



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

ASAMBLEA
10ª sesión
Punto 8 del orden del día

92FUND/A.10/7/8
7 octubre 2005
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por INTERTANKO y la Cámara Naviera Internacional (ICS)

Resumen:

INTERTANKO y la Cámara Naviera Internacional (ICS) apoyan el régimen internacional de responsabilidad e indemnización para los derrames de hidrocarburos, revisado recientemente. El régimen, con sus niveles de indemnización substancialmente más elevados (y el Fondo Complementario optativo), cuya adopción es verdaderamente internacional, sirve a los mejores intereses de las víctimas de derrames de hidrocarburos en todo el mundo. INTERTANKO y la ICS apoyan también el principio de que el reparto del coste de las reclamaciones entre los propietarios de los buques y los receptores debería ser equitativo (50% para cada parte). Además, las Asociaciones respaldan la eliminación del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.

Medida que ha de adoptarse:

Se invita a la Asamblea a tomar nota de este documento durante sus deliberaciones sobre si el régimen vigente, que ya ha sido actualizado considerablemente, requiere una nueva revisión.

- 1 El presente documento se ha elaborado en apoyo del régimen internacional de responsabilidad e indemnización para los derrames de hidrocarburos actualmente vigente, que ya ha sido substancialmente revisado por los aumentos de los niveles de indemnización disponibles en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil (CRC) y el Convenio del Fondo (CF) de 1992, así como el Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003, que entró en vigor el 3 de marzo de 2005. Estimamos importante considerar los elementos de este régimen que han hecho que 90 Estados se adhieran a él.
- 2 El régimen se diseñó a fin de proporcionar un régimen universalmente atractivo para indemnizar a las víctimas de derrames de hidrocarburos reconociendo que los propietarios de los buques y los receptores de hidrocarburos debían compartir el coste de los derrames. Los redactores concibieron un régimen que, desde la perspectiva de las víctimas de derrames de hidrocarburos, fuera sencillo y eficaz. Asimismo, era importante que el régimen fuera atractivo para muchos Estados del mundo. El régimen fue un éxito en este sentido, pues lo adoptaron cerca de 90 Estados. A nuestro juicio, las principales preocupaciones de las víctimas de un derrame de hidrocarburos eran la cuantía de la indemnización disponible y el tiempo que tardarían en recibir la indemnización. A raíz de los siniestros del *Erika* y el *Prestige*, resultó evidente que, con el paso del tiempo, los límites de la indemnización disponible habían quedado desfasados. INTERTANKO y la ICS respaldaron un incremento del 50% en los límites, que entró en vigor en noviembre de 2003. Para algunos Estados, el incremento de los límites de 89,77 millones de DEG (US\$130 millones) previstos en el CRC y de 203 millones de DEG (US\$293 millones) previstos en el CF (incluido el CRC) no era suficientes.

Por consiguiente, los Estados acordaron un tercer nivel opcional o Fondo Complementario (FC), que elevaría a 750 millones de DEG (US\$1 083 millones) (incluidos el CRC y el CF) la cuantía máxima de indemnización disponible. INTERTANKO y la ICS apoyaron este cambio en el régimen. La solución de contar con un nivel opcional de indemnización permitía mantener el apoyo amplio al régimen.

- 3 El régimen actual tiene varias características destacadas que conviene recordar durante el debate del mérito de los documentos en que se propugna un nuevo régimen o la apertura de los Convenios:

Características claves del régimen vigente

- Encauzamiento de la responsabilidad a la persona inscrita como propietaria del buque, independientemente de la culpa.
 - Responsabilidad objetiva, pero limitada para la persona inscrita como propietaria del buque.
 - Los propietarios pierden el derecho a limitar la responsabilidad si se demuestra que el derrame fue causado por *“una acción o una omisión suyas, y que se actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños”*.
 - Los propietarios de buques han abonado más del 90% del número total de reclamaciones presentadas sin recurrir al CF.
 - Si la indemnización prevista en el CRC es insuficiente para atender las reclamaciones, existe otro nivel de indemnización disponible previsto en el CF que financian los receptores de hidrocarburos y, si se produce un derrame en un Estado que es Parte en el Fondo Complementario, puede disponerse de un nivel de indemnización adicional.
 - Los datos estadísticos hasta la fecha muestran un reparto equitativo, del coste de las reclamaciones entre los propietarios y los receptores, del 50% para cada parte.
 - El FIDAC puede incoar una acción de recurso si se causan daños intencionada o temerariamente.
- 4 Somos conscientes de la preocupación de que la financiación del Fondo Complementario por los receptores de hidrocarburos podría romper el equilibrio en el reparto del coste de las reclamaciones entre los propietarios de los buques y los receptores de hidrocarburos. Por consiguiente, se está estudiando el modo de abordar este asunto. INTERTANKO y la ICS mantienen firmemente su compromiso con el principio de que el régimen internacional debe ofrecer un reparto equitativo (50% para cada parte) del coste de las reclamaciones entre los propietarios de los buques y los receptores de hidrocarburos, y se comprometen a trabajar con los Estados para asegurar la continuidad del régimen internacional vigente.
- 5 Como consecuencia de los siniestros del *Erika* y el *Prestige*, aumentó la sensibilidad y algunos Estados pensaron que el régimen internacional y la industria del transporte marítimo en general les habían fallado. Estas preocupaciones fueron tomadas en serio por el sector naviero y las naciones marítimas. Además de las revisiones del régimen internacional de responsabilidad e indemnización para derrames de hidrocarburos realizadas, los Estados recordarán la respuesta de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el sector naviero:
- La aceleración de la retirada de los petroleros monocasco.
 - La prohibición del transporte de aceites pesados en petroleros monocasco.
 - La inversión masiva en nuevos buques.
 - La introducción del Plan de evaluación del estado del buque (CAS) para todos los petroleros de más de 15 años (este plan cubre la resistencia del casco).
 - La presión sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, a fin de identificar mejor el transporte marítimo que no cumple las normas, en lugar de poner en práctica un sistema arbitrario de cuotas.
 - El avance de la OMI hacia la realización de auditorías de los Estados de abanderamiento.

- Los planes cada vez más rigurosos de inspección previa por diversas organizaciones, incluidas las principales compañías petroleras.
 - La respuesta del International Group of P&I Clubs al informe relativo a la eliminación de la cobertura de seguro del transporte marítimo que no cumple las normas.
- 6 Se acepta universalmente que todos los elementos del sector, tanto los reguladores como los regulados, deben participar en los esfuerzos para garantizar que no se producen transportes de hidrocarburos que no cumplen las normas. Sin embargo, INTERTANKO y la ICS siguen opinando que el régimen de la responsabilidad e indemnización no es el vehículo adecuado para luchar contra el transporte de hidrocarburos que no cumple las normas. Aunque, sin duda, apreciamos cualquier efecto beneficioso conexo que pueda tener el régimen en la seguridad y la calidad, la consecuencia negativa de enmendar los Convenios para incluir nuevos incentivos específicos de seguridad y calidad sería la fragmentación del sistema, con Estados Partes diferentes en las distintas 'ediciones' de la CRC y el CF. Consideramos que sería más productiva la propuesta del International Group of P&I Clubs de que se establezca un grupo de trabajo oficioso para estudiar nuevas medidas que puedan tomar todas las partes en la cadena de responsabilidades a fin de abordar el transporte de hidrocarburos que no cumple las normas. A pesar de la experiencia del FIDAC en materia de certificación, apoyamos también la opinión expresada recientemente en el documento 92FUND/A.10/7/6 (presentado por Grecia) de que sería más apropiado abordar esta cuestión bajo los auspicios de la OMI.
- 7 Varios Estados preconizan que se mantenga el Tercer Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992 y que se le encomiende la preparación de un texto de tratado sobre determinadas cuestiones técnicas y de administración interna, mientras se permite que prosigan las deliberaciones sobre si es necesario revisar los Convenios para tratar el reparto del pago de las indemnizaciones entre el sector del transporte marítimo y el de los hidrocarburos (92FUND/A.10/7/5 presentado por Australia *et al.*). Es importante destacar que esto significaría un nuevo protocolo al régimen y, por lo tanto, ocasionaría inevitablemente su fragmentación y un menoscabo de su atractivo universal, lo cual no sólo iría en detrimento de los demandantes, sino también del sector, que quiere dar la imagen de que reacciona con prontitud – por lo que se refiere al pago de indemnizaciones – ante los siniestros. Por ello, el sector del transporte marítimo sigue oponiéndose a la revisión de los Convenios para abordar estos puntos técnicos (algunos de los cuales ya han sido objeto de extensos debates (definición de 'buque') y, en cuanto a otros, se acepta generalmente que no tienen solución (aplicación uniforme de los Convenios)).
- 8 Por lo que atañe al reparto, el sector del transporte marítimo respalda las propuestas del International Group of P&I Clubs para que se aborde la cuestión mediante un acuerdo vinculante voluntario que no sólo evitaría la fragmentación del sistema vigente, sino que podría también introducirse inmediatamente y, de ese modo, evitaría la necesidad de un largo proceso de revisión y ratificación. Las propuestas de los Clubs que se plantean como alternativa a la revisión se basan, naturalmente, en el sistema actual y, por ende, no podrían mantenerse si se siguiera la línea de acción recomendada por Australia *et al.*
- 9 Estamos convencidos de que el régimen actual ha servido los intereses de las víctimas de los derrames de hidrocarburos y de que, con los nuevos límites de indemnización disponibles, seguirá haciéndolo. Por consiguiente, estamos de acuerdo con los Estados que se oponen a la revisión de los Convenios y apoyamos su postura.
-