociesen todavía o no fuesen cuantificables poco tiempo después del siniestro. También se propuso que una simple solicitud formal (en vez de una acción judicial) fuese suficiente para interrumpir el plazo de prescripción.

6.4.3 La delegación italiana explicó que la razón de sus propuestas era posibilitar que el Fondo de 1992 evaluara en una primera fase la cuantía total de las reclamaciones derivadas del siniestro concreto, a fin de reducir la necesidad de prorratear los pagos.

6.4.4 Varias delegaciones consideraban que debían conservarse las disposiciones actuales de prescripción. Se manifestó que el plazo propuesto de un año para la presentación de reclamaciones era demasiado corto y obligaría a una serie de demandantes a entablar acción judicial para proteger sus derechos. Se señaló que, si se adoptase la propuesta italiana de que se

pudiese interrumpir el plazo de prescripción mediante una sola solicitud, el resultado sería un cambio fundamental del sistema, ya que en realidad no habría ningún plazo de prescripción.

6.4.5 No hubo apoyo para conservar esta cuestión en la lista de temas que pudiesen merecer consideración ulterior.

6.5 Procedimientos alternativos de solución de controversias

6.5.1 El Grupo de Trabajo recordó que el 1er Grupo de Trabajo intersesiones creado por la Asamblea del Fondo de 1992 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. También se recordó que la Asamblea había examinado el Informe de aquel Grupo de Trabajo en su 2ª sesión, y que la Asamblea 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 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 individual importante 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 empeños 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.

6.5.2 El Grupo de Trabajo recordó asimismo el siguiente enunciado en las Actas de las Decisiones de la 3ª sesión de la Asamblea (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, 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 interpretadas por los órganos del Fondo de 1992.

6.5.3 El Grupo de Trabajo tomó nota de que, en virtud del artículo 7.3 del Reglamento Interno, el Director está autorizado a acordar con cualquier demandante la presentación de una reclamación a arbitraje vinculante.

6.5.4 El Grupo de Trabajo recordó que 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 con respecto al siniestro del *Slops*. Se recordó también que en aquel caso un demandante había impugnado la decisión del Comité Ejecutivo de que el *Slops* no debía ser considerado como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. Igualmente se recordó que el Comité había refrendado la opinión del Director de que sería inapropiado someter 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).

6.5.5 Durante el debate del Grupo de Trabajo 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 dichos procedimientos se podían desarrollar por el Fondo de 1992 sin enmiendas a los Convenios de 1992. Se reconoció que el Fondo de 1992 tropezaría con dificultades de naturaleza práctica y legal en la utilización de tales procedimientos. El Grupo de Trabajo consideró que, como había manifestado previamente la Asamblea, solo había un campo muy limitado para el arbitraje, y que los empeños debían centrarse en la mediación y métodos similares menos formales. Se acordó que este tema fuese estudiado más a fondo.

6.6 <u>No presentación de informes sobre hidrocarburos</u>

6.6.1 Se recordó que 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. Se recordó además que la no presentación de informes sobre hidrocarburos se estaba convirtiendo también en un problema para el Fondo de 1992. Se tomó nota de que esta cuestión había sido examinada previamente en varias sesiones de la Asamblea del Fondo de 1992.

6.6.2 El Grupo de Trabajo recordó que 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. Se recordó, sin embargo, que 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 se hubiesen presentado efectivamente los informes.

6.6.3 El Grupo de Trabajo también recordó que el tema se trataba en la Resolución N°5 del Fondo de 1992 sobre la creación del Comité Ejecutivo. Se observó que el párrafo (d) de la Resolución dispone que la Asamblea podría, al elegir a miembros del Comité, tener en cuenta el grado en que un Estado determinado haya cumplido su obligación de presentar informes sobre recibo de hidrocarburos sujetos a contribución (documento 92FUND/A.2/29, Anexo I).

6.6.4 Se recordó que, en su 3ª sesión, la Asamblea del Fondo de 1992 había considerado las siguientes opciones posibles 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. Sin embargo, no sería posible aplicar este criterio a aquellos Estados que no hubiesen presentado informes sobre recibo de hidrocarburos desde su ingreso en el Fondo de 1992. Es más, este criterio 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 para 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 criterios serían inapropiados y el resultado aleatorio.

6.6.5 El Grupo de Trabajo tomó nota de 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 sobre recibos de hidrocarburos disponibles 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 cumplirse los tratados) que consta en el artículo 26 del Convenio de Viena sobre el Derecho de Tratados de 1969. Una delegación sugirió que la no presentación de informes sobre hidrocarburos podría constituir una "infracción importante de un tratado multilateral", pues podía ser interpretada como "violación de una disposición esencial para el cumplimiento del objeto o finalidad del tratado" (véase artículo 60.3 del Convenio de Viena sobre el Derecho de Tratados) y que por consiguiente tal falta de presentación podía ser invocada como justificación para dar por terminado el tratado o suspender su vigencia en su totalidad o en parte.
>
> Se sugirió que un Estado Miembro que no cumpliese su obligación de presentar informes sobre hidrocarburos podría ser invitado a denunciar el Convenio del Fondo de 1992. Se reconoció, con todo, 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 solo se podía considerar 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 formar parte del 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 no 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 una manera significativa (documento 92FUND/A.2/29, párrafo 12.4).

Se sugirió que un Estado que no cumpliese 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).

6.6.6 El Grupo de Trabajo recordó que 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 presentara 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. También se recordó que el Director había sido encargado de informar a las personas competentes de los Estados interesados que la Asamblea pasaría revista individualmente a cada Estado que no hubiese presentado su informe, y que entonces incumbiría a la Asamblea decidir las medidas a adoptar para cada uno de tales Estados (documento 92FUND/A.5/28, párrafo 15.3).

6.6.7 El Grupo de Trabajo consideró 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) Primero, 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 a pagar 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) Segundo, 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 sin pagar al final de un plazo especificado, dejaría de estar en vigor el Convenio del Fondo respecto a ese Estado.

6.6.8 Varias delegaciones manifestaron que estaban vehementemente opuestas 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 ello pudiera desalentar a los países en desarrollo de entrar en el sistema internacional. Se manifestó que la política para contribuir a los costos básicos de la Secretaría variaba de un convenio a otro, y que era equivocado sugerir que tales Estados no contribuían 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. Otra delegación recordó al Grupo de Trabajo que se tenía la intención de que el sistema fuese global, y que no se hubiera incluido la disposición que limita la obligación de pagar contribuciones a aquellas entidades que recibiesen más de 150 000 toneladas al año si la intención original hubiese sido que todos los Estados contribuyesen.

6.6.9 Una de las delegaciones que había presentado la propuesta que figura en el párrafo 6.6.7(a) 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.

6.6.10 En cuanto a los Estados con informes cero, una delegación se preguntaba si esto realmente planteaba un problema importante, ya que muchos de esos Estados de hecho 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 cualquier caso, era poco probable que aquellos Estados ratificasen un instrumento que contiene las disposiciones propuestas.

6.6.11 Varias delegaciones consideraron que había que encontrar maneras de garantizar que todos los Estados Miembros cumpliesen 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.

6.6.12 Resumiendo el debate, el Presidente manifestó que había habido un reconocimiento general de que la no presentación de informes sobre hidrocarburos era una cuestión importante, y que había que encontrar una solución que garantizara que los Estados cumpliesen 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 6.6.7(a) supra. El Presidente concluyó que había que explorar otras soluciones.

6.7 <u>Ámbito geográfico de aplicación en regiones en las que no se ha establecido una zona económica exclusiva</u>

6.7.1 Se recordó que la delegación española había propuesto, en un documento presentado a la primera reunión del Grupo de Trabajo, que se prestase consideración a la necesidad de aclaración del ámbito geográfico de aplicación de los Convenios de 1992 en áreas allende el mar territorial donde no se había declarado zona económica exclusiva (documento 92FUND/WGR.3/2/2).

6.7.2 La delegación española manifestó que presentaría, tras consultas con las delegaciones francesa e italiana, un documento que trataría de esta cuestión, y pidió que se retuviese para debatirlo en una fase posterior.

6.8 Aclaración de la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de 1992

6.8.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de que se había sugerido que se revisase la definición de 'buque' en el contexto de la revisión de los Convenios de 1992.

6.8.2 Se recordó que el segundo Grupo de Trabajo Intersesiones establecido por la Asamblea del Fondo de 1992 había estudiado en 1999 y 2000 ciertas cuestiones relativas a la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de 1992, a saber:

(a) las circunstancias en las que un buque tanque sin carga estaría comprendido dentro de la definición de 'buque'; y

(b) si , y en caso afirmativo en qué medida, los Convenios de 1992 se aplican a las unidades móviles mar adentro, a saber las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO).

6.8.3 Se recordó asimismo que la Asamblea había refrendado en su 4ª sesión las conclusiones alcanzadas por el segundo Grupo de Trabajo Intersesiones respecto a las unidades móviles mar adentro (documento 92FUND/A.4/32, párrafos 24.3 y 24.10) como sigue:

(i) Las unidades móviles mar adentro deben ser consideradas como 'buques' en virtud de los Convenios de 1992 sólo cuando transporten hidrocarburos como carga durante un viaje que termine o se inicie en un puerto o terminal situado fuera del yacimiento petrolífero en el que habitualmente efectúen sus operaciones.

(ii) Las unidades móviles mar adentro quedarían fuera del ámbito de los Convenios de 1992 cuando salgan de un yacimiento petrolífero en el mar por razones operativas o simplemente para evitar el mal tiempo.

6.8.4 Se recordó además que la Asamblea había refrendado en su 5ª sesión las conclusiones del segundo Grupo de Trabajo Intersesiones respecto a los buques tanque sin carga como sigue (documento 92FUND/A.5/28, párrafos 23.2 y 23.6):

(i) la palabra 'hidrocarburos' en la salvedad del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 significa hidrocarburos persistentes de origen mineral, como se define en el artículo I.5 del Convenio;

(ii) la expresión 'otras cargas' en la salvedad debe interpretarse que significa hidrocarburos no persistentes así como cargas sólidas a granel;

(iii) a consecuencia de ello, la salvedad del artículo I.1 debe aplicarse a todos los buques tanque y no sólo a los buques mineraleros/graneleros/petroleros (OBO);

(iv) la expresión 'cualquier viaje' debe interpretarse literalmente y no limitarse al primer viaje en lastre después del transporte de una carga de hidrocarburos persistentes;

(v) un buque tanque que haya transportado una carga de hidrocarburos persistentes quedaría fuera de la definición si se probase que no hay a bordo residuos de dicho transporte; y

(vi) el peso de la prueba de que no hay residuos del transporte previo de una carga de hidrocarburos persistentes debe recaer normalmente en el propietario del buque.

6.8.5 Se recordó también que el segundo Grupo de Trabajo Intersesiones había considerado que toda ambigüedad que quedase en la definición de 'buque' en los Convenios de 1992 podría ser examinada por el Grupo de Trabajo creado para examinar la idoneidad del régimen internacional de indemnización.

6.8.6 Una delegación afirmó que, en su opinión, no eran satisfactorias las conclusiones extraídas por el segundo Grupo de Trabajo Intersesiones en lo que se refiere a buques tanque sin carga, y se comprometió a presentar un documento sobre esta cuestión.

6.8.7 El Grupo de Trabajo tomó nota de que una serie de cuestiones relativas a las unidades móviles mar adentro, incluida la de la responsabilidad civil, estaban siendo consideradas por el CMI y el Comité Jurídico de la OMI.

6.8.8 El Grupo de Trabajo decidió retener esta cuestión en la lista para consideración ulterior en fecha posterior, a la luz del resultado de la labor que se está llevando a cabo en el seno del CMI y el Comité Jurídico de la OMI y del resultado de la Conferencia diplomática sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, que se celebrará bajo los auspicios de la OMI del 19 al 23 de marzo de 2001.

6.9 Disposiciones más precisas sobre la presentación y tramitación de reclamaciones

6.9.1 Una delegación sugirió que se incluyesen en los Convenios disposiciones más precisas sobre la presentación y tramitación de reclamaciones, en particular en lo que respecta al establecimiento y papel de las Oficinas de Reclamaciones locales, y que la presentación de reclamaciones a tales oficinas interrumpiese el plazo de prescripción.

6.9.2 El Director expresó la opinión de que había sido una gran ventaja que los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 no contenían disposiciones detalladas respecto a la presentación y tramitación de reclamaciones, ya que ello había permitido a los órganos rectores de los FIDAC y a la Secretaría desarrollar los procedimientos apropiados a la luz de la experiencia y tener en cuenta los aspectos particulares de cada siniestro. Sugirió que no sería apropiado tratar del establecimiento y papel de las Oficinas de Reclamaciones locales en los Convenios, ya que cada Oficina de Reclamaciones debía funcionar teniendo en cuenta las circunstancias particulares del siniestro en cuestión.

6.9.3 Varias delegaciones apoyaron las opiniones expresadas por el Director.

6.9.4 El Grupo de Trabajo concluyó que no sería beneficioso incluir en el Convenio del Fondo disposiciones detalladas sobre la presentación y tramitación de reclamaciones, ya que era importante retener la flexibilidad en estas cuestiones. Se consideró también que las disposiciones detalladas a este respecto podrían obstaculizar las ratificaciones. El Grupo decidió por tanto que no se conservase este tema en la lista de cuestiones que merecían consideración ulterior.

6.10 Admisibilidad de reclamaciones por costos fijos

6.10.1 El Grupo de Trabajo tomó 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', o sea costos que hubieran surgido para las autoridades interesadas incluso si el siniestro no hubiese ocurrido, tales como los salarios 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 de cerca al periodo de limpieza en cuestión y no incluyan costos indirectos. La proporción de costos fijos pagadera por los Fondos ha de ser determinada teniendo en cuenta las circunstancias del siniestro en cuestión.

6.10.2 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).

6.10.3 La delegación del Reino Unido manifestó que iba en beneficio de la sociedad, las industrias interesadas, los aseguradores y los FIDAC que los Estados contasen con recursos suficientes para controlar los derrames de hidrocarburos, y que sería apropiado por tanto que se concediese a los Estados que contasen con recursos suficientes a este respecto una subida de, digamos, el 10% de sus costos de limpieza efectivos derivados de un siniestro concreto, como se había propuesto en el informe de la encuesta llevada a cabo tras el siniestro del *Braer* (el informe de Lord Donaldson). Se hizo referencia al Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (Convenio de Cooperación). Aquella delegación sugirió que esta cuestión se podía tratar como cuestión de política, que no requeriría enmiendas a los Convenios. Aquella delegación manifestó que no pensaba proseguir la cuestión en esta etapa, pero que estaría dispuesta a presentar un documento sobre dicha cuestión si otros Estados estuviesen interesados en la misma.

6.10.4 Una delegación manifestó que no era posible hacer extensiva la cobertura de los FIDAC de costos fijos más allá de los costos que se derivasen a consecuencia de un siniestro concreto.

6.10.5 Otra delegación indicó que estaría dispuesta a cooperar con la delegación del Reino Unido en la preparación de un documento sobre esta cuestión.

6.10.6 El Presidente tomó nota de que se había expresado cierta simpatía por las preocupaciones de la delegación del Reino Unido, pero que probablemente sería difícil redactar disposiciones de tratado para dar cabida a dichas preocupaciones.

6.11 Operaciones de salvamento; examen de la política y consideración de si se han de incluir disposiciones especiales en los Convenios

6.11.1 El Grupo de Trabajo tomó nota de que la política de los FIDAC respecto a la admisibilidad de reclamaciones por el costo de operaciones de salvamento se podía resumir como sigue:

> Las operaciones de salvamento pueden incluir en algunos casos un elemento de medidas preventivas. Tales operaciones pueden considerarse como 'medidas preventivas' solamente si la finalidad primordial es prevenir los 'daños por contaminación'. Si las operaciones tienen otra finalidad, tal como salvar el casco y la carga, los costos incurridos no son admisibles en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y los Convenios del Fondo. Si las actividades se realizan con el fin tanto de prevenir la contaminación como salvar el buque y la carga, pero no es posible determinar con ningún grado de certeza la finalidad primordial de las operaciones, los costos se reparten entre la prevención de la contaminación y otras actividades. La evaluación de la indemnización por actividades que se consideren como 'medidas preventivas' no se realiza basándose en los criterios aplicados para evaluar las adjudicaciones de salvamento; la indemnización se limita a los costos, incluido un elemento razonable de beneficio.

6.11.2 En un documento presentado a la primera reunión del Grupo de Trabajo (documento 92FUND/WGR.3/2/3, párrafo 2.1.6) la delegación del Reino Unido había sugerido que el Fondo de 1992 reevaluara su política con respecto a la admisibilidad de los costos en conexión con las operaciones de salvamento y considerase si serían apropiadas enmiendas a los Convenios de 1992. Aquella delegación expresó la opinión de que, siempre que una finalidad de las operaciones fuese la prevención de la contaminación, las operaciones eran medidas preventivas y que por lo tanto existía fundamento para la indemnización. Se argumentó que también existía la

necesidad de considerar cómo se aplicaría la política del Fondo de 1992 si un Estado Miembro interviniese en las operaciones de salvamento, a fin de asegurar el interés público prioritario de reducir al mínimo el riesgo de contaminación más bien que el salvamento de los bienes. Aquella delegación sugirió que, en tales casos, los costos conexos debían tratarse enteramente como costos de medidas preventivas con tal que cumpliesen los criterios generales de razonabilidad.

6.11.3 La delegación del Reino Unido manifestó que esta cuestión estaba vinculada a la de la admisibilidad de los costos fijos.

6.12 El sistema de contribución

Ponderar las contribuciones a los FIDAC según la calidad de los buques utilizados para el transporte de los hidrocarburos y/o el tipo de hidrocarburos transportados

6.12.1 El Grupo de Trabajo consideró propuestas de la delegación francesa y las delegaciones de Australia y otros de que el sistema para recaudar contribuciones fuese modificado en el sentido que hubiese un aumento del nivel de contribuciones para las cantidades de hidrocarburos transportados por buques de calidad inferior y/o para hidrocarburos particularmente persistentes que pudieran causar contaminación muy grave (documentos 92FUND/WGR.3/5/5 y 92FUND/WGR.3/5/1).

6.12.2 El Grupo de Trabajo acordó examinar esta cuestión más a fondo si cualquier delegación presentase una propuesta concreta a este respecto.

Servicios de almacenamiento

6.12.3 El Grupo de Trabajo consideró una propuesta formulada por las delegaciones de Australia y otros respecto a refinar el sistema de contribución, que figura en el documento 92FUND/WGR.3/5/1, párrafos 2.53 y 2.54. 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 texto actual del 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.

6.12.4 El Grupo de Trabajo tomó nota de que 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 (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 no pagan las personas notificadas que no sean los receptores físicos, dichos receptores físicos serían 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.

6.12.5 Se recordó que esta interpretación había sido confirmada por la Asamblea del Fondo de 1971 en su 15ª sesión, 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). Asimismo se

recordó que 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 efectivamente recibidas por ellas (documento FUND/A.15/28, párrafo 21.2). También se tomó nota de que el Tribunal Administrativo de Apelación de los Países Bajos había acordado con la Asamblea en cuanto a la interpretación del Convenio en este punto (documento FUND/A.17/35, párrafo 28.3).

6.12.6 Se recordó además que esta cuestión había sido examinada por la Asamblea del Fondo de 1971 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 que la Asamblea no había accedido a esta solicitud (documento FUND/A.16/32, párrafo 27).

6.12.7 Se tomó nota de que, en el documento presentado por las delegaciones de Australia y otros, se había manifestado que era necesario mantener un equilibrio apropiado entre las contribuciones pagadas por los diferentes intereses. Asimismo se tomó nota de que se señalaba en dicho documento 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 tomó nota de que se sugirió que la relación entre el interés financiero de estas compañías en los hidrocarburos era muy diferente a la 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.

6.12.8 Se tomó nota de 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 indicadas en el párrafo 6.12.3.

6.12.9 El Grupo de Trabajo decidió retener este tema en la lista de cuestiones que merecen consideración ulterior y estudiar más a fondo esta cuestión sobre la base de propuestas concretas.

6.13 Clasificación de reclamaciones

6.13.1 El Grupo de Trabajo recordó que en su primera reunión había examinado propuestas en el sentido de que tal vez fuese apropiado introducir un sistema de clasificación de reclamaciones en el cual a ciertos grupos de demandantes se les daría prioridad sobre otros si la cuantía total disponible fuese insuficiente para que todos los demandantes recibiesen indemnización íntegra. Asimismo se recordó que se hizo referencia al hecho de que existía la clasificación de reclamaciones en una serie de otros regímenes de responsabilidad (documento 92FUND/A.5/4, párrafo 7.1.1).

6.13.2 Se recordó que en la primera reunión del Grupo de Trabajo había habido considerable divergencia de opiniones expresadas a este respecto, algunas delegaciones apoyando la propuesta en principio mientras que otras se habían opuesto a la misma. Se recordó además que entre aquellas delegaciones que habían apoyado en principio la propuesta de introducir un sistema de clasificación de reclamaciones, se habían expresado opiniones diferentes en cuanto a qué reclamaciones debían tener tratamiento preferente, proponiendo algunas delegaciones que se diese prioridad a las reclamaciones de lesión personal y reclamaciones relativas a la propiedad privada mientras que las reclamaciones de órganos públicos debían estar en último lugar, y opinaban otras delegaciones que no podían aceptar que se diese a las reclamaciones públicas la prioridad más baja.

6.13.3 Una delegación manifestó que, si se introdujese un tercer nivel optativo de indemnización, este tema podía borrarse de la lista de cuestiones que merecen consideración ulterior.

6.13.4 Otra delegación expresó el parecer de que este tema debía ser retenido en la lista y manifestó que presentaría un documento con propuestas concretas acerca de esta cuestión.

6.13.5 El Grupo de Trabajo acordó que examinaría esta cuestión en una etapa posterior sobre la base de propuestas concretas y a la luz de la postura adoptada por el Grupo en otras cuestiones.

6.14 ¿Puede mejorarse la cooperación con los propietarios de los buques e inhiben los Convenios las medidas preventivas?

6.14.1 Se recordó que se había propuesto en un documento presentado en la primera reunión del Grupo de Trabajo (documento 92FUND/WGR.3/2, párrafo 3) que se prestase consideración a si se puede mejorar la cooperación con los propietarios de los buques y si los Convenios inhiben las medidas preventivas.

6.14.2 El Grupo de Trabajo opinó que estas cuestiones podían ser tratadas a título de política interna del Fondo de 1992 y no debían ser incluidas en la lista de cuestiones que merecen consideración ulterior dentro del marco de la revisión de los Convenios.

6.15 Medidas para reducir los retrasos en el pago de indemnización

El Grupo de Trabajo consideró si se debían adoptar medidas para reducir los retrasos en el pago de indemnización. Se observó que pocas veces había retrasos en el pago de indemnización del Fondo de 1992 pero que podían ocurrir retrasos en la evaluación o liquidación de las reclamaciones. El Grupo de Trabajo opinó que este tema no debía ser retenido en la lista de cuestiones que merecen consideración ulterior en el contexto de la revisión de los Convenios, sino que podía ser tratado a título de política interna del Fondo de 1992.

6.16 Aplicación uniforme de los Convenios

6.16.1 El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de la necesidad de una aplicación uniforme de los Convenios y tomó nota de las propuestas enunciadas en el documento presentado por la delegación de Australia y otros (documento 92FUND/WGR.3/5/1, párrafos 2.30 – 2.32).

6.16.2 El Grupo de Trabajo recordó que en su primera reunión había concluido que existía un consenso en que la aplicación uniforme de los Convenios era de importancia primordial, pero que tal vez fuese difícil hallar una solución eficaz al problema. Se recordó que se había sugerido además que la aplicación uniforme podía ser reforzada insertando en los Convenios una cláusula en el sentido de que ciertas cuestiones podían ser remitidas a un órgano internacional, y que los tribunales nacionales debían tener en cuenta las decisiones de órganos tales como los de los FIDAC (documento 92FUND/A.5/4, párrafo 7.2.7).

6.16.3 Se observó que se sugería en el documento presentado por las delegaciones de Australia y otros que se podía insertar una disposición en el Convenio del Fondo de 1992 en el sentido de que los Estados Partes en el Convenio debían aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo al pie de la letra, sin modificaciones, para garantizar que sus condiciones tuviesen la misma fuerza y efecto en todas las jurisdicciones y llevasen a un tratamiento igual de todas las reclamaciones. Se tomó nota además de que aquellas delegaciones proponían que se podría prestar consideración también a la inserción de una disposición en el sentido de que, en su legislación de aplicación nacional, los Estados Partes debían requerir que sus tribunales tuviesen en cuenta que los Convenios formaban parte de un régimen internacional cuya finalidad es establecer normas y procedimientos uniformes y que los tribunales debían, al decidir acciones

derivadas de los Convenios, tener en cuenta los criterios para la admisibilidad de reclamaciones que habían sido adoptados por las Asambleas y Comités Ejecutivos de los FIDAC.

6.16.4 Varias delegaciones destacaron la importancia de una aplicación uniforme de los Convenios en todos los Estados Partes. Se reconoció, no obstante, que sería difícil conseguir plenamente este fin.

6.16.5 El Grupo de Trabajo acordó estudiar más a fondo esta cuestión en su próxima reunión.

7 Futura labor del Grupo de Trabajo

7.1 El Presidente propuso que el Grupo de Trabajo, en su próxima reunión, programada para la semana que comienza el 25 de junio de 2001, continuase su examen de las cuestiones que se habían retenido por merecer consideración ulterior. Indicó que no sería fructífero continuar los debates generales. Sugirió que, a fin de permitir al Grupo de Trabajo hacer rápidos progresos, era decisivo que dicho Grupo basase sus consideraciones en junio de 2001 en propuestas concretas, preferiblemente en forma de proyecto de disposiciones para su inserción en los instrumentos de tratado pertinentes, si los hubiera. En su opinión, una de las cuestiones a considerar era la de la creación de un tercer nivel optativo pero, a fin de permitir hacer progresos, las delegaciones que habían propuesto la creación de tal tercer nivel debían presentar propuestas precisas y detalladas. También sugirió que, a fin de dar suficiente tiempo a las delegaciones para considerar propuestas, éstas debían presentarse al Director lo más pronto posible, y a mediados de mayo de 2001 a más tardar. Sugirió que, si las propuestas que las delegaciones deseasen presentar se relacionasen con cuestiones del derecho de tratados, dichas delegaciones tal vez deseasen dirigirse al Director e invitarle a asistir en la redacción de la propuesta. El Presidente añadió que las delegaciones también contaban con la posibilidad de presentar propuestas acerca de cuestiones no incluidas en la lista de cuestiones retenidas para consideración ulterior.

7.2 El Presidente sugirió que el Grupo de Trabajo distinguiese entre aquellas cuestiones a las que se podían encontrar soluciones a corto plazo y otras cuestiones que solo se podrían resolver en una fase posterior. Expresó el parecer de que era esencial alcanzar un acuerdo sobre las cuestiones para las que se podrían lograr soluciones dentro del marco de los Convenios de 1992 mediante decisiones de política de la Asamblea y Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, y aquellas cuestiones que solo se podrían resolver mediante enmiendas a los textos de los Convenios.

7.3 El Presidente afirmó que era su intención que el Grupo de Trabajo presentara propuestas concretas para su consideración por la Asamblea en su 6ª sesión, programada para la semana que comienza el 15 de octubre de 2001.