



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.3/22/13
7 mayo 2004
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por el Grupo Internacional de Clubes P&I

Resumen:

Para evitar malentendidos, el presente documento enuncia las propuestas del Grupo Internacional de Clubes P&I en relación con las dos cuestiones, la de repartir la carga de la indemnización y la de los buques que no cumplen las normas.

Medidas que han de adoptarse:

Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de las propuestas que constan en este documento.

- 1 Continúan las deliberaciones con los interlocutores del sector y se espera que se pueda presentar un informe más completo a la próxima sesión del Grupo de Trabajo. No obstante, mientras tanto ha resultado evidente que la postura de los Clubes sobre una serie de cuestiones puede no ser cabalmente comprendida. Por consiguiente este documento está destinado a facilitar un breve resumen para evitar malentendidos.
- 2 A reserva del informe sobre la situación de las reclamaciones que se ha de presentar al Grupo de Trabajo, las cifras de reclamaciones hasta la fecha parecen indicar un amplio reparto del coste histórico de la indemnización entre los sectores naviero y petrolero. Dados los incrementos del 50% que entraron en vigor el año pasado, es probable que aumente en el futuro la proporción del sector naviero de la indemnización pagadera en virtud de los Convenios hoy en vigor. Sin embargo, este aumento del riesgo es compensado con creces por el riesgo para el sector petrolero en virtud del Protocolo del Fondo Complementario. Por esta razón, los Clubes propusieron en la Conferencia Diplomática que el límite mínimo de responsabilidad para los petroleros se elevase en virtud de un acuerdo (conocido como STOPIA) entre los propietarios de buques inscritos en los Clubes y el FIDAC que tendría el efecto de reembolsar al Fondo las sumas que éste pague por debajo de un umbral de 20 millones de DEG en cualquier siniestro de contaminación que ocurra en un Estado que haya aprobado el Protocolo del Fondo Complementario.
- 3 Sin embargo, bien pensado, resultó evidente que esta propuesta era una manera inherentemente inestable de proceder al reparto de la carga de la indemnización. Por lo tanto hemos procurado hallar una manera de preservar la estabilidad y eficacia del sistema existente, que ha sido notablemente

eficaz tanto en la indemnización de las víctimas como en el reparto de la carga de la indemnización con equidad entre los dos sectores involucrados, como parecen demostrar las cifras de reclamaciones. Debido a la imprevisibilidad de las reclamaciones importantes, no se podría tener la certeza de que la propuesta STOPIA mantuviese este equilibrio en todas las circunstancias. En su lugar, y a fin de mantener la estabilidad y equilibrio de la estructura existente, los Clubes están dispuestos a recomendar a sus consejos de dirección que los Clubes, en nombre de sus miembros propietarios de buques, suscriban un acuerdo contractual vinculante con los FIDAC para repartir por igual la carga impuesta por el Protocolo del Fondo Complementario. Esta propuesta permitiría repartir al 50/50 el sistema existente a ampliar en el futuro y haría innecesaria una nueva revisión de los Convenios.

- 4 De esta manera sería posible evitar el trastorno que sería inevitable, no sólo en el proceso de revisión, sino también en la consiguiente posición convencional, con diferentes Estados denunciando y ratificando en fechas diferentes. Si el proceso de revisión se retrasara por un plazo de, digamos, diez años, daría también la oportunidad de seguir la situación de las reclamaciones a la luz de las modificaciones recientemente acordadas, así como el efecto de las demás propuestas formuladas por el Grupo de Trabajo.
 - 5 La propuesta esbozada arriba no aborda la otra cuestión que ha ocupado la atención de los Estados, a saber, la cuestión de los buques que no cumplen las normas. Como hemos indicado en una serie de ocasiones, en nuestra experiencia la imposición de responsabilidad adicional probablemente no afecte a las normas de un propietario de buque concreto, ya que la finalidad del seguro (exigido en virtud del CRC) es distribuir el riesgo en el sector en su conjunto. No obstante, los Clubes, como aseguradoras mutuas, creen que debe confrontarse seriamente la cuestión de los buques que no cumplen las normas. Un resumen de las numerosas medidas ya emprendidas por los Clubes fue presentado a la última reunión del Grupo de Trabajo. Es más, los Clubes ya habían empezado un proceso de nuevo examen que probablemente será acelerado por los resultados del informe que se ha de presentar al Comité del Transporte Marítimo de la OCDE el 24 de mayo. Por consiguiente los Clubes ya están comprometidos a un análisis exhaustivo de la cuestión, y para este fin propondrían que se crease una Comisión con aportes de los Estados y la OMI a fin de garantizar la transparencia y la responsabilidad. Se invita a los sectores naviero y petrolero a tomar parte, y naturalmente esta propuesta forma buena parte del tema de las deliberaciones conjuntas de los sectores que tienen lugar actualmente.
 - 6 Hasta que se conozcan las recomendaciones del informe de la OCDE no es posible dar una lista completa de los temas que va a abordar esa Comisión, pero se espera que se pueda presentar un informe detallado a la próxima reunión del Grupo de Trabajo, que podría también incluir un insumo detallado de los demás sectores interesados.
-