



## EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

### DESINCENTIVOS CONTRA EL USO DE BUQUES TANQUE DEFICIENTES

#### Documento presentado por Italia, Portugal y el Reino Unido

<b>Resumen:</b>	<p>En la 7ª reunión del Tercer Grupo de Trabajo interseSIONES, se examinaron las propuestas para enmendar el régimen internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.</p> <p>El Grupo de Trabajo consideró la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas. El presente documento propone una respuesta a esta cuestión mediante el régimen de responsabilidad y de indemnización.</p>
<b>Documentos conexos:</b>	92FUND/WGR.3/19/7, 92FUND/WGR.3/19/8 y 92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1
<b>Medidas que han de adoptarse:</b>	Véase el apartado 3.

### **1 Desincentivos contra el uso de buques tanque deficientes**

- 1.1 En la 7ª reunión del Grupo de Trabajo se consideraron cuatro ponencias distintas presentadas por el Canadá y el Reino Unido, Francia, Japón y el OCIMF sobre el transporte de hidrocarburos que no cumple las normas. Dichas propuestas estaban centradas en los siguientes puntos:
- a) Consideración del informe de la OCDE sobre el seguro marítimo (92FUND/WGR.3/19/7);
  - b) una excepción al derecho de limitación del propietario del buque cuando los daños resulten de las condiciones estructurales del buque (92FUND/WGR.3/19/8);
  - c) una enmienda al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 a efectos de que haya responsabilidad adicional si un siniestro es causado por un buque deficiente matriculado en un Estado contratante (FUND92/WGR.3/19/12/Rev.1); y
  - d) una enmienda a las condiciones en que el propietario del buque puede hacer valer el derecho a limitar su responsabilidad, por ejemplo, retomando el texto sobre la prueba de 'falta o culpa' que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.
- 1.2 Algunas delegaciones se mostraron dispuestas a estudiar la posibilidad de incluir esta cuestión dentro del marco legal de los Convenios. Los copatrocinadores toman nota de que, en la 7ª reunión del Grupo de Trabajo, el Presidente ha señalado la necesidad de seguir trabajando en los

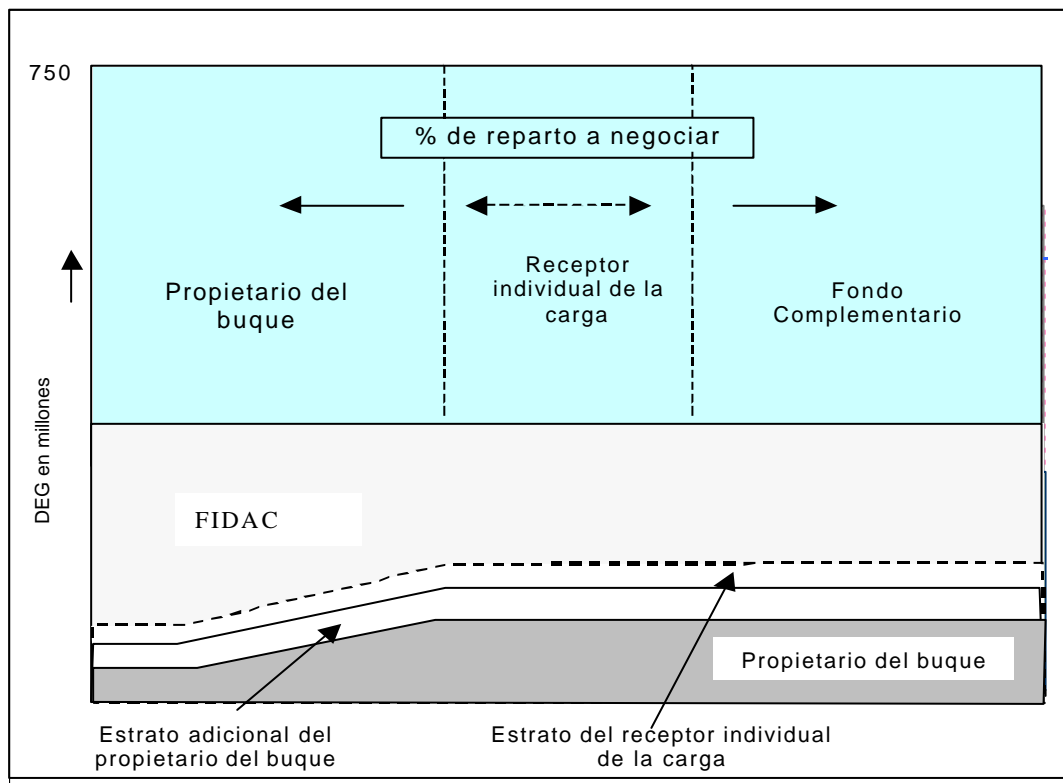
documentos para la 8ª reunión, y presentan las dos propuestas siguientes para su consideración como desincentivos contra el uso de buques tanque deficientes.

- 1.3 Las opiniones expresadas en esta ponencia no deben interpretarse como representación de la postura oficial de las delegaciones patrocinadoras o de sus gobiernos sobre cualquier punto debatido. Las opciones se presentan únicamente a título ilustrativo.

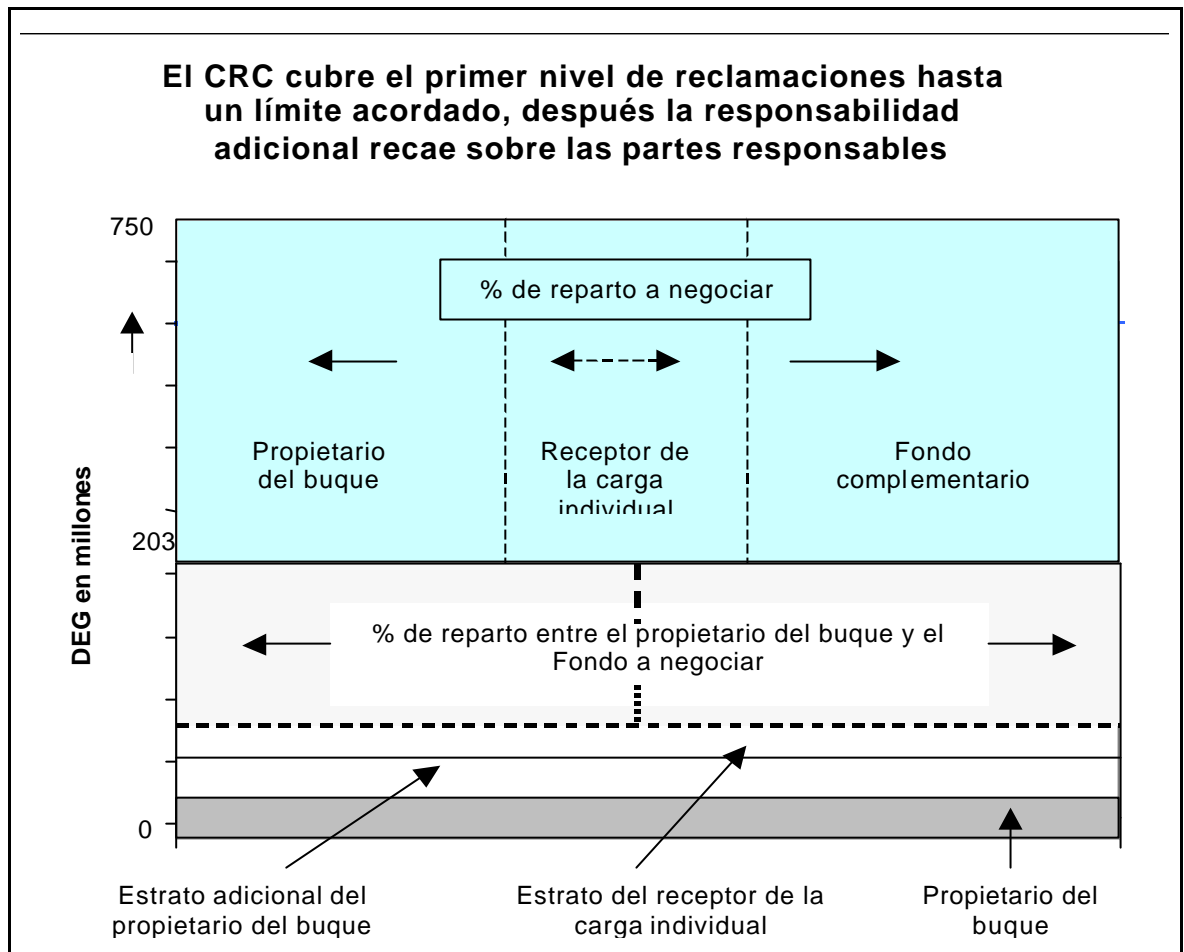
## 2 Propuesta

- 2.1 Cuando en un derrame de hidrocarburos esté involucrado un buque tanque deficiente, se aplicarán estratos adicionales de responsabilidad. En primer lugar, habrá un estrato adicional de responsabilidad del propietario del buque, por encima del nivel aplicable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil.
- 2.2 En el caso de que se utilice el Fondo Complementario por un derrame que involucre un buque tanque deficiente, al propietario del buque se le exigirá también que efectúe contribuciones adicionales al Fondo Complementario. La cuantía de dichas contribuciones sería un porcentaje predeterminado, convenido por la Conferencia Diplomática, y la proporción restante se cubriría mediante las contribuciones usuales de los receptores de hidrocarburos.
- 2.3 Además, este modelo podría incluir también un nuevo estrato de 'responsabilidad' o una 'responsabilidad de contribución' aplicable al receptor individual de la carga a quien estén destinados los hidrocarburos concernidos por el derrame. El receptor individual podría contribuir asimismo con un porcentaje determinado al Fondo Complementario si fuese necesario.
- 2.4 Los diagramas siguientes muestran cómo pueden adaptarse estas propuestas a las opciones de enmienda de la responsabilidad de los propietarios de buques presentadas en el documento 92FUND/WGR.3/22/9 para su debate en este Grupo de Trabajo.

### **Opción a): Estrato adicional de responsabilidad del propietario del buque y del receptor de la carga por el uso de un buque tanque deficiente:**



Opción b): Estrato adicional de responsabilidad del propietario del buque y del receptor individual de la carga por el uso de un buque tanque deficiente:



- 2.5 Las opciones a) y b) contienen propuestas basadas, en particular, en los documentos presentados por el Japón e Italia durante la última reunión del Grupo de Trabajo sobre:
- a) Un incremento del límite de responsabilidad del propietario del buque cuando los daños de contaminación resulten de un defecto o deficiencia en el petrolero que ha ocasionado el siniestro; y
  - b) además, una cuantía igual a la responsabilidad adicional del propietario del buque a ser recaudada por parte del receptor individual de la carga en el Estado Contratante, adicional a sus contribuciones usuales.
- 2.6 Estos estratos adicionales se estipulan por encima de la responsabilidad del propietario del buque a ser recaudada en el régimen subyacente en el supuesto de un siniestro que involucre un buque tanque deficiente. Al mismo tiempo, las propuestas también prevén la participación, en el Fondo Complementario, del propietario del buque y del receptor individual de la carga en dicho caso.
- 2.7 Los copatrocinadores piensan que una protección reforzada, gracias a los incrementos de los límites de responsabilidad de 2003 y al Protocolo del Fondo Complementario, exige que todas las partes desempeñen un papel más importante para garantizar el transporte de hidrocarburos en condiciones seguras.
- 2.8 Cada una de las propuestas tiene en cuenta a las partes con responsabilidad principal e intereses económicos en el transporte seguro de la carga. Las propuestas sólo añadirían una responsabilidad adicional sobre el receptor individual de la carga de los hidrocarburos cuando el siniestro esté

relacionado con un defecto o deficiencia del buque. Por consiguiente, no se establece una responsabilidad adicional para todos los contribuyentes al Fondo subyacente o al Fondo Complementario, sino que se ofrecería un desincentivo para que los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos no utilicen o fleten petroleros deficientes.

- 2.9 Los copatrocinadores creen que las propuestas de desincentivos contra el uso de buques tanque deficientes reducirían:
- a) Los requerimientos financieros sobre el régimen para beneficio de todas las actores que participan en el transporte de hidrocarburos; y
  - b) las consecuencias de siniestros ocasionados por dicho transporte.
- 2.10 Los copatrocinadores creen que sería prematuro, en esta etapa, considerar en detalle la definición de 'deficiencia' o 'defecto'. Sin embargo, no están de acuerdo con que se relacione con el incumplimiento de los requisitos internacionales estatutarios. Los siniestros anteriores han destacado las preocupaciones con respecto a buques que, pese a cumplir con los requisitos estatutarios internacionales, pueden tener un defecto o deficiencia. Este podría incluir cualquier fallo en la explotación del buque tanque que esté involucrado en el siniestro, un buque certificado como de Nivel 1 ó 2 del Programa de Evaluación de Estado del Buque. Los copatrocinadores creen que debe prestarse mayor atención a esta cuestión así como al texto del tratado necesario, a la luz de los resultados del estudio del Comité de Transporte Marítimo de la OCDE sobre seguros y navegación en condiciones deficientes.

### **3 Medidas que han de adoptarse**

Los copatrocinadores solicitan que el Grupo de Trabajo considere las opciones presentadas en esta ponencia.

---