



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

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.3/19/11
17 febrero 2004
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

ENMIENDAS A LOS CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DEL FONDO

Documento presentado por Italia

Resumen:

Italia expresa preocupación sobre el actual sistema de reparto de la carga para los accidentes abarcados por el CRC el Fondo de 1992 y el desequilibrio en la distribución de responsabilidad entre los Estados Miembros, con el resultado de que se sancione algunos países más que a otros.

Italia cree que es necesario revisar el régimen para abordar la cuestión clave de un equilibrio más equitativo entre los propietarios de buques y todas las personas interesadas en la carga, previendo la aplicación de una cuota mínima de entrada.

Medidas que han de adoptarse: Véase el párrafo 3.

1 Introducción

- 1.1 Los recientes desastres ambientales causados por el hundimiento de los petroleros *Erika* y *Prestige* indican una vez más que es necesario reflexionar en profundidad sobre el sistema jurídico que regula los mecanismos de contribución e indemnización de daños en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 1.2 El enorme coste de las consecuencias económicas, sociales, financieras y ambientales de los accidentes en el mar ha significado, para los países contratantes, que es necesario que puedan atender, cada vez con mayor frecuencia, las solicitudes de indemnización de daños, en cuantías cada vez mayores y superiores con mucho a los límites calculados, hasta el punto que se precisa de un continuo aumento de los límites financieros originalmente acordados, demostrado recientemente por la constitución del Fondo Complementario.

2 Consideraciones

- 2.1 Es más, si consideramos tal adaptación progresiva de naturaleza financiera, veremos que el sistema original de distribución de responsabilidad no ha cambiado, y tampoco el sistema de contribuciones, con mayor impacto en un número limitado de países (los principales contribuyentes). No obstante, Italia cree que no les será posible sostener para siempre tal sistema de sanciones; de hecho, habiendo observado largo tiempo un marcado desequilibrio en los medios de financiación del Fondo, Italia solicita que este sistema esté más armonizado con los criterios no solo de la eficiencia, sino también de la equidad, lo que garantiza una plena rendición de cuentas al abordar claramente la distribución de responsabilidad y la carga financiera relacionada con los procedimientos de indemnización.
- 2.2 El sistema actual sólo seguirá siendo 'políticamente sostenible' y funcionando adecuadamente, evitando el riesgo de que se vaya debilitando poco a poco, debido a la insatisfacción de los Estados Contratantes.
- 2.3 Por tanto la experiencia derivada de los accidentes del *Prestige* y el *Erika* brinda al Grupo de Trabajo la oportunidad de llevar a cabo un análisis en profundidad del actual régimen de contribución e indemnización, a fin de identificar sus fallos y rectificar sus consecuencias, conforme a un perfil global de 'sostenibilidad política'.

3 Propuestas

- 3.1 *Responsabilidad de los propietarios de buques*
 - 3.1.1 Basándose en las consideraciones anteriores, varios Miembros del Fondo han presentado una propuesta que se debatirá durante la séptima sesión del tercer Grupo de Trabajo intersesiones. Dicha propuesta tiene por objeto incrementar la **responsabilidad de los propietarios de buques**, que deberían soportar un mayor porcentaje (aún por negociar) de los costes financieros contraídos, aligerando así la carga de los contribuyentes del Fondo en caso de accidentes.
 - 3.1.2 Esta propuesta merece un examen detenido, en primer lugar porque podría inducir a los propietarios de buques a prestar más atención a la navegabilidad general de sus buques, a fin de reducir los riesgos de accidentes y, en segundo lugar, mejoraría la seguridad del transporte de productos del petróleo.
 - 3.1.3 Sin embargo, en opinión de la delegación de Italia, la propuesta, **por sí sola**, sería insuficiente para reequilibrar las contribuciones del Fondo. Tanto más cuanto que la institución del Fondo Complementario, integrando los existentes CRC y Fondo de 1992, y elevando – una vez implantado – el techo de cobertura a 750 millones de DEG, expondría a los miembros contribuyentes a un desequilibrio aún más marcado.
 - 3.1.4 Elevar solamente el techo de la responsabilidad de los propietarios de buques resultaría en el mero desplazamiento de la carga de un sujeto a otro, lo que apenas contribuiría a reequilibrar el sistema de contribuciones entre los Miembros del Fondo.
 - 3.1.5 Hacer más rigurosa la responsabilidad financiera solamente para los propietarios de buques implicaría simplemente una transferencia de una entidad presumiblemente menor para la contribución debida al Fondo, y no lograría el principal objetivo a que se ha de lograr, que es una distribución significativa y más equitativa de la carga.
- 3.2 *Responsabilidad de los propietarios de la carga*
 - 3.2.1 Por estas razones Italia, en armonía con lo que ya se ha señalado durante las anteriores reuniones del Grupo de Trabajo, solicita que la propuesta de establecer un nivel adicional de

responsabilidad de los propietarios de la carga (cuando no coincidan con los receptores), se considere junto con la responsabilidad financiera de los propietarios de buques y del Fondo.

3.2.2 Los propietarios de la carga (entendidos como los protagonistas a quienes va dirigido el conocimiento de embarque y diferentes de las personas que reciben la carga en el puerto de descarga), mediante operaciones comerciales al contado, mueven grandes cantidades de carga, por consiguiente debe evaluarse y determinarse un nivel apropiado de reparto de la carga, por medio de garantías financieras o cobertura de seguro, de una manera al menos equivalente al techo establecido por los propietarios de buques.

3.2.3 Solo así se corregiría considerablemente el desequilibrio injusto que existe actualmente entre los Estados Miembros del Fondo, y se revisaría de forma más razonable el umbral de responsabilidad de los propietarios de buques, conforme a una lógica completa de 'paquete'.

3.3 *Cuota mínima de entrada*

3.3.1 Además, sigue siendo prioritaria para el Gobierno italiano la idea ya ventilada de una **cuota mínima de entrada** al Fondo, que se deberá fijar a una escala apropiada.

3.3.2 En ese contexto, podría adoptarse, *mutatis mutandis*, el texto del artículo 14 del Protocolo del Fondo Complementario que establece una cantidad mínima prácticamente recibida de hidrocarburos sujetos a contribución en cada Estado Contratante que desee ser miembro del Fondo Complementario.

3.3.3 Una medida aún más oportuna sería, teniendo debidamente en cuenta las fluctuaciones mundiales del tráfico de hidrocarburos, no establecer un techo mínimo de hidrocarburos prácticamente recibidos en términos absolutos, sino una cuota fija de un porcentaje determinado de la cuantía total de la carga financiera a repartir.

4 **Medidas que se solicitan**

Italia, como uno de los principales contribuyentes al Fondo, expresa el deseo de que el Grupo de Trabajo examine muy detenidamente las propuestas que constan en este documento, tanto individual como en conjunto. El objetivo es lograr una revisión efectiva y satisfactoria del actual sistema en que se basa el régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños relacionados con el transporte marítimo de productos del petróleo.
