



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

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

2FUND/WGR.3/22/16
14 mayo 2004
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

INTRODUCCIÓN DE UN MECANISMO PARA PROMOVER EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CALIDAD

Ponencia para debate

Presentada por Japón

Resumen:	En este documento se presenta una propuesta, con proyectos de textos de tratado y explicaciones, para promover el transporte marítimo de calidad mediante el empleo de un plan de desincentivos.
Documento conexo:	92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1
Medidas que han de adoptarse:	Véase la sección 4

1 Introducción

- 1.1 Japón opina que es de suma importancia disuadir del empleo de buques que no cumplen las normas como medio de transportar hidrocarburos a fin de prevenir y reducir los siniestros de petroleros que ocasionan daños de contaminación por hidrocarburos.
- 1.2 El año pasado, en el transcurso de la Conferencia Diplomática en la que se adoptó el Protocolo del Fondo Complementario, hemos experimentado que la reacción social masiva contra los siniestros de contaminación a gran escala, tales como el *Nakhodka*, el *Erika* y el *Prestige*, ha dado como resultado que se dé prioridad a la consideración del establecimiento de nuevas soluciones para las víctimas, dejando a un lado el examen de las cuestiones jurídicas de introducir la responsabilidad de los propietarios inscritos en el Fondo Complementario.
- 1.3 Estos siniestros a gran escala fueron ocasionados por buques que no cumplen las normas. Una de las características comunes de estos buques es su edad avanzada. Así, la necesidad de introducir un mecanismo eficaz para disuadir del empleo de buques de una determinada categoría es hoy reconocida en forma generalizada por el consenso de la comunidad internacional.
- 1.4 Reconociendo esta necesidad, resulta razonable decir que debería lograrse por todos los medios posibles y con carácter prioritario la disuasión del empleo de buques que no cumplen las normas. No sólo los reglamentos de seguridad de los petroleros, sino también un régimen de

responsabilidad/indemnización, pueden contribuir eficaz, económica y eficientemente a lograr este objetivo.

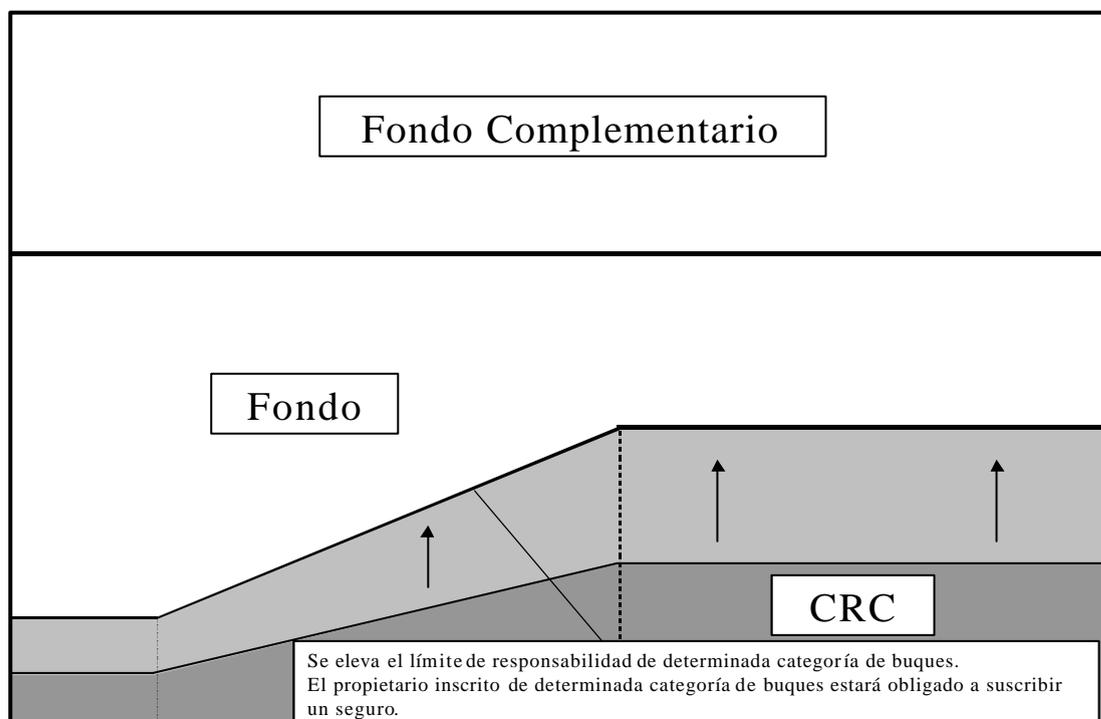
- 1.5 Esto reitera los antecedentes de la propuesta japonesa en febrero de 2004 de imponer cierta responsabilidad adicional a los propietarios inscritos de buques que no cumplen las normas e imponer cierta responsabilidad de contribución a los receptores de hidrocarburos transportados por buques que no cumplen las normas (documento 92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1).
- 1.6 En la última sesión del Grupo de Trabajo, el Presidente concluyó que el documento necesitaba una reelaboración para la siguiente reunión del Grupo de Trabajo. Japón propone aquí un mecanismo, cuyo objetivo creemos que está más claramente enunciado para su examen ulterior en el Grupo de Trabajo.

2 Propuesta japonesa

- 2.1 Japón propone un mecanismo para introducir un desincentivo para los propietarios inscritos y los receptores de hidrocarburos que utilicen "determinada categoría de buques" para el transporte marítimo de hidrocarburos. (Véase la sección 3 para la definición de "determinada categoría de buques".)
- 2.2 El proyecto del texto de la propuesta japonesa es el siguiente :

[Opción 1]

El diagrama muestra nuestra propuesta a título ilustrativo solamente.



Queda por estudiar la definición de "determinada categoría de buques"

Texto del Convenio: Convenio de Responsabilidad Civil

Se añadirá al artículo I la siguiente disposición

"Determinada categoría de buques" significa -----

El artículo V, párrafo 1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se sustituye por el texto siguiente:

1 El propietario de un buque que no sea de determinada categoría de buques tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:

- a) 4,510,000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5 000 unidades de arqueo;*
- b) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 631 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a);*

si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de 89,770,000 unidades de cuenta.

1 bis

El propietario de un buque de determinada categoría tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:

- a. [] unidades de cuenta para buques de determinada categoría cuyo arqueo no exceda de 5 000 unidades de arqueo;*
- b. para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán [] unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a);*

si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de [] unidades de cuenta.

Artículo VII párrafos 8 y 12

Se enmendarán las referencias al párrafo 1 para que digan 'párrafos 1 y 1 bis'.

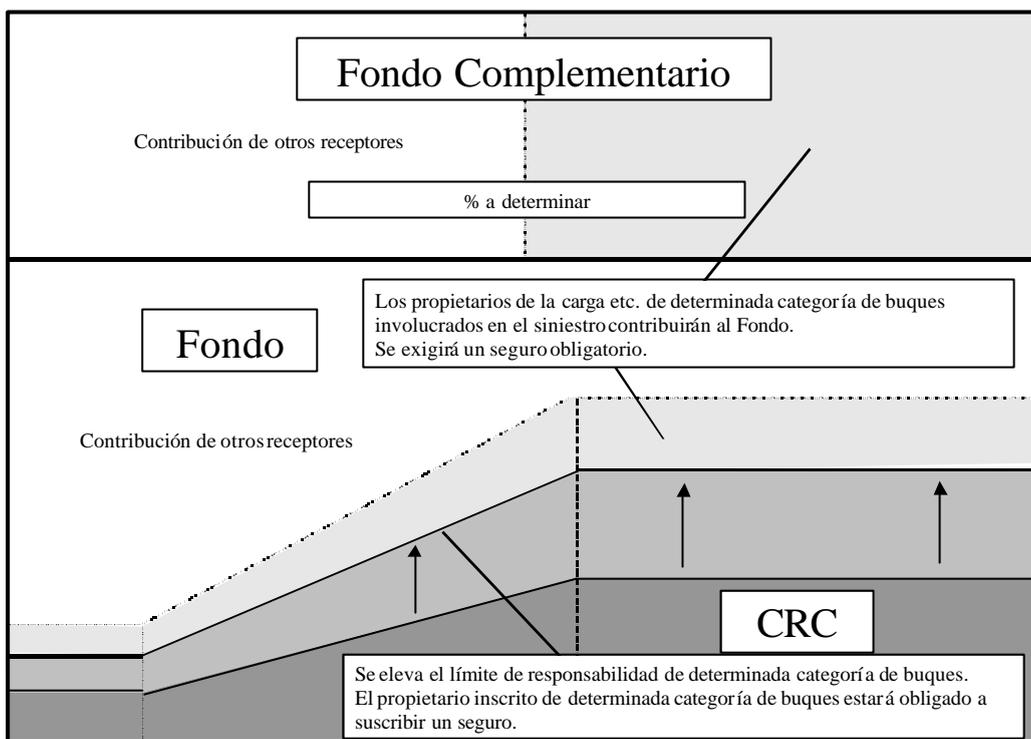
[Explicación de la Opción 1]

- 2.3 Japón opina que es esencial introducir un desincentivo al transporte de hidrocarburos por una determinada categoría de buques para prevenir y disuadir de los siniestros de contaminación por hidrocarburos a gran escala ocasionados por petroleros. A este fin, incrementar el límite de responsabilidad de los propietarios inscritos de una determinada categoría de buques constituye una de las medidas más eficaces.
- 2.4 La Opción 1 propone incrementar el límite de responsabilidad de los propietarios inscritos de una determinada categoría de buques en virtud del CRC de 1992. El límite de responsabilidad incrementado ha de ser suficiente para disuadir del transporte de hidrocarburos por una determinada categoría de buques, y debe ser determinado por una Conferencia Diplomática.
- 2.5 Introduciendo este mecanismo, se disuadirá del empleo de una determinada categoría de buques, y se logrará prevenir y disuadir de los siniestros a gran escala. Además esa introducción reducirá

al mínimo el pago de indemnización de/contribución del Fondo Complementario, establecido como red de seguridad para indemnizar a las víctimas de siniestros a gran escala.

[Opción 2]

El diagrama muestra nuestra propuesta a título ilustrativo solamente.



Queda por estudiar la definición de "determinada categoría de buques", la definición de "propietarios de la carga etc."

Textos de los Convenios: Convenio de Responsabilidad Civil

Se añadirá al Artículo I la siguiente disposición

"Determinada categoría de buques" significa -----

El Artículo V párrafo 1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se sustituye por el texto siguiente:

1 *El propietario de un buque que no sea de determinada categoría de buques tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:*

- a) *4,510,000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5 000 unidades de arqueo;*
- b) *para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 631 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a);*

si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de 89,770,000 unidades de cuenta.

1 bis

El propietario de un buque de determinada categoría tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:

- a) *[] unidades de cuenta para buques de determinada categoría cuyo arqueo no exceda de 5 000 unidades de arqueo;*
- b) *para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán [] unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a);*

si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de [] unidades de cuenta.

Artículo VII párrafos 8 y 12

Se enmendarán las referencias al párrafo 1 para que digan 'párrafos 1 y 1 bis'.

Convenio del FondoArtículo 1 párrafo 2

Se añadirá una referencia a la definición de "determinada categoría de buques".

Se añadirá al Artículo I la siguiente definición:

"Propietarios de la carga etc." significa-----

El artículo 12 párrafo 2 del Convenio del Fondo de 1992 se sustituye por el texto siguiente:

2 *La Asamblea fijará el monto total de las contribuciones que proceda imponer. Sobre la base de esa decisión y a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 bis, el Director calculará, respecto de cada Estado Contratante, el monto de la contribución anual de cada una de las personas a las que se hace referencia en el artículo 10:*

- a) *en la medida que se trate de cantidades destinadas a satisfacer pagos previstos en el párrafo 1 i), a) y b), sobre la base de una cantidad fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por dicha persona en el Estado Contratante durante el año natural precedente; y*
- b) *en la medida que se trate de cantidades destinadas a satisfacer pagos previstos en el párrafo 1 i), c) del presente artículo, sobre la base de una cantidad fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución, recibidos por dicha persona durante el año natural precedente a aquél en que se ha producido el siniestro, siempre que el Estado sea Parte del Convenio en la fecha en que éste tuvo lugar.*

2 bis

Si el Fondo efectúa pagos destinados a satisfacer reclamaciones contra el mismo exigibles en virtud del artículo 4, incluidos los reembolsos de préstamos obtenidos anteriormente por el Fondo para satisfacer esas reclamaciones, con respecto a un siniestro en que intervenga determinada categoría de buques, el Director calculará así el monto de las contribuciones:

- a) *los propietarios de la carga etc. de una determinada categoría de buques contribuirán hasta [] unidades de cuenta;*
- b) *cada persona a que hace referencia el artículo 10 sobre la base de una suma fija por cada tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución, recibidos por*

dicha persona durante el año natural precedente a aquél en que se ha producido el siniestro en cuestión, contribuirá el monto total de los pagos que excedan del monto pagadero en virtud del subpárrafo a).

Se añadirá al Convenio del Fondo de 1992 la siguiente disposición:

Artículo Y

Los propietarios de la carga etc. de determinada categoría de buques estarán obligados a suscribir un seguro u otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o un certificado extendido por un fondo internacional de indemnización, en cuantía suficiente para cubrir su responsabilidad por el pago de contribuciones en virtud del presente Convenio.

Protocolo del Fondo Complementario

El Artículo 11, párrafo 2 se sustituye por el texto siguiente:

2 *La Asamblea fijará el monto total de las contribuciones que proceda imponer. Sobre la base de esa decisión y a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 bis, el Director del Fondo Complementario calculará, respecto de cada Estado Contratante, el monto de la contribución anual de cada una de las personas a las que se hace referencia en el artículo 10:*

- a) *en la medida en que se trate de cantidades destinadas a satisfacer pagos previstos en el párrafo 1 i), a), sobre la base de una cantidad fija por cada tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por dicha persona en el Estado pertinente durante el año civil precedente; y*
- b) *en la medida en que se trate de cantidades destinadas a satisfacer pagos previstos en el párrafo 1 i), b), sobre la base de una cantidad fija por cada tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución, recibida por dicha persona durante el año civil precedente a aquél en que se ha producido el suceso, siempre que el Estado fuera Estado Contratante del presente Protocolo en la fecha en que el suceso tuvo lugar.*

2 bis

Si el Fondo efectúa pagos destinados a satisfacer reclamaciones contra el mismo exigibles en virtud del artículo 4, incluidos los reembolsos de préstamos obtenidos anteriormente por el Fondo para satisfacer esas reclamaciones, con respecto a un siniestro en que intervenga una determinada categoría de buques, el Director calculará así el monto de las contribuciones:

- a) *los propietarios de la carga etc. de determinada categoría de buques contribuirán el []% de las contribuciones;*
- b) *cada persona a que hace referencia el artículo 10 sobre la base de una suma fija por cada tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución, recibidos por dicha persona durante el año civil precedente a aquél en que se ha producido el suceso en cuestión, contribuirá el monto total de contribución, exclusión hecha de los subpárrafos a) y b) supra.*

Se añadirá al Protocolo del Fondo Complementario la siguiente disposición:

Artículo Z

Los propietarios de la carga etc. de una determinada categoría de buques estarán obligados a suscribir un seguro u otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o un certificado extendido por un fondo internacional de indemnización, en cuantía suficiente para cubrir su responsabilidad por el pago de contribuciones en virtud del presente Protocolo.

[Explicación de la Opción 2]

- 2.6 Japón opina que imponer una nueva carga financiera a las personas que intervienen en el transporte de hidrocarburos por una determinada categoría de buques, distintas de los propietarios inscritos (en adelante denominados "propietarios de la carga etc."), contribuirá a medidas más eficaces para disuadir del transporte de hidrocarburos por una determinada categoría de buques.
- 2.7 En este documento proponemos un mecanismo para imponer a los propietarios de la carga etc. la obligación de pagar contribuciones al Fondo de 1992 y el Fondo Complementario.
- 2.8 En virtud de este mecanismo, los propietarios de la carga etc. se abstendrán de intervenir en el transporte de hidrocarburos por una determinada categoría de buques a fin de evitar el riesgo de las contribuciones. Se trata de un desincentivo a utilizar una determinada categoría de buques. La reducción del empleo de una determinada categoría de buques reducirá los siniestros de petroleros que ocasionan daños de contaminación por hidrocarburos.
- 2.9 Introduciendo este mecanismo, se disuadirá del empleo de una determinada categoría de buques, y se logrará prevenir y disuadir de los siniestros a gran escala. Además, como en la Opción 1, esa introducción reducirá al mínimo el pago de indemnización de contribuciones del Fondo Complementario, establecido como red de seguridad para indemnizar a las víctimas de siniestros a gran escala. Es más, se aliviará el peso de las contribuciones sobre los receptores de hidrocarburos, porque los propietarios de la carga etc. pagarán parte de dichas contribuciones.
- 2.10 Con todo, el empleo de este mecanismo puede suscitar algunos puntos (por ejemplo la factibilidad práctica de identificar a los propietarios de la carga etc.) que necesitan debate ulterior, teniendo en cuenta la práctica del transporte marítimo de hidrocarburos, y por ello necesita ser examinado más a fondo en esta sesión y en futuras sesiones del Grupo de Trabajo.

3 Definición de determinada categoría de buques

- 3.1 Se ha señalado que no contamos, en esta coyuntura, con una definición clara de la expresión 'buque que no cumple las normas'. Como alternativa (similar pero no idéntica a los buques que no cumplen las normas), Japón propone una nueva expresión: "determinada categoría de buques". Para la definición, hay que utilizar un criterio objetivo, extraído de las características de los buques involucrados en el pasado en siniestros a gran escala. Los mecanismos referidos se aplican a esta "determinada categoría de buques".
- 3.2 La definición de "determinada categoría de buques" debe ser redactada con prudencia, porque la aplicabilidad de la definición decidirá el alcance de los mecanismos referidos. Japón opina que esta definición ha de ser elaborada basándose en las observaciones de los demás Estados Miembros.
- 3.3 Además Japón cree que la definición debe ser suficientemente clara para afectar a la decisión de las personas interesadas para que funcione como desincentivo. Para este fin, un ejemplo sería "un buque de más de [] años de servicio, excepto un buque de doble casco, o certificado como de nivel 1 o 2 en el Programa de evaluación del estado del buque (nivel CAP)". Si la definición se

basa en un criterio ambiguo, todas las personas interesadas saldrían perjudicadas, debido a su falta de previsibilidad, especialmente su aplicación desigual entre los Estados Miembros. Así puede que no se logre el tratamiento igual de las víctimas. Por lo tanto, la definición debe tener un criterio claro, suficiente para distinguir entre los buques a los que se aplicarían los mecanismos y aquellos a los que no se aplicarían.

4 Medidas que han de adoptarse

Se invita al Grupo de Trabajo a considerar las opciones presentadas en este documento.
