



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.3/19/8  
6 febrero 2004  
Original: FRANCÉS

## EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

CUESTIONES RELATIVAS A LA RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO DEL BUQUE Y A SU ASEGURADOR

### Documento presentado por la delegación francesa

<b>Resumen:</b>	Tras la adopción del protocolo del Fondo Complementario, hay necesidad urgente de seguir el examen del régimen de responsabilidad a fin de asegurar su viabilidad. Si el régimen actual permite responder justamente a la mayor parte de los siniestros, aquellos que revelan un mal estado del buque exigen una modificación del derecho de limitación y un nuevo examen de la función de los aseguradores a fin de mantener el carácter ejemplar del sistema. Por lo mismo, tal hipótesis debería llevar a sistematizar las acciones contra los fletadores en cuestión.
<b>Medidas que han de adoptarse:</b>	Véase el párrafo 17.

- 1 La adopción del protocolo del Fondo Complementario en mayo de 2003 constituye una etapa notable en la revisión del sistema internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

Permite efectivamente garantizar a los ciudadanos de los Estados que elijan adherirse al mismo el derecho a una indemnización íntegra. Incumbe a los Estados Parte velar por que ésta sea lo más puntual posible, de que debe examinarse en el marco actual del Fondo y sobre todo a través de un análisis de la liquidación de los siniestros pasados.

- 2 Con todo, la respuesta que el protocolo aporta a la insuficiencia de los fondos disponibles no debe ser considerada como la única solución a los fallos ya aludidos en varios documentos presentados al Grupo de Trabajo. Sería peligroso considerar que los trabajos de revisión deben quedar ahí.

Al contrario, el esfuerzo realizado por ciertos Estados en esta ocasión, que se traduce en una carga suplementaria muy importante que pesa sobre sus contribuyentes, exige necesariamente una revisión de los demás elementos del sistema, a falta de lo cual el desequilibrio resultante puede

poner en peligro la persistencia del conjunto. En efecto, si las cosas quedasen así, es probable que el primer siniestro que hiciese poner en práctica el Fondo Complementario fuese también el último en el que interviniese el régimen del Convenio de Responsabilidad Civil y de los Fondos.

- 3 Por otra parte no se puede sostener que sea ejemplar un sistema en el cual, en la práctica, el propietario del buque que causó la tragedia y su asegurador quedan libres de toda obligación contra el pago de una suma que, como máximo, representa el 12% de la carga de indemnización total.

En el caso de un buque del tipo del *Erika*, la relación se establecería en el 1,4% de la cuantía total a cargo del responsable.

A este respecto, tras tomar nota del deseo expresado por varias delegaciones de disponer de cuadros comparativos que tengan en cuenta las sumas pagadas por los propietarios y sus aseguradores, parece útil precisar que, para que tengan valor objetivo, esos cuadros deben incluir las sumas que los propietarios y aseguradores habrían tenido que pagar en virtud del convenio LLMC y de su protocolo de 1996, que constituyen el marco general dentro del cual habrían sido liquidados tales siniestros a falta del Convenio de Responsabilidad Civil.

- 4 Aparte de la necesaria redefinición de la cuantía de la obligación financiera sobre la que se han formulado varias propuestas, numerosos siniestros que afectaron a los Fondos muestran que los convenios actuales actúan en sentido opuesto a todos los demás convenios de la Organización Marítima Internacional. En vez de favorecer la selección de buques seguros y de calidad, permiten, por medio de la limitación de responsabilidad, limitar el riesgo financiero del empleo de buques peligrosos.

Esta situación se opone a la política general de promoción de la seguridad del transporte marítimo a la que numerosos Estados se adhieren.

- 5 Tal política, que está encaminada a prevenir los accidentes, debe concernir a todos los interesados en transporte marítimo. No consiste únicamente en estipular normas técnicas. Conciérne igualmente a la búsqueda de la transparencia en la estructura de las sociedades que se dedican al transporte marítimo y conduce a promover la utilización de buques de calidad.

Del mismo modo, debe también conducir a sancionar a todos aquellos que contribuyen a mantener en el mercado buques que representan un peligro. Estos puntos son actualmente objeto de estudio en otros marcos internacionales, tales como el Comité de Transporte Marítimo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), y parece necesario que el régimen de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo esté en armonía con las novedades internacionales sobre estos temas.

- 6 La participación de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo en la mejora de la calidad del transporte marítimo era una preocupación presente en el momento de su elaboración y no podría estar ausente hoy de la reflexión sobre el porvenir de este régimen.

A título indicativo, sin remontarse a los trabajos preparatorios, se recordará que, en el Convenio de 1971, el Fondo podía ser exonerado de su obligación de indemnizar al propietario por las sumas que excedan por las que se le tiene responsable siempre que se demostrase que el buque incumpla ciertas normas.

- 7 Si pasamos al examen final del sistema actual, puede constatarse lo siguiente. La mayoría de los accidentes pueden ser tratados en el marco del régimen, pero éste resulta francamente inaceptable cuando el siniestro es imputable a un fallo estructural del buque debido ya sea a un mal mantenimiento o al desgaste por envejecimiento. En este contexto los primeros elementos del estudio muestran generalmente la inconsistencia de las sociedades consideradas propietarias de estos buques (a este respecto véase el informe de «propiedad y control de los buques» de marzo de 2003 del Comité de Transporte Marítimo de la OCDE).

Tras tomar nota de lo anterior cabe preguntarse, ¿cuales son las vías para remediar esta situación?

- 8 Como ya se ha dicho, el sistema actual no conlleva a una internalización del riesgo financiero vinculado al incumplimiento de las reglas comunes de seguridad del buque. Al contrario, lo externaliza hacia los contribuyentes.

Por otro lado, en sesiones anteriores del Comité Ejecutivo, estaba claro que no existía consenso entre las delegaciones para un estricto retorno a condiciones que permitan privar al propietario del derecho a limitar su responsabilidad así como ampliar las vías de acción en contra del fletador, siempre que se pudiera demostrar una falta «simple» en contra de uno u otro.

Con todo, cierto número de delegaciones ha reconocido que el sistema actual era demasiado restrictivo y no permitía una impugnación eficaz de la responsabilidad civil.

- 9 Parece por lo tanto que haya que modificar los convenios encontrando un medio que permita:
- hacer soportar el coste de los daños a los que recurren a buques peligrosos,
  - sin que tal modificación se traduzca, sin embargo, en una obligación suplementaria para los armadores dedicados a la promoción del transporte marítimo de calidad,
  - y que esta modificación no se traduzca en un deterioro del tratamiento a las víctimas.

- 10 En cuanto a este último aspecto, que sigue siendo la preocupación principal expresada por los Estados durante la labor del Grupo de Trabajo, conviene recordar que la indemnización de los daños se hace en el marco de un sistema particular en el que los Fondos internacionales garantizan la indemnización de las víctimas, cualesquiera que sean las circunstancias del suceso. Por lo tanto, toda modificación debe tratar de preservar este logro y eventualmente reforzar su alcance siempre que, por ejemplo, surja un conflicto entre el propietario del buque, su asegurador y el Fondo. La redacción de los convenios debe permitir la intervención inmediata del Fondo ante tales dificultades.

- 11 En cuanto a los dos primeros objetivos de tal reforma, la acción correctora debe centrarse en el propietario y su asegurador.

- 12 La originalidad y ejemplaridad del sistema internacional se basa en dos excepciones a los principios de los demás convenios de derecho marítimo. Por una parte, el reconocimiento a priori de la responsabilidad del propietario del buque con el corolario del derecho casi irrefutable de beneficiarse de la limitación de responsabilidad y, por la otra, la cobertura de esta responsabilidad mediante un seguro obligatorio que pueda beneficiar directamente a la víctima.

El límite actual de este régimen, que ya se ha descrito en varios documentos, es que, cuando se demuestra que el propietario ya no tiene derecho a limitar su responsabilidad, el asegurador tampoco está sujeto a su obligación de garantía.

Dos modificaciones parecen pues necesarias para que el sistema de los Convenios de Responsabilidad y del Fondo siga siendo un modelo de régimen de responsabilidad que conduce al objetivo de la seguridad marítima, al instaurarse las condiciones de un autocontrol eficaz.

Se trata en primer lugar de crear una excepción al derecho de limitación del propietario cuando los daños resulten del estado del buque. Tal excepción tiene por objeto el mantenimiento en servicio de buques cuya estructura, por razones diversas, ya no corresponde a las normas fijadas por los convenios internacionales o definidas por las asociaciones internacionales reconocidas.

- 13 Sin embargo, tal modificación por sí misma sólo tendría un alcance limitado. Teniendo en cuenta la hipótesis a la que se refiere, es muy probable que el armador que emplee este tipo de buque haya creado para la flota que controla tantas sociedades como buques. Por lo tanto conviene igualmente respaldar esta excepción al derecho a limitar su responsabilidad con una obligación de garantía por el asegurador en tal hipótesis.

- 14 Teniendo en cuenta la obligación de asegurarse estipulada por el convenio, ningún buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel puede navegar sin beneficiarse de la cobertura de un garante.

El asegurador de la responsabilidad civil, en este caso los clubes P&I, se encuentra entonces situado en el núcleo del buen funcionamiento del sistema internacional. Hasta ahora, sin embargo, los clubes P&I han negado toda implicación en la cadena de seguridad del transporte marítimo.

Ahora bien, la propia estructura de estas asociaciones, agrupaciones de armadores sin ánimo de lucro, demuestra que se trata de profesionales de buques. Los reglamentos para el ingreso de los buques en los clubes responden a toda una serie de exigencias y sobre todo de visitas especiales, programadas e inopinadas. Del mismo modo, todo cambio en la situación del buque (por ejemplo un cambio de sociedad de clasificación) exige un nuevo examen de las condiciones de ingreso del buque. En fin, los clubes P&I son, en definitiva, los únicos que realmente conocen la identidad de los propietarios de buques, de los que aseguran flotas enteras, con frecuencia constituidas bajo forma de sociedades distintas.

Teniendo en cuenta el papel de dichos Clubes en brindar el seguro indispensable para el ejercicio del transporte marítimo de hidrocarburos, debe sin embargo examinarse de nuevo la posición y las obligaciones de los clubes P&I.

- 15 Parece necesario implicar a los aseguradores en la cobertura de los daños cuando estos resulten de un naufragio cuya causa es un fallo debido al estado del buque. En este sentido una ampliación de la obligación de cobertura a este caso parece una modificación eficaz y justificada.

Tal modificación tiene en cuenta el carácter particular de la función y la estructura del seguro marítimo, y no penaliza a los armadores responsables. Exige por parte de todos los armadores que integran el Club una actitud aún más vigilante para comprobar la calidad de los buques que se les pide asegurar, y el riesgo para ellos es el deber contribuir a la indemnización integral de los daños en caso de incumplimiento.

En lo que respecta a las víctimas, la presencia de los Fondos internacionales, ahora suficientemente dotados, les garantiza la indemnización inmediata de los daños que hayan sufrido.

- 16 En fin, esta acción debería igualmente ir acompañada de una modificación de política con respecto a los fletadores. En efecto, incumbe igualmente a estos seleccionar con cuidado los buques que fletan. Se propone por tanto sistematizar las acciones de recurso de los Fondos contra estas sociedades cuando el siniestro que origine la intervención de los Fondos internacionales se deba a un defecto de estructura del buque que han utilizado.

17 **Medidas que se piden**

En los Estados afectados por siniestros de hidrocarburos, se formulan dos críticas principales en contra del sistema actual: no indemniza justa y rápidamente a las víctimas, en parte debido a la insuficiencia de los fondos disponibles; además tiende a la falta de responsabilidad, pues no participa en la promoción de un transporte marítimo de calidad.

Si la adopción del Fondo complementario permite responder en parte a la primera crítica, solamente la adopción de medidas tales como las propuestas en el presente documento responderá a la segunda crítica.

---