



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 5 del orden del día	IOPC/APR19/5/2	
Fecha	27 de febrero de 2019	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES23	●
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC72	
Asamblea del Fondo Complementario	SAES7	

## REVISIÓN DE LOS CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DEL FONDO DE 1992

### Nota presentada por India

<b>Resumen:</b>	Propuesta de enmienda del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992.
<b>Medidas que se han de adoptar:</b>	<u>Asamblea del Fondo de 1992</u>  Tomar nota de la información y remitir este asunto a la Organización Marítima Internacional para la inclusión de un nuevo resultado en su programa de trabajo con el objeto de enmendar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

### 1 Introducción

- 1.1 El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 han estado en vigencia durante más de 26 años. El anterior Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 fue enmendado en 1992, 23 años después de su entrada en vigor. Del mismo modo, el Convenio del Fondo de 1971 fue enmendado en 1992, tras un periodo en vigor de 21 años. Dado que han pasado más de 26 años desde la adopción de las enmiendas anteriores, es esencial enmendar ambos Convenios con el fin de corregir defectos y dotarlos de claridad.
- 1.2 La delegación de India hizo declaraciones en la reunión celebrada en abril/mayo de 2018 (documento [IOPC/APR18/9/1](#), párrafos 3.4.8 y 4.1.11) y en la reunión de octubre de 2018 (documento [IOPC/OCT18/11/1](#), párrafos 3.12.22 y 9.2.7). Sin embargo, estos instrumentos todavía no han sido considerados para someterlos a enmiendas.

### 2 Razones para proponer enmiendas a los Convenios

- 2.1 Todos los Estados Miembros disponen de cobertura sin necesidad de pagar contribuciones
- 2.1.1 El Convenio del Fondo es un instrumento internacional comercial en virtud del cual, en un Estado Miembro, una víctima de daños sufridos dentro de su territorio debidos a contaminación por hidrocarburos transportados como "carga" en un buque recibe indemnización, y con arreglo al cual el receptor de una carga de hidrocarburos transportados por mar dentro de su territorio paga contribuciones al Fondo. Se trata por tanto de un arreglo similar al de un Estado Miembro que obtuviera una cobertura de seguro contra daños debidos a contaminación en su territorio, cuya prima sería costeadada por sus ciudadanos a través del receptor de la carga, ya que la compañía petrolera recuperaría sus costes de los compradores de sus productos.

- 2.1.2 Con arreglo a lo que dispone el Convenio, un Estado Miembro que no recibe cargas de hidrocarburos transportados por mar en su territorio no está obligado a pagar contribuciones al Fondo. Sin embargo, incluso un Estado Miembro de este tipo puede obtener una indemnización completa por daños debidos a contaminación en su territorio sin pagar contribución.
- 2.1.3 El requisito primordial para que cualquier contrato sea válido es la obligación de pagar la retribución (es decir, la "prima" de los contratos de seguro). Todo contrato sin el pago de la retribución será un contrato nulo. Pese a este requisito específico del derecho contractual, el Convenio del Fondo de 1992 (que es un instrumento internacional comercial entre Estados) no se adhiere a este principio básico del derecho contractual, razón por la cual cualquier Estado que se constituya en parte en el instrumento recibe cobertura sin necesidad de pagar la retribución.
- 2.2 Los buques que transportan menos de 2 000 toneladas métricas de hidrocarburos persistentes no necesitan pagar seguro obligatorio
- 2.2.1 El artículo 7 del CRC de 1992 dispone que los buques que transporten más de 2 000 toneladas métricas de hidrocarburos persistentes a granel necesitan tener un seguro obligatorio. Como resultado, los buques que transportan una carga inferior de hidrocarburos por mar no disponen de ninguna forma de seguro obligatorio que cubra casos de responsabilidad por contaminación debida a hidrocarburos. Por consiguiente, algunos de los propietarios de buques que transportan por mar cargas de menos de 2 000 toneladas métricas de hidrocarburos no están en condiciones de cumplir sus obligaciones, lo cual hace necesario que el Fondo de 1992 intervenga para pagar indemnización a las entidades afectadas.
- 2.2.2 Un análisis de las reclamaciones pagadas por el Fondo de 1992 pone de manifiesto que de todos los siniestros de derrames de hidrocarburos de los que se han ocupado los FIDAC, solamente en unos pocos han intervenido buques que transportaban más de 2 000 toneladas métricas de hidrocarburos persistentes, mientras que la mayoría de las reclamaciones se han referido a siniestros de buques que transportaban menos de 2 000 toneladas métricas de hidrocarburos persistentes.
- 2.2.3 El pago de estas reclamaciones efectuado por las partes del segundo nivel (es decir, las partes interesadas en los cargamentos) sin que las partes del primer nivel (es decir, los propietarios de los buques) cumplan su obligación contraviene los principios fundacionales del régimen internacional de responsabilidad e indemnización.
- 2.3 El pago de contribuciones es obligatorio solamente si la cantidad de hidrocarburos persistentes recibidos exceden de 150 000 toneladas métricas
- 2.3.1 El artículo 10 del Convenio del Fondo de 1992 dispone que un receptor de hidrocarburos en un Estado Contratante debe pagar contribuciones solamente si recibe más de 150 000 toneladas métricas de hidrocarburos transportados por mar en un año civil.
- 2.3.2 En nuestros días incluso pequeños derrames de hidrocarburos han dado como resultado reclamaciones considerablemente grandes. Por tanto, la disposición del Convenio que exime a una categoría de receptores del pago de contribuciones al Fondo podría impulsar a los receptores de pequeñas cargas de hidrocarburos transportados por mar a verificar dichas cargas sin el debido rigor. Además, impone una carga adicional a las personas que reciben más de 150 000 toneladas métricas de hidrocarburos transportados por mar, ya que quizá tengan que cargar con el pago de contribuciones al Fondo en el caso de siniestros que puedan ocurrir durante el transporte por mar de dichas cargas pequeñas.
- 2.4 El historial de las reclamaciones no se vincula con las contribuciones pagadas por un Estado Miembro
- 2.4.1 A diferencia de un contrato de seguro, en el que la contribución de una entidad asegurada está vinculada con su historial de reclamaciones, el Convenio del Fondo de 1992 no vincula el historial de reclamaciones

de un Estado Miembro con las contribuciones de los receptores de hidrocarburos en ese Estado. Debido a esta falta de correlación entre el historial de reclamaciones y la contribución aportada, los reclamantes de territorios afectados por un derrame de hidrocarburos tienden cada vez más a tratar de reclamar el máximo posible de indemnización.

- 2.4.2 Cabe mencionar que en un contrato de seguro la prima que se paga depende del riesgo evaluado y del historial de reclamaciones. Si en el año anterior no se ha hecho ninguna reclamación, la entidad que toma un seguro tiene derecho a un descuento de la prima, que se concede al renovar la póliza (es decir, una bonificación). Sin embargo, si en el año anterior hubo una reclamación, se aumenta la prima (es decir, una penalización).
- 2.4.3 Este sistema de bonificación/penalización se basa en el principio de que cuanto mayor la frecuencia de las reclamaciones, tanto más elevado el coste del seguro. Lamentablemente, el Convenio del Fondo de 1992 no incorpora este elemento de equilibrio entre las contribuciones pagadas y las reclamaciones recibidas, debido a lo cual no hay un incentivo para mantener las reclamaciones a niveles razonables.
- 2.5 Las contribuciones pagadas por un Estado Miembro no están vinculadas con las diferencias en el coste de la limpieza de los derrames de hidrocarburos en razón de las distintas temperaturas de las regiones de aguas cálidas y de aguas frías
- 2.5.1 El actual régimen de responsabilidad e indemnización no distingue entre el coste de la limpieza de derrames de hidrocarburos en regiones cálidas y en regiones frías. Cabe mencionar que entre los diversos factores que repercuten en el coste de la limpieza de los derrames de hidrocarburos, la temperatura prevaleciente es uno de los más importantes. Por lo general, la limpieza de los derrames de hidrocarburos en regiones de temperaturas más frías es más costoso y requiere más tiempo.
- 2.5.2 Las temperaturas son más elevadas en los países de latitudes tropicales, razón por la cual es posible que un derrame de hidrocarburos en estas regiones se pueda limpiar a un coste menor en comparación con el coste de la limpieza de un derrame similar en regiones más frías. Pese a ello, las disposiciones del régimen actual no tienen en cuenta este factor. Es por ello que los países de las regiones más cálidas están en desventaja ya que las contribuciones que paga un Estado Miembro conforme al régimen actual no están vinculadas con el coste de la limpieza de los derrames a tenor de las temperaturas diferentes entre sí de regiones de aguas cálidas y de aguas frías.
- 2.6 Las contribuciones pagadas por un Estado Miembro no están vinculadas con su índice del costo de la vida
- 2.6.1 El régimen actual no establece diferencias en el coste de la limpieza de un derrame de hidrocarburos en distintas partes del mundo. En los países desarrollados, el coste del alquiler de equipo, de mano de obra y de materiales es considerablemente más alto que en regiones con un costo de la vida menor. Por tanto, el índice del costo de la vida de un Estado Miembro es un elemento importante para determinar los gastos que probablemente habrá que cubrir para hacer frente a un siniestro de derrame de hidrocarburos.
- 2.6.2 Los países con un costo de la vida menor gastarán menos en la limpieza de un derrame de hidrocarburos en comparación con la limpieza de un derrame similar en regiones que tienen un costo de la vida superior. Ello no obstante, las disposiciones del régimen actual no toman en consideración este factor; por tanto, los países con un índice del costo de la vida menor se encuentran en desventaja ya que las contribuciones que actualmente paga un Estado Miembro no están vinculadas con el índice del costo de la vida. Como resultado, los Estados desarrollados reciben una mayor indemnización por cada reclamación en comparación con reclamaciones de igual naturaleza presentadas por un país con menos recursos.

**3 Medidas que se han de adoptar**

Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a

- a) tomar nota de la información que figura en este documento; y
  - b) remitir este asunto a la Organización Marítima Internacional para la inclusión de un nuevo resultado en su programa de trabajo con el objeto de enmendar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.
-