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

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 3 del orden del día

92FUND/WGR.3/2/1
28 junio 2000
Original: FRANCÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Documento presentado por la delegación francesa

Resumen:	Reflexión sobre el régimen internacional de indemnización puesto en vigor por los Convenios y propuestas de mejora de dicho régimen.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de los puntos que se propone incluir en la lista de temas dignos de examen por parte del Grupo de Trabajo.

El sistema derivado de los convenios de 1969 y 1971 ha permitido mejorar de manera considerable la suerte que corren las víctimas de la contaminación por hidrocarburos. A este respecto Francia sigue adherida a su funcionamiento.

Sin embargo, como la delegación francesa había suscitado en el documento presentado a la 4ª sesión de la Asamblea (92FUND/A/ES.4/6), le parece importante cerciorarse de manera periódica que este sistema modificado en 1992 sobre la base de los protocolos negociados en 1984 sigue ofreciendo un grado de protección de las víctimas que sea conforme con las expectativas de los Estados miembros.

La experiencia reciente del siniestro del *Erika* ha inducido al Gobierno francés a presentar al Director un breve documento en el cual se suscitaban tres puntos para mejorar el sistema. Sin embargo otros puntos que no figuraban en este memorando podrían ser objeto de reflexiones en el seno del presente Grupo de Trabajo.

Así, al presentar este documento - que no quiere ser exhaustivo – el objeto de la delegación francesa es hacer una lista de diferentes puntos sin desarrollarlos más en esta etapa, a fin de recoger el parecer del conjunto de los Estados miembros.

1 Aumentar los techos de indemnización en virtud de ambos convenios

Más allá de las cláusulas de revisión que contienen los protocolos de 1992, parece que en determinadas circunstancias el sistema internacional puede encontrarse en la incapacidad de indemnizar rápidamente a las víctimas en la medida de los perjuicios que hayan sufrido.

Un aumento apreciable de la cuantía de los máximos exigibles al propietario del buque y su asegurador, y del suplemento disponible en virtud del Convenio constitutivo del Fondo, sería susceptible de remediar esta incapacidad en la mayoría de los casos. Francia estima que la cuantía del máximo debería situarse en adelante en mil millones de Euros.

Semejante aumento podría por una parte inspirarse en las reglas particulares de los clubes P&I relativas a la cobertura de los daños por contaminación, y permitir ofrecer una cobertura similar a la del sistema que rige en los Estados Unidos.

Por otra parte, este aumento debería ir acompañado de una modulación destinada a corregir ciertos efectos del sistema actual. La experiencia de diferentes siniestros (*Nakhodka, Erika*...) ha demostrado que ciertos armadores hacen correr un riesgo mayor al recurrir a buques viejos, presentando defectos de mantenimiento para los productos de poco valor y particularmente persistentes. Esta constatación plantea la cuestión de saber si no debería introducirse en los convenios un mecanismo que permitiese crear una dinámica de calidad.

El sistema actual descansa en dos grupos de empresas con obligaciones diferentes:

- Por una parte los propietarios de los buques, que deben indemnizar a las víctimas en caso de siniestro en función solamente del arqueo de su buque, sea cual sea la calidad del producto transportado.

- Por otra parte los receptores de la carga, que deben pagar contribuciones basadas solamente en el tonelaje importado, sea cual sea la calidad de los buques que descarguen los productos.

Debiera procurarse que estas dos cadenas fuesen solidarias, y se pueden prever dos opciones para alcanzar este objetivo:

- Actuando sobre las obligaciones de los receptores de la carga, es decir integrando una ponderación que sería función de la calidad de los buques que descarguen en los terminales.

- Actuando sobre la cuantía de limitación del propietario del buque. Ésta podría ser aumentada en función de las características del producto transportado. Tal aumento de las obligaciones que pesan sobre el propietario tendría carácter de incentivo para la calidad de los buques empleados en el transporte de productos susceptibles de provocar graves contaminaciones, pero no debiera suponer reducción de obligaciones de los receptores, a fin de ofrecer a las víctimas la garantía de ser mejor indemnizadas.

2 Mejorar la indemnización de los perjuicios sufridos

2.1 Favorecer la indemnización de las víctimas económicamente frágiles (pagos de urgencia)

Las reglas actuales de los convenios no prevén la posibilidad de tratar a las víctimas de modo diferente. No obstante, habida cuenta de los diferentes casos, parece que ciertas víctimas particularmente frágiles son afectadas más duramente que otras por una ralentización de los procedimientos de indemnización. Tal vez convendría prever la creación de una cuenta permanente de los anticipos de urgencia respecto al presupuesto general. Los beneficiarios de tales pagos verían sus indemnizaciones finales disminuidas en estos anticipos.

2.2 Tener más en cuenta la indemnización de los daños al medio ambiente

La indemnización de los daños ocasionados al medio ambiente es objeto de numerosos debates. Los protocolos de 1992 han consagrado el principio de una indemnización de esta categoría de perjuicios en tanto que se trate de medidas de restauración razonables. Sin embargo se abre camino una contestación de este enfoque y, en respuesta a las expectativas de sus poblaciones, ciertas legislaciones nacionales tienden a exigir más que simples medidas de restauración. En ciertos casos, se pueden pedir medidas de compensación. Ante las expectativas de las poblaciones cada vez más sensibles a la preservación de su medio ambiente, debe volver a examinarse dentro del marco del FIDAC el enfoque de la cuestión de la indemnización de los daños al medio ambiente que se plantea igualmente en otros medios (Antártida, proceso consultivo oficioso de las Naciones Unidas sobre los Océanos...).

3 Revisar las condiciones de aplicación de la responsabilidad del propietario del buque y de las personas previstas en el artículo 3.4 del Convenio de responsabilidad civil

En el sistema surgido de los convenios internacionales de 1969 y 1971 existía un equilibrio entre el principio de una responsabilidad objetiva, su canalización en el propietario del buque y el derecho que se le reconocía de limitar su responsabilidad. Fuera de los funcionarios y agentes del propietario, los convenios no ofrecían protección particular a los demás participantes, lo que permitía a las víctimas procurar su responsabilidad con un fundamento distinto del convenio.

El nuevo convenio rompe este equilibrio. Por una parte, amplía la lista de las personas que se benefician de una protección contra todo recurso, salvo en caso de culpa intencional, y por la otra, hace más difícil la demostración de su responsabilidad en la ocurrencia del siniestro, exigiendo la demostración de una culpa intencional... Esta última exigencia ejerce igualmente una influencia en el alcance de las obligaciones del asegurador (véase más abajo).

4 Aclarar la definición del vocablo 'buque'

Los trabajos del 2º grupo de trabajo intersesiones han demostrado que existían entre las delegaciones divergencias de interpretación de la definición de buque y que esas divergencias podían ejercer una influencia en la existencia de una cobertura de seguros.

5 Aclarar el papel de las jurisdicciones nacionales

- Tener en cuenta en la futura revisión el resultado de las reflexiones en curso sobre la articulación entre los mecanismos de indemnización del Fondo, así como la jurisprudencia del Comité Ejecutivo en materia de responsabilidad, y el papel de las jurisdicciones nacionales.

- Añadir una regla que prevea el recurso a la mediación antes de introducir un pleito podría ser un medio de prevenir los contenciosos y de reducir con ello los retrasos en el tratamiento de los casos.