



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.3/19/13
19 febrero 2004
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

ENMIENDAS PROPUESTAS A LOS CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DEL FONDO
DESDE LA PERSPECTIVA DEL SECTOR NAVIERO

Presentado por la Cámara Naviera Internacional (CNI) y la Asociación Internacional de
Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Resumen:

El sector de la navegación cree que se ha tratado debidamente la cuestión de los incrementos de los niveles de indemnización disponible en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo y que se puede hacer frente a cualquier preocupación sobre el impacto del Fondo Complementario en la noción del reparto equitativo de los costos de la indemnización entre los propietarios de buques y los intereses de la carga mediante soluciones del sector con carácter voluntario.

El sector del transporte marítimo cree además que el régimen internacional de indemnización no es el vehículo oportuno para tratar cuestiones relacionadas con el transporte deficiente de hidrocarburos. Tales cuestiones se abordan en otros instrumentos internacionales elaborados por los comités técnicos de la OMI y no se debería permitir que se dificulte el objetivo fundamental de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de garantizar un pago rápido de indemnización a los demandantes.

Por consiguiente, el sector de la navegación insta a los Estados a que se muestren de acuerdo en que no está justificada una nueva revisión del régimen.

Medidas que han de adoptarse:

Se insta al Grupo de Trabajo a postergar de nuevo el examen de las cuestiones hasta que se disponga de los resultados del estudio del Director sobre los costes de los derrames y las propuestas del sector para abordar la cuestión del reparto equitativo con objeto de finalizar de manera subsiguiente la labor al respecto tan pronto como sea posible.

1 Introducción

- 1.1 En un principio la posible revisión del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo estuvo motivada fundamentalmente por preocupaciones por parte de algunas administraciones con respecto a la cuantía global de indemnización disponible en siniestros graves. En un número reducido de derrames graves, incluidos el siniestro del *Nakhodka*, el del *Erika* y el más reciente, el del *Prestige*, se demoró el pago de las reclamaciones debido a la necesidad de efectuar pagos prorrateados porque no se sabía al principio si se rebasarían los límites globales de indemnización.
- 1.2 Determinadas administraciones, así como la Comisión Europea, han manifestado también preocupaciones con respecto a otros aspectos del sistema, como por ejemplo los criterios que rigen el derecho de limitación del propietario del buque y el encauzamiento de la responsabilidad al propietario registrado, mediante los que se exime a otras partes de la cadena que empieza con el productor y termina con el consumidor.
- 1.3 Algunas administraciones han señalado varias cuestiones nuevas que podrían tratarse si se decide revisar los Convenios. Entre tales cuestiones cabe citar el problema de la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por parte de algunos Estados Miembros, el posible perfeccionamiento del sistema de contribuciones y la definición de 'buque'. Sin embargo, se acepta por lo general que estas cuestiones no justificarían de por sí una revisión de los Convenios.

2 Cuantía global de indemnización

Las preocupaciones sobre la cuantía de indemnización disponible en siniestros graves se han tratado exhaustivamente. En primer lugar, en octubre de 2000 los Estados Contratantes decidieron aumentar los límites de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo según sus propias condiciones en un 50%. Los nuevos límites entraron en vigor en noviembre de 2003, elevando el límite máximo de los propietarios de buques a aproximadamente 90 millones de DEG y el límite del Fondo a 203 millones de DEG. En segundo lugar, la OMI adoptó en mayo de 2003 una propuesta elaborada por el Grupo de Trabajo para establecer un tercer nivel de indemnización. Los Estados que se adhieran al Fondo Complementario (tercer nivel) tendrán acceso a un total de 750 millones de DEG. Es probable que este tercer nivel optativo entre en vigor en breve para los Estados que elijan adoptarlo.

3 Limitación y encauzamiento

- 3.1 Durante un intercambio de opiniones que tuvo lugar en la última sesión del Grupo de Trabajo sobre propuestas para modificar los criterios actuales que rigen el derecho del propietario del buque a limitación y las disposiciones actuales sobre encauzamiento de la responsabilidad al propietario registrado, muchos Estados reconocieron que se puede poner en peligro el pago rápido de indemnización a los demandantes si se adoptan tales propuestas.
- 3.2 No obstante, las preocupaciones por parte del sector petrolero sobre la relación entre la responsabilidad de los propietarios de buques y las contribuciones de los receptores de hidrocarburos, así como la creencia de dicho sector de que de algún modo el régimen debería utilizarse para mejorar la seguridad y la calidad de los buques han mantenido vivo el debate sobre la posible revisión del Convenio. Algunas administraciones están de acuerdo con estas opiniones.
- 3.3 La CNI e Intertanko creen que estos argumentos son erróneos.
- 3.4 La versión de 1969 del Convenio de Responsabilidad Civil incluía una disposición según la cual el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad se perdería en los casos en los que se pudiese demostrar negligencia. La aplicación de esta disposición generó numerosos litigios y demoras, y cuando se revisó el Convenio de Responsabilidad Civil en 1992 los Estados Contratantes decidieron introducir una prueba más estricta según la cual el derecho de limitación

se perdería únicamente en casos de actos personales deliberados o imprudentes o de omisiones. La enmienda de 1992 ha tenido el efecto deseado de reducir los litigios y las demoras subsiguientes en la liquidación de reclamaciones. Además, cabe señalar que desde la implantación de esta enmienda se ha registrado una tendencia continua a la baja en el número e importancia de los derrames de hidrocarburos procedentes de petroleros. El argumento de que se lograría un aumento de la seguridad y de la protección ambiental al volver a la prueba original de limitación del Convenio de 1969 es erróneo y contradice la experiencia adquirida después de la enmienda de 1992. Si bien el argumento puede tener un atractivo superficial y emocional no es coherente con la experiencia y las estadísticas.

4 Reparto de los costos de la indemnización

- 4.1 La CNI e Intertanko siguen aceptando el principio del reparto equitativo de los costos de indemnización entre el sector de la navegación y el sector petrolero. De las estadísticas compiladas por el Grupo Internacional de Clubes P&I en 2000 se desprende que en la última década se habían repartido tales costos bastante equitativamente entre el sector naviero y el sector petrolero (92FUND/WGR.3/8/3). Para verificar y actualizar estas cifras la Secretaría del Fondo está realizando un nuevo estudio sobre los costes de los derrames de hidrocarburos.
- 4.2 Una vez que se disponga de dicho estudio se tendrá un indicio de lo que ha ocurrido en el pasado. En lo que respecta al futuro, no es posible predecir si el tercer nivel, que estará financiado exclusivamente por los receptores de hidrocarburos, trastornará el equilibrio actual, porque dependerá de muchos factores, incluido el número y el coste de cada siniestro, así como el arqueo de los buques tanque en cuestión. También dependerá crucialmente de la ubicación de los derrames ya que esto determinará el régimen de responsabilidad e indemnización aplicables, dado que algunos Estados han ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil pero no el Convenio del Fondo.
- 4.3 Por otra parte, se prevé que los incrementos de noviembre de 2003 de los límites del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 tengan un impacto considerable en el equilibrio actual entre los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos. El propietario del buque hace frente por su cuenta a la gran mayoría de las reclamaciones de daños debidos a contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (un 95% de tales derrames en el pasado) sin recurrir a los FIDAC. Se prevé que como consecuencia de los límites de 2003 del Convenio de Responsabilidad Civil el propietario del buque tenga que pagar por su cuenta incluso más reclamaciones.
- 4.4 Por consiguiente, la CNI e Intertanko siguen creyendo que antes de contemplar la posibilidad de introducir modificaciones se debería esperar a que pase el tiempo para poder examinar los efectos de los incrementos de 2003 de los límites y el impacto del Fondo Complementario.
- 4.5 Sin embargo, teniendo presentes las preocupaciones del sector petrolero acerca de los posibles efectos del Fondo Complementario en la noción del reparto equitativo de los costos de la indemnización entre los propietarios de los buques y los receptores de hidrocarburos, la CNI e Intertanko han respaldado la propuesta del Grupo Internacional de Clubes P&I de aumentar voluntariamente los límites de responsabilidad con respecto a buques pequeños de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en aquellos Estados que opten por adherirse al Fondo Complementario. A tal efecto el OCIMF propuso un aumento del límite mínimo de 20 millones de DEG para buques tanque pequeños, que fue aceptado por el sector del transporte marítimo y los Clubes.
- 4.6 Cabe esperar, basándose en la historia de las reclamaciones, que sólo se requiera en muy raras ocasiones un tercer nivel superior a los límites de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 2000. No obstante, como alternativa a un incremento voluntario de los límites con respecto a buques tanque de tamaño pequeño, el sector naviero está dispuesto a explorar otras propuestas con carácter voluntario para hacer frente a las preocupaciones del sector petrolero

acerca del impacto del Fondo Complementario en la noción del reparto si esta cuestión es también motivo de preocupación para las administraciones. Soluciones con carácter voluntario pero vinculantes sobre el reparto propuestas por el sector evitarían los problemas jurídicos y prácticos que surgirían si se enmendasen los Convenios formalmente.

5 Transporte de hidrocarburos que no se atiene a las normas

- 5.1 No es necesario decir que la CNI e Intertanko respaldan vehementemente el perfeccionamiento continuo de las normas de seguridad y calidad de los buques. Dicho objetivo es absolutamente primordial para los fines de ambas organizaciones. No obstante, en nuestra opinión no es oportuno tratar de adaptar el régimen de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para potenciar este fin. El objetivo del régimen de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo es el pago rápido de indemnización a las víctimas. El régimen no se concibió para castigar a los operadores de los buques o los intereses de la carga. Existen otros instrumentos internacionales concebidos especialmente para eliminar los buques deficientes, de los cuales los más importantes son el SOLAS (incluidas las disposiciones específicas sobre Gestión internacional de la seguridad) y el MARPOL, que tienen por objeto el incremento de la seguridad y la protección del medio ambiente, además de la certificación de la clasificación, la supervisión por el Estado rector del puerto y otros regímenes de inspección tales como procedimientos del sector petrolero de validación de buques tanque.
- 5.2 Las deliberaciones técnicas que han tenido lugar en la OMI han conducido a la introducción reciente de cambios de gran alcance en los regímenes de protección ambiental y de seguridad de los petroleros de la OMI. En el futuro, las cargas especialmente perjudiciales sólo se transportarán en petroleros de doble casco. Los petroleros de casco sencillo se están eliminando a un ritmo acelerado. Los propietarios de petroleros han invertido cerca de US\$100 mil millones en buques tanque de doble casco desde principios de los noventa y el sector naviero sigue haciendo frente a las preocupaciones sobre el transporte de hidrocarburos en buques deficientes.
- 5.3 Son medidas como estas las que influyen en la calidad de los servicios del transporte marítimo y no modificaciones en el régimen de responsabilidad. Las propuestas para restringir el derecho de los propietarios de buques a limitar su responsabilidad bajo ciertas circunstancias sólo fomentarán un aumento de los litigios y provocarán demoras en la liquidación rápida de reclamaciones, lo que no beneficia a aquellos intereses para los que se creó el régimen de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo.
- 5.4 Estamos de acuerdo con la opinión manifestada por la mayoría de las delegaciones en la quinta reunión del Grupo de Trabajo de que no es oportuno rebajar el umbral para inhabilitar el derecho de los propietarios de buques a limitar su responsabilidad como medio de tratar de mejorar la calidad general del transporte marítimo y de que, para abordar de la mejor forma las cuestiones sobre calidad, se debe recurrir a otros convenios internacionales.

6 Conclusión

- 6.1 Los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo deben considerarse como los tratados que ha adoptado la OMI que más éxito han tenido. Unos 90 Estados son Parte en ambos Convenios. El sector de la navegación respalda firmemente el régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos establecido por los Convenios, que por lo general ha beneficiado a los demandantes de indemnización por derrames de hidrocarburos durante años. La CNI e Intertanko creen que no se debería permitir que se ponga en peligro la continuidad de este régimen de gran éxito.
- 6.2 La adopción del Fondo Complementario ha hecho frente a preocupaciones sobre la cuantía global de indemnización disponible en siniestros graves. Confiamos en que el sector se haga cargo eficazmente de cualquier preocupación sobre el reparto no equitativo de los costes de la indemnización. Por el contrario, cualquier debate continuo sobre el examen general de los

Convenios sólo da lugar a confusión e incertidumbre. Por consiguiente, instamos al Grupo de Trabajo a que interrumpa tal debate hasta que se disponga de los resultados del estudio del Director acerca de los costes de los derrames, y las propuestas del sector que tratan la cuestión del reparto equitativo. Creemos que debería lo más pronto posible ponerse fin al ejercicio de examen del Grupo de Trabajo a partir de ese momento.
