



EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por Grecia

Resumen:

Grecia considera que no se han presentado suficientes argumentos a favor de la revisión de los Convenios de 1992. Es poco probable que se produzcan los beneficios previstos, y no justifican los riesgos de debilitar el sistema actual, difundido y de gran éxito.

Si se decide que se revise el CRC 92, con objeto de brindar incentivos a las normas superiores de transporte marítimo, deberá centrarse la atención en aquéllos que dan empleo a los buques que no cumplen las normas al fletarlos. Deberá preverse que los fletadores de buques que no cumplen las normas costeen adicionalmente la responsabilidad y tengan un seguro obligatorio, y/o que los receptores de fueloil pesado paguen mayores contribuciones a los Fondos de 1992 y Complementario.

Medidas que han de adoptarse:

Se invita al Grupo de Trabajo a considerar las cuestiones suscitadas en este documento.

1 Introducción

- 1.1 Se han presentado numerosas e interesantes sugerencias para posibles revisiones de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo. Es de aceptación general que el sistema actual ha funcionado con gran éxito en la práctica y que debería mantenerse su atractivo. Por otra parte, nadie desearía debilitarlo, ni correr el riesgo innecesario de hacerlo, con modificaciones que podrían hacer más mal que bien.
- 1.2 Las sugerencias hechas hasta ahora se han presentado como conceptos generales más bien que propuestas firmes de redacción. No parece que se haya prestado aún plena consideración a su implantación, o a poner en la balanza los beneficios que cabe esperar frente a las desventajas que puedan conllevar. Estas últimas comprenden las consecuencias convencionales que, una vez más, no parecen haber sido consideradas todavía con detalle.
- 1.3 En este documento se intenta abordar estas cuestiones. Considera si puede haber suficiente

confianza en que los cambios del tipo sugerido vayan a traer efectivamente beneficios reales, y si estos no son contrarrestados por efectos colaterales en el sistema de indemnización.

- 1.4 Los principales beneficios sugeridos son, en primer lugar, los ajustes financieros ideados para mantener un reparto equitativo del coste de los derrames de hidrocarburos; en segundo lugar, una combinación de posibles beneficios que facilite el privar al propietario del buque de su derecho a limitar la responsabilidad; y en tercer lugar, mayores incentivos para eliminar los buques que no cumplen las normas. Estas propuestas se entremezclan, pero cada una de ellas suscita una serie de cuestiones que se examinan por separado supra. En este documento se comenta la probabilidad de que se realicen los beneficios previstos y las consecuencias probables de las propuestas para el sistema de indemnización.

2 Reparto de la carga financiera

- 2.1 Se ha aceptado en general que debe haber un reparto equitativo de la carga financiera entre los intereses navieros y los de las compañías petroleras/propietarias de la carga, pero hasta ahora no ha habido pruebas convincentes de que este equilibrio no se va a mantener adecuadamente tras el incremento del 50% en el límite del CRC que tuvo lugar el 1 de noviembre de 2003.
- 2.2 A este respecto, debe tenerse en cuenta el resultado del esperado estudio sobre los costes de los derrames pasados y el reparto de estos costes entre los sectores naviero y petrolero a los efectos de las decisiones que sea necesario adoptar sobre esta cuestión.
- 2.3 Además, sólo se puede saber si hasta ahora se ha conseguido adecuadamente el equilibrio examinando cómo se ha soportado el coste de todos los siniestros de contaminación por hidrocarburos. Ha existido una tendencia común a prestar atención desproporcionada a los casos importantes, en los que la contribución del propietario del buque puede ser relativamente pequeña, separados de la experiencia general de las reclamaciones.

Incremento voluntario de las contribuciones del propietario del buque

- 2.4 Se tiene entendido que los Clubes P&I están dispuestos a aceptar que la introducción del Fondo Complementario puede exigir un nuevo ajuste, además del incremento del 50% en el límite del CRC, a fin de garantizar que se mantenga un equilibrio satisfactorio. Se ha ofrecido un incremento de la contribución, ya sea en forma de un incremento voluntario del límite mínimo para los petroleros pequeños (el Acuerdo STOPIA propuesto), o bien en forma de una contribución voluntaria al Fondo Complementario.
- 2.5 Se ha argumentado en algunos sectores que los acuerdos voluntarios no son un sustituto adecuado de los cambios de la ley en el Convenio, pero en opinión de Grecia estos argumentos no son convincentes.
- 2.6 Puede no ser de conocimiento general que los planes voluntarios del sector TOVALOP y CRISTAL no sólo pusieron la indemnización a disposición de las víctimas de la contaminación sino que además sirvieron para redistribuir la carga de la indemnización pagada en virtud del CRC 69 y el Convenio del Fondo de 1971. Este mecanismo existió desde 1987 hasta la terminación de los planes diez años después. A pesar de su límite de responsabilidad legal en virtud del CRC 69, la contribución financiera del propietario del buque fue calculada de nuevo en virtud del TOVALOP por referencia a un límite más alto, aproximadamente igual al fijado por el Protocolo del CRC de 1984 (el fondo del cual se convirtió en el Protocolo del CRC de 1992). Los receptores de hidrocarburos en los Miembros Estados del Fondo de 1971 recibieron entonces el reembolso de las contribuciones que habían hecho a la indemnización pagada por el Fondo de 1971 entre esos dos límites.
- 2.7 Sobre la base de esta experiencia pueden formularse algunas observaciones importantes.

- 2.8 En primer lugar, es mucho más fácil redactar y poner en vigor acuerdos del sector que en el caso de los tratados internacionales. El límite de indemnización fijado por el Protocolo de 1984 estuvo en vigor en la práctica con carácter voluntario unos diez años antes de surtir efecto legal en el CRC 92.
- 2.9 Por la misma razón, un plan voluntario puede modificarse más fácilmente, con efecto inmediato, si surge la necesidad.
- 2.10 Aunque los planes voluntarios no se aplicaron en todos los casos (por ejemplo porque el buque involucrado no estaba registrado en el TOVALOP, o la carga no era propiedad de un miembro de CRISTAL), estaba cubierta la gran mayoría de los derrames en los que intervenían petroleros de comercio internacional. No se conoce ningún caso en que una reclamación de reembolso válida no fuese aceptada, o en que los contribuyentes al Fondo de 1971 saliesen perdiendo a consecuencia de que el proceso de reembolso estuviese fundado en planes voluntarios más bien que sobre una base reglamentaria. De hecho, si bien se ingresaba en los planes con carácter voluntario, una vez acordados tenían fuerza contractual. No hay razón para suponer que los planes voluntarios ahora propuestos no vayan a ser igualmente eficaces.
- 2.11 Se ha formulado la observación de que un plan voluntario es menos satisfactorio porque se limita a los buques inscritos en uno de los Clubes del Grupo Internacional. Sin embargo la gran mayoría de los petroleros de comercio internacional están inscritos en un Club del Grupo Internacional. La cuestión no es si está cubierto cada caso concreto, sino si la carga general es sustancialmente redistribuida entre los dos sectores, como claramente sería el caso.
- 2.12 En resumen, Grecia considera que:
- No es necesario revisar los Convenios a fin de mantener un reparto equitativo del coste de los derrames de hidrocarburos;
 - Los planes voluntarios del sector constituyen una manera más eficaz de llevar a cabo con prontitud los ajustes que se consideren apropiados; y
 - Si existen ventajas en hacer esos ajustes mediante la revisión de los Convenios, son muy limitadas, son más teóricas que prácticas, y necesitan sopesarse frente a las desventajas que se pueden prever al reabrir el sistema de indemnización. Estas se examinan en la Sección 5 infra.

3 Inhabilitación del derecho de limitación

- 3.1 Se ha propuesto que el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad sea denegado más fácilmente en virtud de un régimen enmendado. Parecen preverse varios posibles beneficios diferentes, principalmente que debería funcionar como incentivo para que los propietarios de buques mantengan buques de alta calidad. Parece que se puede ver también como medio de proporcionar indemnización adicional a los demandantes y/o como medio de redistribuir el coste de la contaminación en ciertos casos. Se examina ahora a su vez la perspectiva de que se realicen estos posibles beneficios diferentes por estos medios.

Como incentivo

- 3.2 Una enmienda que socave el derecho de todos los propietarios de buques a limitar su responsabilidad no está bien dirigida contra los buques que no cumplen las normas, y existen varias razones para concluir que es poco probable que logre su objetivo proyectado. Algunas de ellas suponen consideraciones de política que se relacionan generalmente con el tema de los buques que no cumplen las normas, y que son abordadas en la Sección 4 infra. Aquí el enfoque es en los factores de naturaleza más jurídica.

- 3.3 La responsabilidad ilimitada no tiene sentido a menos que se la pueda hacer cumplir. Justamente las personas contra las cuales es más difícil hacer cumplir la responsabilidad son los armadores infractores del tipo que son responsables de los buques que no cumplen las normas. Si intervienen en un siniestro, y se les priva del derecho a limitar su responsabilidad, son los menos susceptibles, entre todos los del sector naviero, de tener pertenencias cuyo paradero se pueda averiguar para satisfacer reclamaciones de indemnización sustanciales.
- 3.4 La imposición de la responsabilidad ilimitada es una medida puramente reactiva, y no identifica ninguna norma o precaución que haya que observar en interés de la seguridad marítima.
- 3.5 La prueba anterior de conducta que excluye la limitación dependía de la 'falta concreta o culpa', o 'falta personal', por parte del propietario. Esta prueba no concernía directamente a la calidad de los buques o sus operaciones, sino a la identidad de la persona que pudiera ser responsable del acto u omisión que causara el siniestro. Tal vez hubiera sido un error aislado, y no un justo reflejo de la calidad general del buque o de sus operaciones. Mantener esta amenaza sobre las cabezas de todos los propietarios de buques, incluida la gran mayoría que explota buques de alta calidad, no ayuda a eliminar de los mares los buques que no cumplen las normas.
- 3.6 Los propietarios de arqueo de calidad no pueden desterrar fácilmente a los buques que no cumplen las normas, pero los que los fletan pueden ser disuadidos de ello. Así, si se hacen enmiendas para introducir nuevos incentivos, deben centrarse en los fletadores más bien que los propietarios de buques. Esto examina más a fondo en la Sección 6 infra.

Como beneficio para los demandantes

- 3.7 Privar al propietario del buque de su derecho de limitación no es de valor real para los demandantes. Normalmente se dispone de indemnización en todo caso del Fondo de 1992, y en lo sucesivo también será disponible del Fondo Complementario.
- 3.8 Cuando se ha impugnado el derecho de limitación (sobre todo por el Fondo de 1971 en casos en que se aplicaba el CRC 69), normalmente el Fondo ha pagado las reclamaciones superiores al límite del CRC y luego procuró recuperarlas del propietario del buque por vía de recurso. Si se siguiese la misma práctica en el futuro, las cuantías adicionales que se recuperaran del propietario del buque irían en primer lugar a reembolsar al Fondo de 1992 (y al Fondo Complementario, si interviene), y sólo los excedentes que hubiera estarían a disposición de los demandantes como indemnización extra.
- 3.9 Esto significa que los demandantes se benefician solamente si:
- i) El conjunto de sus reclamaciones excede del límite de indemnización disponible del Fondo de 1992 (y del Fondo Complementario, si interviene); y
 - ii) las cuantías totales recuperadas del propietario del buque también exceden de ese límite.

En la práctica tal recuperación del propietario del buque será normalmente improbable en extremo. Ciertamente es sumamente improbable que proceda del tipo de armador infractor asociado a los buques que no cumplen las normas.

- 3.10 El CRC prevé que la responsabilidad directa del asegurador del buque se limite en todas las circunstancias al límite de responsabilidad del buque, incluso si se pierde el derecho de limitación del propietario del buque (Art. V.8). Incluso si se pudiese conseguir del asegurador la recuperación por encima del límite del CRC, ello tendría el tope de un límite de cobertura (US\$1 000 millones) que está dentro del límite del Fondo Complementario.

Como redistribución de la carga financiera

- 3.11 Aunque los propios demandantes no se beneficiaron, el Fondo de 1971 ha mantenido una política de demandar al propietario del buque y su asegurador por vía de recurso en casos en que el derecho de limitación se consideraba abierto a impugnación. Aunque puede muy bien ser apropiado que los Fondos demanden a terceros que están fuera del sistema de indemnización, cabe preguntarse qué beneficio se obtiene de intentar redistribuir la carga entre los propios órganos de indemnización.
- 3.12 Si los Fondos impugnan el derecho de limitación del propietario del buque, nada se consigue a menos que se logre una recuperación efectiva del mismo por encima del límite del CRC. En la mayoría de los casos ello es posible solamente si se puede hacer valer la responsabilidad por acción directa contra el asegurador, pero el CRC le da derecho a limitar la responsabilidad incluso si el propietario del buque no puede hacerlo.
- 3.13 El derecho de limitación más seguro otorgado al propietario por el CRC 92, a cambio de un límite de responsabilidad significativamente más alto, ha eliminado sustancialmente tales acciones de recurso sin consecuencias adversas para el sistema de indemnización.
- 3.14 Si se ha de volver ahora a una prueba más fácil para inhabilitar el derecho de limitación del propietario del buque, esto carecerá normalmente de valor a menos que se elimine también el derecho absoluto de limitación del asegurador. No obstante, tal medida no sería factible: ningún asegurador puede consentir en proporcionar una garantía ilimitada, y ni siquiera la legislación de EE.UU. requiere garantía financiera superior al límite de responsabilidad del buque.
- 3.15 Las sugerencias de que se podría hacer directamente responsable al asegurador hasta su límite de cobertura no están bien concebidas. Ese límite se calcula por referencia a la capacidad del mercado de reaseguros para cubrir las responsabilidades de P&I que se espera sean extremadamente raras, si no totalmente teóricas. Toda medida ideada para hacer que esos fondos sean habitualmente accesibles presenta el riesgo de agotar la capacidad del mercado, con el resultado de que los límites de seguros tal vez tengan que ser fundamentalmente reevaluados.
- 3.16 En algunos casos el Fondo de 1971 ha demandado a los Clubes P&I por cuantías superiores al límite del CRC en recursos basados en leyes nacionales de acción directa. Hay que reconocer que puede sostenerse que aquellos Estados cuyas leyes permitan esto violan su obligación contractual en virtud del Art. V.8 del CRC de permitir al asegurador limitar la responsabilidad al límite del CRC. El asegurador no está obligado a proporcionar una 'tarjeta azul', o a prestarse a ser nombrado como garante en un certificado del CRC, asumiendo así la responsabilidad directa por las reclamaciones. El límite absoluto de su responsabilidad directa es una de las condiciones en las que está de acuerdo en hacerlo. Los recursos de este tipo evitan el Convenio y la exclusividad de las soluciones jurídicas que brinda contra el propietario del buque y su asegurador por daños de contaminación. Además socavan la uniformidad de aplicación del CRC en los Estados Contratantes. Cabe cuestionar, por tanto, si es política apropiada que el Fondo se valga del derecho nacional que permite esto.
- 3.17 Las objeciones a tales acciones han sido débiles en circunstancias en que el CRC 69 estaba en vías de ser sustituido en gran medida por el CRC 92, con su derecho de limitación más claro. Sin embargo, si ha de invertirse el derecho sobre este punto, volviendo a un derecho de limitación más débil, entonces, a menos que se excluyan expresamente los recursos de este tipo contra el asegurador, puede haber motivo para que los aseguradores revisen su voluntad de actuar como garantes. En ese caso tal vez sea necesario nombrar garantes independientes para este fin, de modo similar a la práctica que ha sido necesaria en virtud de la Ley de prevención de la contaminación por los hidrocarburos de EE.UU., con el resultado de que el funcionamiento del régimen de indemnización se torna más complejo.

- 3.18 Una manera más directa y satisfactoria de redistribuir el coste de los derrames de hidrocarburos – si eso se considera necesario – consiste en revisar los límites de indemnización y el reparto general de la carga financiera entre los sectores afectados. Como ya se ha observado, esto se puede hacer fácilmente dentro del marco de los planes del sector, sin necesidad de reabrir los convenios.

4 Buques que no cumplen las normas

- 4.1 La finalidad de eliminar el transporte marítimo que no cumple las normas es una en la que se unen todas las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, así como a todos los intereses serios del sector. Con todo, la importancia del objetivo no debe conducir a un supuesto sin crítica de que vale la pena hacer los cambios propuestos. Sigue siendo necesario considerar si es probable que consigan su finalidad, o si tienen efectos colaterales adversos sobre el sistema de indemnización.

- 4.2 Se plantean varias cuestiones:

- ¿Qué se quiere decir con buque 'que no cumple las normas'?
- ¿Existe un nexo suficientemente estrecho entre el transporte marítimo que no cumple las normas y el régimen de indemnización?
- ¿Brindarían incentivos eficaces los cambios propuestos?

Significado del concepto de los buques 'que no cumplen las normas'

- 4.3 Se precisa un entendimiento común de lo que se quiere decir con buques 'que no cumplen las normas'. Sin embargo, está claro que esta expresión significa cosas diferentes para personas distintas. En particular, lo que significa para los profesionales directamente interesados en los buques, las normas de la navegación y la prevención de accidentes, es totalmente diferente de las percepciones populares basadas en informes mediáticos.
- 4.4 Para lograr mejoras reales en la calidad de los buques, es de primordial importancia que las decisiones que se tomen respecto a la seguridad marítima y las cuestiones de protección del medio marino se basen en estimaciones y evaluaciones técnicas puramente profesionales.
- 4.5 Tratar a los buques como deficientes por razón de su edad o proyecto es aún más ilógico cuando todavía no han alcanzado su fecha de eliminación; cuando funcionan en condiciones perfectamente legales (después de analizar exhaustivamente su condición y hallar que cumple plenamente las normas internacionales); y cuando la retirada de sus servicios desorganizaría gravemente el comercio internacional.
- 4.6 Si hay algunas categorías de buques o carga que se cree razonablemente que entrañan un mayor grado de riesgo que otras – por ejemplo los que se dedican al transporte de fueloil pesado – esto puede reflejarse en mayores contribuciones del receptor de hidrocarburos, pero la descripción de tal buque como 'que no cumple las normas', cuando funciona en condiciones perfectamente legales, no hace más que confundir.
- 4.7 En un instrumento internacional, los criterios pertinentes deben tener una firme base legal y ser consistentes con los regímenes globales primarios que rigen la seguridad en el mar. Estos evitan a propósito toda definición de la expresión 'que no cumple las normas', por ser una cuestión compleja y subjetiva. Lo que sí facilitan es un sistema para supervisar las administraciones del Estado de abanderamiento y rector del puerto de las normas de la navegación. Los rasgos principales de este sistema prevén:
- La emisión de certificados por la administración del Estado de abanderamiento, con

sujeción a los reglamentos pertinentes del SOLAS y el MARPOL, que atestigüen que el buque, su equipo y gestores cumplen esos Convenios;

- el buque y su equipo se mantengan de conformidad con el SOLAS y el MARPOL; y
- las administraciones del Estado rector del puerto detengan al buque cuando su condición no corresponda sustancialmente con los pormenores de cualquiera de sus certificados, o cuando el buque y su equipo no hayan sido mantenidos de conformidad con el SOLAS o el MARPOL.

4.8 Por lo tanto, a los efectos de un régimen jurídico internacional debe considerarse que un buque no cumple las normas si el propio buque o sus gestores no cuentan con los certificados válidos exigidos por el SOLAS o el MARPOL, o si su condición justificaría la detención bajo la supervisión por el Estado rector del puerto.

Relación entre el transporte marítimo que no cumple las normas y el régimen de indemnización

4.9 De lo anterior se sigue que no debe considerarse que un buque no cumple las normas por la sola razón de haber intervenido por desgracia en un siniestro de contaminación por hidrocarburos. Merece destacarse este punto porque la indignación pública tras un derrame de hidrocarburos ha fomentado con frecuencia el malentendido de que el siniestro debe significar un buque o armador que no cumple las normas. De hecho ha habido numerosos siniestros a lo largo de los años en los que intervinieron buques y armadores de primera clase. Ciertamente, ha habido muchos en los cuales no habría habido razón de detener el buque.

4.10 Los estudios sobre las causas de los accidentes marítimos sugieren que el error humano es una causa mucho más común de los siniestros que la condición del propio buque. Un error en la navegación o manipulación de un buque por las personas a bordo puede causar un siniestro desafortunado, pero puede ser un acto u omisión aislado que no significa necesariamente un buque o armador que no cumple las normas. Es más, los siniestros suelen resultar de una combinación de errores de diferentes personas, y la falta contributiva del capitán y tripulación del petrolero puede ser relativamente menor. Tal ha sido el caso con frecuencia, por ejemplo, cuando la contaminación resultó del abordaje entre un petrolero y otra nave.

4.11 La contaminación con frecuencia también ha resultado de encalladuras y otros siniestros en puertos y terminales o en sus proximidades. Los que no están familiarizados con el transporte marítimo no siempre aprecian cuántas personas intervienen en el transporte marítimo de hidrocarburos, y la facilidad con que los accidentes pueden ser causados por fallos por parte del personal de tierra que no tiene que ver con el buque o sus armadores.

4.12 Cabe observar asimismo que muchos siniestros se pueden atribuir a un fallo en mantener un canal dragado en condiciones de seguridad, o facilitar información fidedigna a los marineros, o proporcionar prácticos bien adiestrados, o responder de manera profesional a solicitudes de asistencia de un buque en dificultades, o cumplir con la obligación en derecho internacional de permitir el paso inocente por mares territoriales o zonas económicas exclusivas. Es en casos de este tipo cuando los capitanes, tripulaciones y propietarios han sido acusados más ruidosamente. A este respecto, en años recientes ha habido un aumento preocupante del número de casos en que la administración griega ha tenido que hacer considerables esfuerzos diplomáticos para liberar a los navegantes de la detención en otras jurisdicciones donde se les ha retenido en periodos prolongados en espera de un proceso penal a raíz de un derrame de hidrocarburos.

4.13 Esta tendencia preocupante no ha contribuido a una mayor comprensión por el público de las causas de los accidentes marítimos ni de las medidas requeridas para prevenirlos. Existen, con todo, indicios alentadores de que la atención prestada a este tema en años recientes ha conducido en algunos sectores a una apreciación de las cuestiones pertinentes mayor de lo que puede haber sido el caso cuando se propuso por primera vez la revisión del régimen de indemnización.

- 4.14 Aunque los buques que no cumplen las normas corren naturalmente mayores riesgos, y son responsables de una parte de los siniestros de contaminación por hidrocarburos, no son más que parte de un tema más amplio que es preciso abordar a fin de mejorar la seguridad en el mar y reducir la contaminación marina. Un empuje para reducir la contaminación por hidrocarburos precisa centrarse en *todas* las causas de los siniestros marítimos. Esto no se puede conseguir dentro del régimen de indemnización y exige el desarrollo ulterior del SOLAS y/o el MARPOL.
- 4.15 Del mismo modo, un empuje para eliminar los buques que no cumplen las normas necesita dirigirse a *todos* esos buques y sus armadores, no sólo los que intervinieron en un derrame de hidrocarburos. Si un buque que no cumple las normas interviene en un siniestro, la pregunta más importante que se ha de hacer no es qué acción jurídica entablar tras el suceso, sino cómo llegó a navegar el buque en primer lugar. La respuesta primordial debe radicar en la perspectiva de mejora en el cumplimiento del SOLAS y el MARPOL a través de supervisiones por las administraciones del Estado de abanderamiento y rector del puerto.

5 Impacto de las propuestas sobre el régimen de indemnización

- 5.1 Las consideraciones anteriores llevan a las conclusiones siguientes:
- No hay necesidad de revisar el régimen de indemnización a fin de redistribuir el coste de los derrames de hidrocarburos;
 - no hay necesidad de hacerlo a fin de mejorar las normas del transporte marítimo – el desarrollo y cumplimiento del SOLAS y el MARPOL son métodos más eficaces; y
 - los beneficios esperados de imponer mayores sanciones a los propietarios de buques, dentro del marco del régimen de indemnización, probablemente serán ilusorios.
- 5.2 Se presta ahora consideración a la otra parte de la ecuación, a saber las consecuencias negativas que se pueden prever para el sistema de indemnización. Son características importantes del actual sistema que necesitan preservarse
- Su sencillez;
 - la cooperación entre los órganos de indemnización involucrados en cada nivel del régimen, sobre todo entre los Fondos y los Clubes P&I; y
 - el amplio apoyo internacional al régimen como sistema uniforme.

Sencillez y cooperación

- 5.3 La sencillez del actual sistema se debe en gran medida a la eliminación de las cuestiones de culpa, en relación tanto con el propietario del buque (cuya responsabilidad es estricta y, a cambio, es limitada), y como con terceros (cuya responsabilidad con las víctimas queda excluida en la mayoría de los casos).
- 5.4 Estas características fueron reforzadas por el CRC 92, que redujo considerablemente el ámbito para las controversias relacionadas con la culpa en el contexto de la limitación, y también para los procesos contra otros demandados (que del mismo modo estarían habitualmente relacionadas con la culpa). Aquellos cambios se hicieron a la luz de la experiencia, inclusive los procesos judiciales que tuvieron lugar en los Estados Unidos tras el siniestro del *Amoco Cadiz*. La complejidad, el gasto y el retraso involucrados en la litigación de ese tipo relacionada con la culpa, contra múltiples demandados, supuso una advertencia de lo que también podría suceder en los Estados contratantes.

- 5.5 Algunas de las propuestas que se han hecho supondrían un retraso de esas mejoras y un paso atrás que entrañaría:
- Gastos y retrasos de litigación;
 - conflicto entre el asegurador del propietario del buque y los FIDAC, cuando se requiere la máxima cooperación para hacer que el sistema de indemnización funcione sin contratiempos, y
 - distracción de la función primordial de liquidar las reclamaciones.

Cuestiones convencionales

- 5.6 Aunque se ha hecho referencia a la posible 'revisión' de los Convenios de 1992, todo instrumento destinado a modificar el sistema de indemnización tendría que adoptar la forma de un nuevo convenio o convenios, que pueden o no ser tan ampliamente aceptados como el régimen existente.
- 5.7 Las propuestas de un régimen modificado abarcan una serie de cuestiones que son mucho más polémicas que las introducidas por los Convenios de 1992. No se ha de suponer por tanto que cualquier nuevo convenio debe necesariamente sustituir a los de 1992 en la misma medida que los Convenios de 1992 han sustituido a los de 1969 y 1971.
- 5.8 La mayoría de las propuestas concierne a la posibilidad de un nuevo CRC más bien que un nuevo Convenio del Fondo. Sin embargo, no parece probable que el Fondo de 1992 pueda funcionar en conjunción con dos versiones diferentes del CRC, particularmente si se modifican los límites de responsabilidad: su posición financiera sería diferente en cada caso, resultando en una falta de reciprocidad entre diferentes Estados Miembros. Por consiguiente, parece probable que un nuevo CRC necesite ir acompañado de un nuevo Convenio del Fondo, y que se necesitarían nuevos FIDAC, con sus propios miembros distintos de los del Fondo de 1992.
- 5.9 Cabe asimismo dudar de si el Fondo Complementario podría funcionar en conjunción con dos FIDAC diferentes.
- 5.10 Por consiguiente, la implantación de los cambios propuestos probablemente supondría una revisión de todo el sistema de indemnización, posiblemente en los tres niveles. Las complicaciones no se limitarían necesariamente a un periodo de transición sino que podrían resultar en una fragmentación a plazo más largo del actual régimen uniforme, lo cual sería una gran pena.

Conclusión

- 5.11 Sopesando las consideraciones anteriores, poca confianza cabe en que los cambios sugeridos lleven a beneficios reales, y deben abrigarse graves preocupaciones de que las ventajas que haya sean grandemente contrarrestadas por las consecuencias adversas para el sistema de indemnización.
- 5.12 Por consiguiente, pese al largo debate desde la decisión en abril de 2000 de establecer este Grupo de Trabajo, Grecia opina que no se ha demostrado aún suficientes motivos para revisar los Convenios.

6 Responsabilidad del fletador/receptor de hidrocarburos

- 6.1 Si, a pesar de lo que antecede, el CRC es modificado con vistas a brindar mayores incentivos para los buques de calidad, hay que tener en cuenta la posibilidad de que los que fletan buques que no cumplen las normas sean disuadidos de hacerlo. La experiencia sugiere que, si una regulación más rígida no es suficiente por sí misma para eliminar a esos buques de los mares, un recurso más

eficaz consiste en negarles empleo haciéndolos no competitivos o inviables comercialmente. Esto puede conseguirse imponiendo las responsabilidades apropiadas u otras cargas financieras sobre los que les mantienen comercialmente activos al continuar fletándolos.

- 6.2 Si se revisa el Convenio, deberá prever que, cuando un siniestro es causado en su totalidad o en parte por el incumplimiento de cualquier reglamento o norma internacional relativa a la construcción, mantenimiento o explotación del buque, entonces el fletador no deberá disfrutar de inmunidad de litigio sino que se le deberá tener por responsable estrictamente de los daños, mancomunada y solidariamente con el propietario. Asimismo se deberá exigir de los fletadores que mantengan un seguro obligatorio que cubra tal responsabilidad.
- 6.3 También hay razones para tomar disposiciones separadas para el fueloil pesado, en vista del mayor daño que puede causar. Tales disposiciones podrían entrañar un gravamen más elevado a pagar por los receptores de hidrocarburos sujetos a contribución que estén comprendidos en esta categoría.
- 6.4 Sin embargo, un enfoque más eficaz de estas cuestiones sería dejar como están los convenios de indemnización, e introducir sanciones que afecten al fletador en casos en que se encuentre que un buque no cumple las normas, independientemente de si ha ocurrido un siniestro o no.

7 Conclusiones

- 7.1 Grecia considera que no se han presentado suficientes razones para revisar los Convenios de 1992. Es poco probable que se produzcan los beneficios previstos, y no justifican los riesgos de debilitar el sistema actual, difundido y de gran éxito.
 - 7.2 Si se decide que se revise el CRC 92, con objeto de brindar incentivos a las normas superiores de transporte marítimo, deberá centrarse la atención en aquellos que dan empleo a los buques que no cumplen las normas al fletarlos. Deberá preverse que los fletadores de buques que no cumplen las normas costeen adicionalmente la responsabilidad y tengan un seguro obligatorio, y/o que los receptores de fueloil pesado paguen mayores contribuciones a los Fondos de 1992 y Complementario.
 - 7.3 Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de las observaciones formuladas en este documento.
-