BOLETÍN Nº 2.569-10.

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA ACERCA DEL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA CONSTITUCION DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS", ADOPTADO EN LONDRES EL 27 DE NOVIEMBRE DE 1992.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informaros, en primer trámite constitucional y sin urgencia, acerca del proyecto de acuerdo aprobatorio del "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971", suscrito el 27 de noviembre de 1992, en el marco de la normativa que la Organización Marítima Internacional (OMI) ha elaborado para proteger el medio ambiente marino y, específicamente, para regular este caso la reparación de los daños producidos por la contaminación del mar por derrames o descargas de hidrocarburos desde los buques.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

1.- La preocupación internacional por la necesidad de establecer regímenes internacionales de responsabilidad civil y de indemnización de los daños producidos por la contaminación del mar por hidrocarburos, surge con ocasión del accidente que sufrió el buque tanque Torrey Canyon, en 1967, frente a las costas de Gran Bretaña, del que se derivaron daños de proporciones hasta entonces desconocidas en las costas de Francia y el Reino Unido. Después de dicho desastre, la OMI convocó, en 1969, una Conferencia diplomática que adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, conocido como Convenio de Responsabilidad Civil, el que, en lo sustancial, consagra el principio de responsabilidad objetiva de los propietarios de buques tanque y estipula un sistema de seguros obligatorio.

La Conferencia de 1969 advirtió, no obstante, que el régimen de responsabilidad civil establecido en dicho convenio resultaría inadecuado para proporcionar una indemnización plena a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación y reconoció, por tanto, la necesidad de contar con un sistema que proporcionara una indemnización complementaria. Para estos efectos, la OMI convocó, en 1971, una segunda Conferencia diplomática, en la que se adoptó el convenio internacional sobre la constitución

de un fondo internacional de indemnización de este tipo de daños, para lo cual creó una organización internacional denominada “Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC), encargada de administrar el sistema de indemnización creado por el convenio, también denominado Convenio del Fondo.

Tanto el Convenio de Responsabilidad Civil como el Convenio del Fondo han sido modificados en 1976, 1984 y 1992. El instrumento internacional sometido a la consideración de la H. Cámara se refiere a las enmiendas al Convenio del Fondo, aprobadas por la OMI en 1992.

En la actualidad, 97 Estados son partes en el Convenio de Responsabilidad Civil y 73 Estados en el Convenio del Fondo. Diez países latinoamericanos han ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil: Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Venezuela; sin embargo, sólo tres han ratificado el Convenio del Fondo: Colombia, México y Venezuela.

2.- Chile como Estado parte del Convenio de Responsabilidad Civil, de 1969, lo ha promulgado en el orden interno por el decreto supremo del Ministerio de Relaciones Exteriores Nº 475, de 1977, publicado en el Diario Oficial del 8 de octubre del mismo año.

Del Convenio del Fondo, 1971, nuestro país no se ha hecho parte debido, principalmente, como lo señala el mensaje, a que funcionaron para los efectos perseguidos por el Fondo, los sistemas privados voluntarios de compensación de los daños producidos por contaminación por derrames de hidrocarburos, denominados TUVALOV y CRISTAL, los cuales dejaron de operar el 20 de febrero de 1997. Quedó así latente la posibilidad, dice el mensaje, que pudieran producirse siniestros cuyos daños no puedan ser indemnizados.

Por ello, en la actualidad, las empresas nacionales que deben contribuir al fondo internacional son las más interesadas en que nuestro país se haga parte en el Protocolo de 1992, que modifica el Convenio del Fondo, 1971.

3.- De acuerdo con antecedentes proporcionados a la Comisión por el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), Capitán de Navío señor Erwin Forsch Rojas, las principales empresas importadoras de petróleo y sus derivados en el año 1999 fueron la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), con 4.735.339 toneladas; la Compañía de Petróleos de Chile (COPEC), con 357.574 toneladas; Shell Chile S.A., con 206.037 toneladas, y Esso Chile Petrolera Ltda., con 188.293 toneladas. En el período enero a julio del año 2.000, la participación de dichas empresas en las importaciones nacionales de petróleo y sus derivados ha sido del 89%, 3%, 1% y 2%, respectivamente.

En dicho período, los principales países de origen del petróleo importado han sido Argentina, 24%; Nigeria, 23%; Ecuador, 19%;

Venezuela, 9%, y Perú, 8%, y los principales puertos chilenos de desembarque han sido Quintero, con el 59%; San Vicente, con el 30%; Salinas y Ventanas, con el 3%, cada uno, y Antofagasta, con el 2%.

Los porcentajes del tonelaje importado de petróleo y sus derivados es el siguiente: aceites crudos de petróleo, 73%; aceites combustibles destilados, 10%; gasolina, 5%; aceites combustibles siduales pesados fuel oil, 3%; aceites básicos lubricantes, 2%, y otros, 4%.

A propósito de estos antecedentes es oportuno recordar casos de siniestros marítimos con daños de contaminación de las aguas nacionales por derrames de hidrocarburos: en julio de 1970 varó en la bahía de San Vicente el petrolero de bandera chilena “Cabo Tamar”, con 12.000 toneladas de crudo; en junio de 1973 encalló en la Isla Guamblin el buque tanque de bandera griega “Napier”, con 30.000 toneladas de crudo; en agosto de 1974 varó en el Estrecho de Magallanes el petrolero de bandera holandesa, “Metula”, con 52.000 toneladas; en marzo de 1975, el buque mercante “Astrapatagonia” derramó en los canales patagónicos 1.000 toneladas de crudo; en 1975, el buque mercante “Northern Breeze” derramó en Quintero 450 toneladas de diesel y fuel oil, y en junio de 1983, el buque mercante “Regent Oak” derramó en la Isla de Pascua 1.000 toneladas de crudo.

Los antecedentes expuestos revelan la importancia que puede tener para el país su participación en los mecanismos internacionales creados para contribuir a reparar los daños producidos por este tipo de siniestros marítimos.

4.- Con todo, cabe precisar que conforme lo dispuesto en los párrafos 1 y 4 del artículo 28 del Protocolo de 1992, en informe, Chile no podrá ratificar este instrumento si, previamente, no se ha hecho parte del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, situación que la Comisión ha puesto en conocimiento del Ministerio de Relaciones Exteriores para que, a la brevedad, se someta al conocimiento del Congreso Nacional este último convenio, ya que sin ello la aprobación del Protocolo en trámite sería inconducente.

Esta exigencia de incorporación previa al Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, se explica, desde el punto de vista estrictamente jurídico, porque diversas disposiciones del Protocolo en trámite se complementan con las normas de dicho convenio, como ocurre con las de sus artículos 2, 3, 6, 9, 10, 11 y 30.

5.- El FIDAC es la única organización intergubernamental de ámbito mundial que indemniza a los propietarios de buques matriculados en un Estado parte en el Convenio del Fondo o que enarbolan su pabellón, en una parte de la cuantía total de su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil por los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Se trata de una indemnización complementaria que reciben quienes no han podido obtener indemnización plena en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, ya sea porque el

propietario del buque ha podido acogerse a una causal de exención de responsabilidad; es insolvente para cumplir sus obligaciones, o, por último, si la cuantía de los daños rebasa su responsabilidad.

La experiencia del FIDAC ha demostrado que la mayoría de los siniestros corresponde a esta última categoría.

Ahora bien, la incorporación de Chile al FIDAC es importante por cuanto esta organización internacional no indemniza los daños producidos en un Estado no miembro, así como tampoco indemniza los daños que son consecuencia de un acto de guerra u ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra, o si el demandante no puede demostrar que los daños fueron consecuencia de un siniestro relacionado con uno o más buques de navegación marítima que transportan hidrocarburos a granel como carga.

El financiamiento del FIDAC es aportado mediante las contribuciones que se exigen a toda persona que durante un año civil haya recibido más de 150.000 toneladas de petróleo crudo y fuel-oil pesado en sus Estados miembros tras haber sido transportados por mar. Todo Estado parte del Convenio del Fondo es miembro del FIDAC, cuya sede está en Londres; pero, como éste convenio tiene carácter complementario respecto del Convenio de Responsabilidad Civil, sólo los Estados partes de éste pueden ser parte de aquel, y, por consiguiente, miembros del FIDAC. Con dichas contribuciones se cubre el pago de las indemnizaciones y los gastos de administración del FIDAC.

Los principales contribuyentes al Fondo, en años recientes, han sido Japón (25,63%); Italia (13,83%); Francia (9,35%); Países Bajos (9,15%); República de Corea (8,36%); Reino Unido (8,29%); España (5,00%); India (3,69%); Alemania (3,14%); Canadá (3.04%), y otros países (10,54%).

II. RESEÑA DEL CONTENIDO NORMATIVO DEL PROTOCOLO 1992, EN TRÁMITE.

A) Contenido general del Protocolo.

El Protocolo consta de un preámbulo y 39 artículos.

Según las declaraciones que formulan en el preámbulo, con este instrumento las partes persiguen, por una parte, mantener la viabilidad del sistema internacional de responsabilidad e indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos y, por otra, asegurar que las consecuencias económicas de los daños por contaminación resultantes del transporte marítimo de hidrocarburos a granel por los buques sigan siendo compartidas por el sector naviero y por los intereses de las cargas de hidrocarburos.

El articulado contiene las disposiciones que modifican el Convenio del Fondo, 1971 (artículos 1 a 27) y las cláusulas finales que regulan los procedimientos mediante los cuales los Estados podrán hacer parte del Protocolo 1992 (artículo 28); la información relativa a los hidrocarburos sujetos a contribución (artículo 29); la entrada en vigor del Protocolo (artículo 30); la denuncia de los Convenios de Responsabilidad Civil, 1969, y del Fondo,1971 (artículo 31); los procedimientos de revisión y enmienda (artículo 32); la enmienda de los límites de indemnización (artículo 33); la denuncia del Protocolo (artículo 34); los períodos de sesiones extraordinarias de la Asamblea del FIDAC (artículo 35); la terminación del Protocolo (artículo 36); la liquidación del Fondo (artículo 36); las funciones del depositario (artículo 38), y los idiomas en los que el Protocolo es redactado: árabe, chino, español, francés, inglés y ruso (artículo 39).

Las disposiciones del Convenio del Fondo, 1971, y las del Protocolo en informe, se leerán e interpretarán entre las partes de este segundo instrumento como constitutivas de un documento único y las disposiciones transitorias que el artículo 26 agrega al Convenio del Fondo, 1971, como artículos 36 bis a 36 quinquies, tendrán la designación de Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo, 1992), aplicable durante el período de transición que comienza con la fecha de entrada en vigor de dicho convenio y termina con la fecha en que surtan efecto las denuncias del Convenio del Fondo, 1971, y del Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, que las partes deberán hacer en conformidad al artículo 31 del Protocolo en informe.

B) Principales innovaciones del Protocolo del Fondo, 1992.

1. En los fines del FIDAC.

Al tenor de su artículo 3, que modifica el artículo 2 del Convenio del Fondo, 1971, los fines del FIDAC serán indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación en la medida en que la protección establecida por el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, resulte insuficiente, y lograr los objetivos conexos estipulados en su convenio constitutivo. Se elimina el fin de exonerar a los propietarios de las obligaciones financieras suplementarias que para ellos se derivan del Convenio de Responsabilidad, en las condiciones señaladas para garantizar el cumplimiento de la Convención sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y de otros convenios.

2. En los daños cubiertos por el FIDAC.

Según lo dispuesto por el artículo 4 del Protocolo del Fondo, 1992, sustitutivo del artículo 3 del Convenio del Fondo, 1971, el FIDAC cubrirá los daños por contaminación producidos en el territorio de un Estado, incluido su mar territorial, como se dispone actualmente, y se amplía a los producidos en la zona económica exclusiva del Estado miembro, y si éste no la

hubiere establecido en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a su mar territorial que no se extienda más allá de 200 millas.

Se agregan a la cobertura del FIDAC, en la letra b) del nuevo artículo 3, las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

3. En las indemnizaciones cubiertas por el FIDAC.

La cuantía total de la indemnización pagadera por el FIDAC, según lo establecido en la letra a) del nuevo párrafo 4 del artículo 4 del Convenio del Fondo, 1992, aprobado en el artículo 6 del Protocolo en informe, estará limitada, en relación con un suceso cualquiera, de modo que la suma total de dicha cuantía y la cuantía de indemnización efectivamente pagada en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, respecto de los daños ocasionados por contaminación que queden comprendidos en el ámbito del Convenio del FIDAC, no excedan de 135 millones de unidades de cuenta. En el texto del Convenio del Fondo, 1971, este límite es de 450 millones de francos oro.

La unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional (FMI). La cuantía expresada en unidades de cuenta o DEG se convierte a la moneda nacional aplicando el tipo de cambio vigente en el mercado, al tenor de lo dispuesto en la letra e) del referido párrafo 4 nuevo del artículo 4 del Convenio del Fondo, 1992. Según el mensaje, la indemnización así calculada tendrá un monto máximo de 194 millones de dólares de los Estados Unidos de América.

En casos de daños ocasionados por contaminación resultantes de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible la indemnización no excederá de 135 millones de unidades de cuenta.

La máxima cuantía de la indemnización será de 200 millones de unidades de cuenta en relación con todo suceso que se produzca durante un período cualquiera en que se dé la circunstancia de que haya tres partes en el Convenio del Fondo respecto de las cuales la pertinente cantidad combinada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por personas en los territorios de tales partes, durante el año civil precedente, haya sido igual o superior a 600 millones de toneladas.

En esta materia, por último, se contempla un nuevo párrafo 6 del artículo 4 del convenio del Fondo, 1992, que autoriza a la Asamblea del FIDAC para acordar, en casos excepcionales, el pago de una indemnización, incluso si el propietario del buque no ha constituido un fondo para limitar su responsabilidad respecto de cada suceso, como se lo permite el artículo V del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992. En la norma actual, se permite que la Asamblea General modifique la indemnización máxima de 450 millones de francos pagadera por el FIDAC, siempre que la cifra resultante no

supere, en ningún caso, los 900 millones de francos o sea inferior a 450 millones de francos.

De las normas que regulan las indemnizaciones, se eliminan las relativas al derecho de compensación a los propietarios y fiadores por la porción del límite total de su responsabilidad a que les obliga el Convenio de Responsabilidad Civil, contempladas en el artículo 5 y en el párrafo 2 del artículo 6 del Convenio del Fondo, 1971, según lo dispuesto por los artículos 7 y 8 del Protocolo en informe.

4. En el derecho de subrogación del FIDAC.

En la enmienda que el artículo 11 introduce al artículo 9 del Convenio del Fondo, 1971, se establece que por las indemnizaciones que pague, el FIDAC adquirirá por subrogación todos los derechos de que pudiera gozar tanto la persona indemnizada como el propietario o su fiador. En la norma actual, este derecho se reconoce sólo respecto de los que correspondieren a la víctima.

5. En la estructura orgánica del FIDAC.

Diversas enmiendas que los artículos 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23, principalmente, del Protocolo en informe introducen al Convenio del Fondo, 1971, suprimen en la estructura del FIDAC el Comité Ejecutivo, dejando esta organización internacional integrada sólo por una Asamblea y una Secretaría, al frente de la cual habrá un Director, el funcionario administrativo más alto del Fondo.

La Asamblea, compuesta por todos los Estados Contratantes, queda facultada para determinar los mandatos de los órganos auxiliares de carácter provisional o permanente que considere necesarios y designar sus miembros, conforme al principio de una distribución geográfica equitativa y a la representación de los Estados Contratantes que reciban las mayores cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución.

A) Lo principal de las cláusulas finales.

Estas cláusulas se contemplan entre los artículos 28 a 39 y sus disposiciones principales son las siguientes:

1) Los Estados que deseen hacerse parte del Protocolo, deben incorporarse previamente al Convenio de Responsabilidad Civil, 1992. Es una condición necesaria exigible tanto en la firma como en la ratificación y vigencia del instrumento, según lo disponen los Nºs. 1 y 4 del artículo 28 y Nº 2 del artículo 30 del Protocolo.

2) La vigencia del Protocolo se producirá, en conformidad al artículo 30, doce meses después de la fecha en que haya sido ratificado, por lo menos, por ocho Estados y el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) haya sido informado de que las personas obligadas a contribuir al Fondo han recibido durante el año civil precedente una cantidad total de por lo menos 450 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución.

3) El Convenio del Fondo, 1992, podrá ser revisado, enmendado y denunciado según los procedimientos que establecen los artículos 32 y 34.

I. DECISIONES DE LA COMISIÓN.

A) Personas escuchadas por la Comisión.

La Comisión escuchó al Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Capitán de Navío, señor Erwin Forsch Rojas, y a la abogada de la misma repartición, señora Francisca Moller Undurraga.

El Capitán de Navío, señor Forsch, explicó, en primer término, que los dos grandes ámbitos de actividad de la Armada son el naval y el marítimo. En el primero, es irremplazable, y, en el segundo, indispensable. Informó que su ámbito espacial de acción abarca una superficie marina de 5 millones de kilómetros cuadrados, el que se extiende a 30 millones de kilómetros cuadrados si se atiende a los diversos tratados internacionales que entregan al país responsabilidades en materias tales como el rescate y la búsqueda en el mar. Añadió que la Armada tiene la expresa misión de proteger la vida humana, el medio ambiente y los recursos naturales marítimos.

Informó que tales funciones las cumple a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, para lo cual dispone de una dotación de 2.737 personas y 72 unidades. A esto se suman algunos otros medios materiales tales como 6 helicópteros y 5 aeroplanos.

Precisó que en el ámbito internacional, la DIRECTEMAR se relaciona con diversas organizaciones internacionales intergubernamentales, creadas por tratados que Chile ha suscrito; entre ellas, la Organización Marítima Internacional (OMI), en cuyo seno nació el FIDAC.

En seguida, refiriéndose a materias específicamente relacionadas con el Protocolo en informe, relató que en 1967, a propósito del accidente que experimentó el buque tanque “Torrey Canyon” en las costas del Reino Unido, derramando más de 120.000 toneladas de crudo, el mundo del transporte marítimo tomó conciencia de la grave amenaza que entrañaba la contaminación del mar en estos casos.

Afirmó que, en lo que se refiere a la contaminación, hay indicios de que se ha reducido notablemente el grado de contaminación ocasionado por los buques durante los dos últimos decenios, en parte gracias a

los controles más rigurosos impuestos por los convenios de la OMI, como el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), del cual Chile es parte, aunque aún no ha adherido al Protocolo que lo ha modificado.

Indicó que Chile es parte de una serie de tratados internacionales en el ámbito de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, que han tenido el patrocinio de la OMI, como es el caso del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 y su anexo. Este año se ha aprobado un Protocolo para este instrumento, del cual nuestro país aún no es parte.

Precisó que la OMI detectó que no existía un convenio que regulara la responsabilidad civil de los daños marítimos por derrame de hidrocarburos, razón por la cual elaboró el Convenio sobre Responsabilidad Civil,1969, aprobado por nuestro país el año 1977. Señaló que este instrumento tenía una cobertura de hasta 19 millones de dólares, suma que se reveló insuficiente. Para remediar este problema se creó el FIDAC, en 1971, del cual nuestro país no es parte.

En virtud del Protocolo de 1992, que enmienda el Convenio de Responsabilidad Civil, se aumentó la cobertura a 83 millones de dólares. Por su parte, el Protocolo de 1992, que enmendó el FIDAC, 1971, aumentó la cobertura complementaria del Convenio de Responsabilidad Civil, de 83 a 186 millones de dólares. Asimismo, se aumentó su cobertura geográfica, por cuanto quedaron amparados por sus normas no sólo los accidentes ocurridos en el mar territorial sino que también los producidos en la zona económica exclusiva de los países miembros.

Agregó que son las empresas que transportan petróleo las que deben contribuir al Fondo y que la principal movilizadora de este producto en Chile es la Empresa Nacional del Petróleo, ENAP, seguida de Shell, COPEC, ESSO y otras de menor importancia. Precisó que las cuatro empresas mencionadas, en consideración a los montos de transporte, son las únicas que están en condiciones de contribuir al Fondo.

De las respuestas que los representantes de Directemar dan a las consultas de los señores Diputados, se desprenden los antecedentes siguientes:

== Las empresas señaladas estarán obligadas a contribuir a FIDAC, a menos que el Estado esté dispuesto a asumir la responsabilidad. Los montos de las contribuciones varían año a año, en relación con las cantidad de siniestros producidos en el año anterior.

== Ningún buque que navegue por nuestras costas carece de seguros; que Chile es parte del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, lo cual nos da una cobertura hasta 19 millones de dólares; pero puede suceder que el propietario de la nave se declare en quiebra y se obtenga una indemnización insignificante, caso en el cual el FIDAC pagará la diferencia.

== El puerto chileno por el cual ingresa al país la mayor parte del petróleo es Quintero.

== Producido el siniestro, serán los afectados los que deben alegar y comprobar los daños que les han sido causados, solicitando su indemnización.

== La participación de Chile en este instrumento no debería influir en un alza interna del petróleo, y si lo produjere sería en forma mínima, por el factor de pago que se relacionada a la tonelada de petróleo que se transporta. El costo promedio anual por empresa sería de US$ 40.000 (cuarenta mil dólares); pero los grandes movilizadores internacionales de petróleo no están en Chile.

B) Aprobación del proyecto de acuerdo.

Cerrado el debate y sometido a votación el artículo único del proyecto de acuerdo, la Comisión decidió aprobarlo por la unanimidad de los Diputados presentes, con modificaciones formales de menor entidad, que se salvan en el siguiente texto sustitutivo que vuestra Comisión os propone adoptar:

“Artículo único.- Apruébase el “Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971”, adoptado en Londres el 27 de noviembre de 1992.”.

Concurrieron a la aprobación del proyecto de acuerdo la Diputada Allende, doña Isabel, y los Diputados Jarpa, don Carlos Abel; Kuschel, don Carlos Ignacio; Leay, don Cristián; Longton, don Arturo; Masferrer, don Juan; Moreira, don Iván; Palma, don Joaquín, y Reyes, don Víctor.

C) Designación de Diputado informante.

Esta nominación recayó, por unanimidad, en el H. Diputado MASFERRER, DON JUAN.

D) Menciones reglamentarias.

Para los efectos de lo dispuesto en los Nºs. 2 y 4 del artículo 287 del Reglamento de la H. Corporación, se os hace constar que este tratado internacional no contiene normas que requieran quórum orgánico-constitucional o calificado para su aprobación y tampoco disposiciones que deban ser conocidas por la H. Comisión de Hacienda.

)--------(

Debatido y despachado en sesión del día 28 de noviembre de 2000, con la asistencia de los Diputados señores Palma Irarrázaval, don Joaquín (Presidente de la Comisión); Allende Bussi, doña Isabel; Jarpa Wevar, don Carlos Abel; Kuschel Silva, don Carlos Ignacio; Leay Morán, don Cristián; Longton Guerrero, don Arturo; Masferrer Pellizzari, don Juan; Moreira Barros, don Iván; Reyes Alvarado, don Víctor, y Urrutia Cárdenas, don Salvador.

SALA DE LA COMISIÓN, a 28 de noviembre de 2000.

FEDERICO VALLEJOS DE LA BARRA,
Abogado Secretario de la Comisión.