



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

ASAMBLEA
10ª sesión
Punto 8 del orden del día

92FUND/A.10/7/7
3 octubre 2005
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Propuesta basada en el estudio de los costes de la Secretaría de los FIDAC

Presentada por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

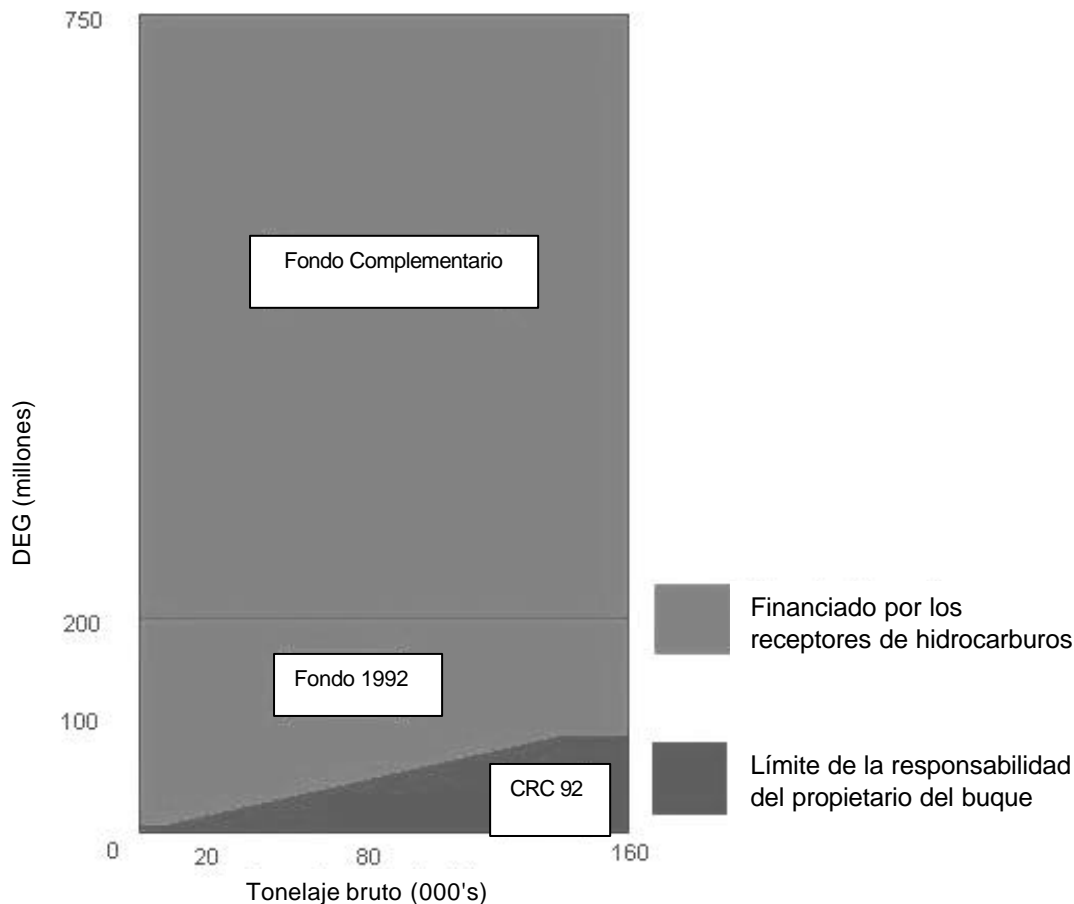
Resumen:	En este documento se propone una solución a la cuestión de la responsabilidad del propietario del buque basada en la información facilitada por el estudio de los costes de la Secretaría de los FIDAC de mayo de 2004.
Medida que ha de adoptarse:	Véase la sección 6.

1 Introducción

- 1.1 El presente documento tiene por objeto proponer una solución a la importante cuestión de la responsabilidad del propietario del buque basada en la información facilitada por el estudio de los costes de la Secretaría de los FIDAC de mayo de 2004.
- 1.2 El Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) ha tomado nota de las propuestas presentadas por Australia y otros en el documento 92FUND/A.10/7/5 y desea hacer extensivo su apoyo a dichas propuestas. Apoyamos la revisión de los temas propuestos en la sección 3 de este documento, junto con la eliminación del debate de los temas en la sección 2. Además, OCIMF espera nuevos debates en el Grupo de Trabajo (propuestos por los P&I Clubs) de áreas en que el sector y los Estados pueden colaborar para mejorar y alentar el transporte marítimo de calidad y abordar el transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.
- 1.3 De conformidad con la propuesta de la sección 4 del documento de Australia et al, la solución propuesta por OCIMF en este documento se basa en cifras facilitadas por el estudio de los costes de los FIDAC y de la Secretaría. Cabe observar que OCIMF propone una solución de tratado. No estamos a favor de acuerdos voluntarios por las razones facilitadas en documentos previos de OCIMF y las expuestas en el documento de Australia et al. En particular, los acuerdos voluntarios propuestos, sugeridos por el International Group of P&I Clubs:
 - Están sujetos a la retirada unilateral;
 - no cubren a todos los buques (y el porcentaje cubierto descenderá si los P&I Clubs aplican sus propuestas de tener como objetivo a los buques que no cumplen las normas); y
 - retrasan el pago a los FIDAC hasta aproximadamente 5-10 años después de un siniestro (es decir, después de haberse entablado o descartado la acción de recurso)

2 Nacimiento del Fondo Complementario

- 2.1 En la segunda reunión del Grupo de Trabajo, en marzo de 2001, se presentó una propuesta que en último término dio origen al Fondo Complementario. Fueron los Estados de Australia, Canadá, Dinamarca, Noruega, Países Bajos, el Reino Unido, y Suecia los que propusieron un tercer nivel optativo de indemnización con dos estratos. El primer estrato del tercer nivel era para establecer límites más altos de indemnización, pagado por los propietarios de buques, y el segundo estrato pagado por los receptores de hidrocarburos.
- 2.2 Debido a dificultades del derecho de tratados, se decidió al final, en interés de la diligencia, promover un fondo complementario financiado enteramente por los receptores de hidrocarburos y abordar la cuestión de la responsabilidad del propietario del buque en fecha posterior. El Fondo Complementario, tal como lo conocemos, fue creado en una Conferencia Diplomática en mayo de 2003. El gráfico a continuación da una imagen del régimen internacional tras la aprobación del Fondo Complementario.



3 Apoyo de OCIMF al Fondo Complementario como primera fase de la revisión

OCIMF, cuyos miembros facilitan la gran mayoría de las finanzas para los FIDAC, dio su apoyo a un fondo complementario con carácter provisional en el contexto siguiente (véase también 92FUND/WGR.3/8/2):

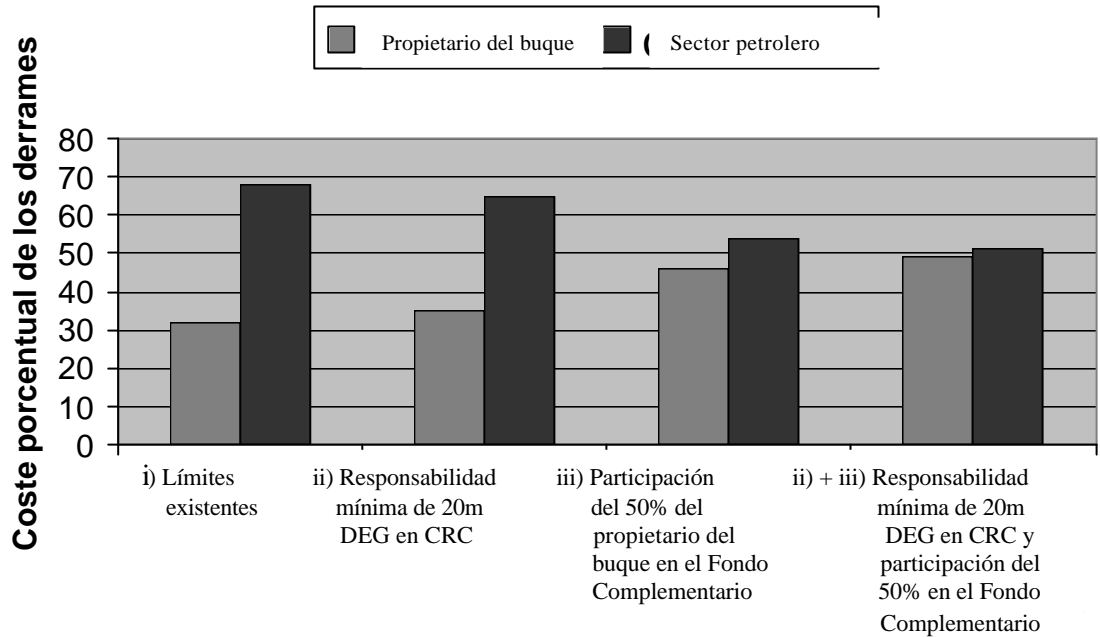
- Un fondo complementario debería tener un límite máximo de 400 millones de DEG.
- Debería haber un incremento de la responsabilidad en el Convenio de Responsabilidad Civil (CRC) para garantizar una responsabilidad mínima de 20 millones de DEG.
- Debería haber una resolución en el sentido de que el FIDAC continúe trabajando con urgencia para lograr una solución que diera a los propietarios de buques y sus

aseguradores un interés significativo en la provisión de indemnización adicional. OCIMF cree que la responsabilidad del propietario del buque debe ser proporcional a su responsabilidad de operar buques seguros y libres de contaminación.

4 El Grupo de Trabajo continúa de conformidad con la resolución de la Conferencia Diplomática (mayo de 2003)

- 4.1 Tras la aprobación del Protocolo relativo al Fondo Complementario, en mayo de 2003, el Grupo de Trabajo continuó su labor, que se centró comprensiblemente en la cuestión de la responsabilidad del propietario del buque.
- 4.2 En mayo de 2004, la Secretaría de los FIDAC dio a conocer su estudio sobre los costes de los derrames de hidrocarburos entre los propietarios de buques y el sector petrolero. El estudio examinaba la proporción de los costes en relación con las cuantías límite pasadas, actuales y futuras. Cuando se compararon los costes de derrames de hidrocarburos pasados con los límites financieros actuales de los Convenios de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, ello indicó que el sector del transporte marítimo contribuiría con el 32% y el sector petrolero el 68% respectivamente. Esta disparidad se muestra en el gráfico de barras a continuación, en i) 'límites existentes'.
- 4.3 El gráfico de barras muestra también el efecto en las proporciones soportadas por los dos sectores si:
 - i) La responsabilidad mínima del CRC se incrementase a 20 millones de DEG;
 - ii) el propietario del buque tuviera un interés en el Fondo Complementario incrementado del 0% al 50%;
 - iii) el efecto acumulado de ii) e iii)

**Costes de los derrames de hidrocarburos
soportados por los propietarios de buques y el
sector petrolero - inflados hasta valores
monetarios 2012
(Cifras facilitadas por los FIDAC)**



- 4.4 Puede verse que un incremento de la responsabilidad mínima del CRC a 20 millones de DEG Y un incremento del interés del propietario del buque en el Fondo Complementario del 0% al 50% produce una participación aproximadamente igual entre el sector de los propietarios de buques y el sector petrolero. Aunque la participación igual en los costes no es principio fundacional del régimen internacional, OCIMF cree que esa participación incrementada del propietario del buque es proporcional a su responsabilidad de operar buques seguros y libres de contaminación. Ello debería brindar un incentivo para mejorar más las normas de seguridad.

5 Solución propuesta por OCIMF

- 5.1 Por ello, la solución propuesta por OCIMF consiste en incrementar la responsabilidad mínima del CRC a 20 millones de DEG E incrementar el interés del propietario del buque en el Fondo Complementario del 0% al 50%. Ello se ilustra en el Anexo.
- 5.2 A través de aseguradores especialistas, OCIMF ha investigado los costes potenciales para el propietario del buque de asegurar esa responsabilidad. Los costes del seguro para el propietario del buque serían relativamente de poca importancia y, significativamente, serían muy inferiores a los costes del seguro para enviar a un petrolero en una travesía a los EE.UU.
- 5.3 OCIMF cree que esta solución, si se aplicase, resolvería la cuestión entre el sector petrolero y el sector del transporte marítimo, y entre los Estados de abanderamiento y los grandes Estados receptores de hidrocarburos. Además crearía un fundamento renovado para el éxito continuo del régimen internacional durante muchos años a venir.

- 5.4 Hay que reconocer que el régimen internacional ha tenido éxito en gran medida porque ha contado con la confianza y el apoyo de todas las partes interesadas; los Estados contratantes, los propietarios de buques y sus aseguradores, y el sector petrolero que financia a los Fondos. OCIMF teme que, si el régimen no consigue adaptarse, desarrollarse y mejorar para abordar las preocupaciones muy reales de un número significativo de Estados y otros partícipes, entonces pueden perderse la confianza y el apoyo al régimen. En esas circunstancias, el régimen puede, en lo sucesivo, ser incapaz de aguantar el reto de propuestas alternativas de planes regionales. Por consiguiente, la Asamblea debe tomar una decisión crítica a fin de evitar un daño potencial irrevocable al único sistema mutuo multilateral actualmente existente a nivel internacional.

6 Medida que ha de adoptar la Asamblea

Se insta a la Asamblea a tomar nota de las propuestas y opiniones que constan en el presente documento y decidir en consecuencia.

* * *

ANEXO

SOLUCIÓN PROPUESTA POR OCIMF

