



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.3/22/9  
6 mayo 2004  
Original: INGLÉS

## EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

### RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO DEL BUQUE

Presentado por Australia, Canadá, Finlandia, Nueva Zelandia, Portugal y el Reino Unido

<b>Resumen:</b>	<p>En la 7ª reunión del 3º Grupo de Trabajo Intersesiones se examinaron propuestas de enmiendas al régimen internacional de indemnización.</p> <p>La reunión concluyó con una petición a las delegaciones interesadas para que presentasen propuestas integradas a la 8ª reunión, acompañadas del texto del tratado, o los principios que ha de abordar el texto del tratado, con vistas a centrar los debates en un limitado número de opciones. Este documento presenta el texto del tratado, acompañado de notas explicativas, de opciones para enmendar la responsabilidad del propietario del buque.</p>
<b>Documento conexo:</b>	92FUND/WGR.3/19/1
<b>Medidas que han de adoptarse:</b>	Véase sección 4

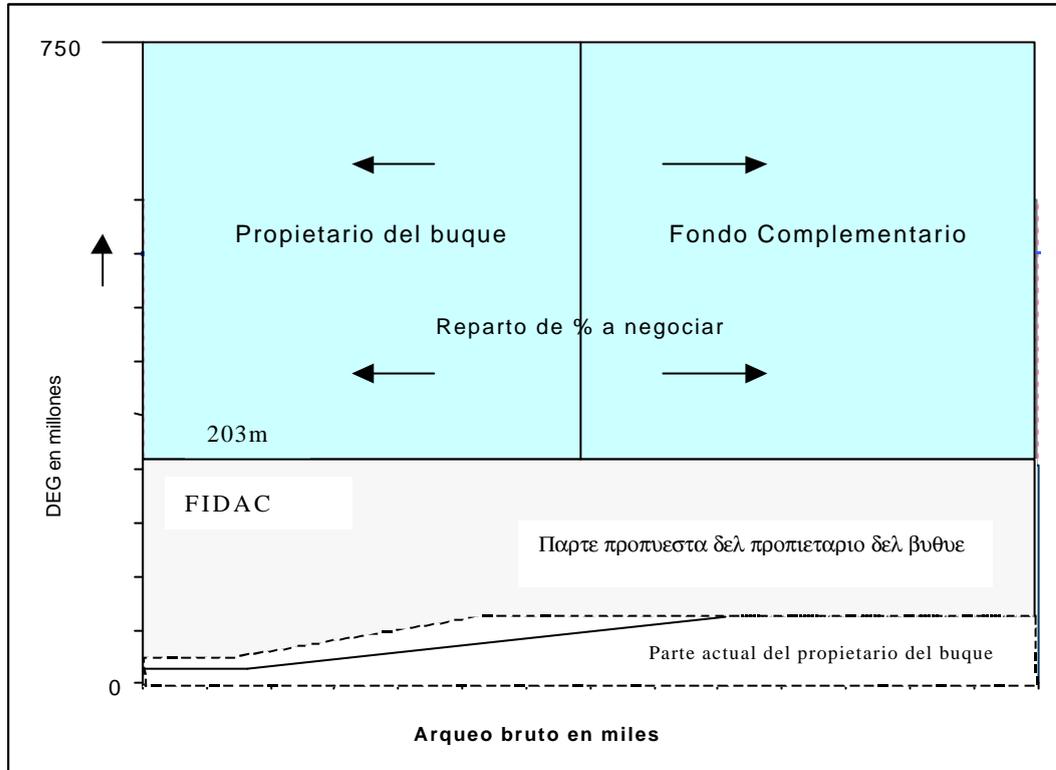
### **1**     **Introducción**

- 1.1     En la 7ª reunión del Grupo de Trabajo Intersesiones se examinaron diversas enmiendas a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, con particular hincapié en el equilibrio de la responsabilidad financiera entre el propietario del buque y los contribuyentes.
- 1.2     Había suficiente impulso en el Grupo de Trabajo para continuar los debates entre sesiones, y para convocar otra reunión del Grupo en mayo de 2004. Este continúa cumpliendo las condiciones de la Resolución adoptada en la Conferencia Diplomática del Protocolo del Fondo Complementario de estudiar mejoras a los Convenios de 1992 y dar alta prioridad a la labor del examen.

- 1.3 Las cuestiones claves a considerar son, sin duda, el alcance de la responsabilidad del propietario del buque y el transporte de hidrocarburos que no cumple las normas. En la 7ª reunión del Grupo de Trabajo se examinaron cuatro documentos que contienen diversas propuestas de enmiendas de la responsabilidad del propietario del buque.
- 1.4 Los patrocinadores de cada uno de esos documentos presentaron propuestas sobre la base de que no afectarían ni perjudicarían a los demandantes que procuraban indemnización por daños de contaminación en el sistema existente. Los copatrocinadores de este documento creen que la pronta indemnización de las víctimas sigue siendo el objetivo primordial del sistema CRC/Fondo, y que las mejoras propuestas ayudarán a alcanzar este objetivo.
- 1.5 Los dos fines prioritarios de los copatrocinadores son:
  - a) Garantizar la viabilidad internacional del régimen e introducir algunas mejoras necesarias en el funcionamiento del mismo para asegurar su futuro a largo plazo; y
  - b) abordar el desequilibrio financiero potencial del sistema.
- 1.6 Los copatrocinadores presentan a debate dos opciones básicas sobre responsabilidad del propietario del buque que tienen en cuenta las propuestas presentadas a la 7ª reunión.
- 1.7 Los copatrocinadores reconocen la necesidad de que el Grupo de Trabajo centre su atención en un limitado número de opciones a considerar y, respondiendo a la solicitud del Presidente en la 7ª reunión del Grupo de Trabajo, han presentado el texto de tratado acompañado sobre las opciones de responsabilidad del propietario del buque.
- 1.8 Si bien las propuestas que constan en este documento representan una revisión exhaustiva, los copatrocinadores no creen que las propuestas constituyan cambios de redacción *significativos* de los Convenios existentes.
- 1.9 Los copatrocinadores reconocen que la transición del sistema actual daría pie a una serie de cuestiones subsidiarias y consecuentes. Sin embargo, los copatrocinadores creen firmemente que éstas pueden ser abordadas a su debido tiempo, y no deben distraer el enfoque del Grupo sobre la consideración de la necesidad de enmendar el régimen existente.
- 1.10 No es intención de los copatrocinadores imponer un nuevo régimen a los Estados que deseen seguir siendo Estados contratantes del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, o los Convenios de 1992. La adopción de los Convenios de 1992 no impidió, en un principio, que los Estados siguiesen siendo Estados contratantes de los regímenes fundamentales de 1969 y 1971, y los copatrocinadores creen que ello debe seguir siendo así con respecto a los regímenes existentes si se adopta una decisión de elaborar un nuevo tratado.
- 1.11 Las opiniones expresadas en este documento no deben interpretarse como representando la postura formal de las delegaciones patrocinadoras o sus gobiernos sobre cualquier tema discutido. Las opciones presentadas en este documento son para fines ilustrativos solamente.

## 2 Alcance de la responsabilidad del propietario del buque

### 2.1 **Opción a): Incremento del nivel de la responsabilidad del propietario del buque para los petroleros más pequeños, y responsabilidad del propietario del buque por encima del Fondo de 1992**



**Texto propuesto del tratado: Enmiendas al CRC para permitir elevar el nivel de la responsabilidad del propietario del buque para los petroleros más pequeños, y responsabilidad del propietario del buque por encima del Fondo de 1992**

Artículo V párrafo 1 del Convenio de Responsabilidad de 1992 sustituido por el texto siguiente:

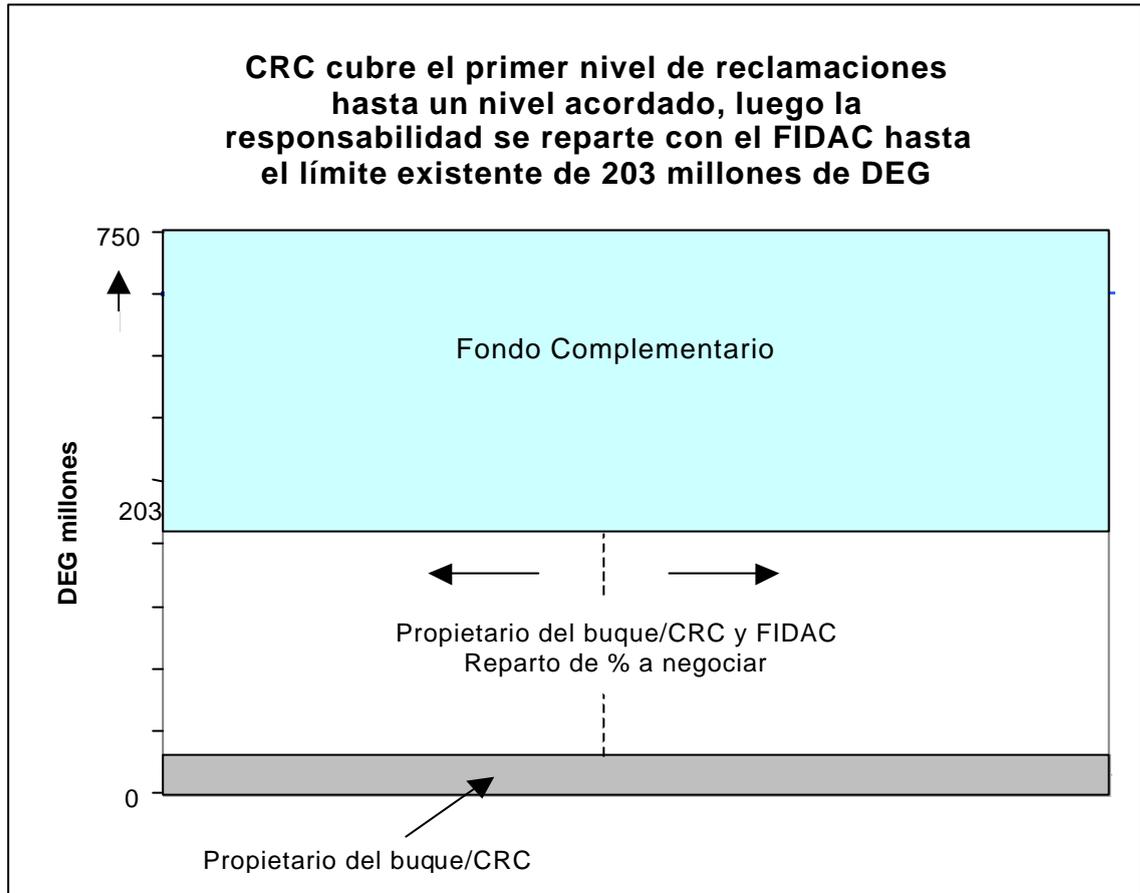
“A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 bis, el propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:

- a) [...] millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de [x] unidades de arqueo;
- b) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán [y] 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. Además del límite de responsabilidad en virtud del párrafo 1 supra, el propietario de un buque estará obligado a pagar al Fondo Complementario [z] % de las contribuciones que se recauden respecto del siniestro de ese buque en virtud del artículo 11 1) i b) del Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (“Protocolo relativo al Fondo Complementario”)

## 2.2 Opción b): Responsabilidad compartida entre el propietario del buque y los contribuyentes



***Enmiendas al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 para disponer la responsabilidad compartida entre el propietario del buque y los contribuyentes***

Artículo V párrafo 1 del Convenio de Responsabilidad de 1992 sustituido por el texto siguiente:

*“A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 bis, el propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda por reclamaciones en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a [x] millones de unidades de cuenta.*

*1 bis. Además del límite de responsabilidad en virtud del párrafo 1 supra, el propietario de un buque estará obligado a pagar al Fondo de 1992 [y] % de las contribuciones que se recauden respecto del siniestro de ese buque en virtud del artículo 12 1) i) b y c del Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (“Convenio del Fondo de 1992”).*

Artículo VII del Convenio de Responsabilidad de 1992 enmendado así:

*El párrafo 1 es sustituido por el texto siguiente:*

*“El propietario de un barco que esté matriculado en un Estado contratante tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el artículo V, párrafos 1 y 1 bis, para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación en virtud de este Convenio.”*

*El párrafo 11 es sustituido por el texto siguiente:*

*A reserva de lo dispuesto en este artículo, cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar en virtud de su legislación nacional que todos los barcos, dondequiera que estén matriculados, que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de una estación terminal en su mar territorial, estén cubiertos por un seguro u otra garantía en la cuantía especificada según el párrafo 1 de este artículo, cuando se trate de barcos que transporten efectivamente hidrocarburos a granel como carga.”*

*En el Artículo VII párrafos 8 y 12:*

*Las referencias al párrafo 1 se enmendarán para que digan párrafos 1 y 1 bis.*

### **3 Notas Explicativas a las Opciones a) y b)**

*Opción a)*

- 3.1 La opción a) combina las propuestas consideradas en la 7ª reunión del Grupo de Trabajo que contenían la introducción de un límite mínimo de responsabilidad más elevado para los buques hasta un arqueo dado, y la participación del propietario del buque en el Fondo Complementario.
- 3.2 La propuesta no procura incrementar el límite máximo de responsabilidad existente del propietario del buque.
- 3.3 La propuesta introduce un incremento del arqueo más progresivo que el contenido en el régimen del CRC de 1992 a fin de que se alcance el límite máximo de responsabilidad del propietario del buque (actualmente 89,9 millones de DEG) a un arqueo inferior a las 140 000 toneladas de registro bruto existentes.
- 3.4 Esto tiene en cuenta el hecho de que el arqueo no es necesariamente el principal factor en el coste total de las reclamaciones derivadas de un siniestro que se rige por los regímenes. Un incremento del límite mínimo del propietario del buque garantizaría que no existiese una gama tan amplia entre el mínimo (desde 4,51 millones de DEG) y máximo (89,77 millones de DEG) de responsabilidad del propietario del buque, basado en el arqueo del buque. Esto reconoce además la elaboración por el Grupo Internacional de Clubes P&I del Acuerdo sobre Indemnización por Contaminación de los Propietarios de Pequeños Petroleros (STOPIA), y refleja ese enfoque como parte integral del sistema. La introducción de un límite más elevado para los petroleros más pequeños, equivalente a las cuantías en virtud del STOPIA, dentro del marco de los Convenios, garantizaría la certeza legal para los Estados contratantes y los demandantes en todos los siniestros, y no dependería de acuerdos voluntarios del sector.
- 3.5 La propuesta aborda además el desequilibrio potencial creado por la entrada en vigor del Protocolo del Fondo Complementario. Los debates en el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 indican que el Protocolo debe entrar en vigor en el segundo semestre de 2004.
- 3.6 Los copatrocinadores observan que la intención original de los proponentes del sistema del tercer nivel voluntario era involucrar al propietario del buque en un Fondo Complementario. Los copatrocinadores hacen referencia al documento 92FUND/WGR.3/5/1 (copatrocinado por Australia, Canadá, Dinamarca, Noruega, los Países Bajos, el Reino Unido y Suecia) discutido en la 2ª reunión del Grupo de Trabajo en marzo de 2001.
- 3.7 Este tercer nivel de indemnización iba a tener un primer estrato de indemnización que pagarían los propietarios de buques, con un segundo estrato que pagarían los receptores de hidrocarburos. Sin embargo, no se podía incorporar en el Protocolo del Fondo Complementario la participación de ambos sectores de la industria debido a la necesidad de atender a las cuestiones del derecho de tratados. Dada la necesidad política de adoptar medidas inmediatas tras varios graves siniestros de

petroleros de gran relieve, la propuesta del tercer nivel optativo en virtud del Protocolo del Fondo Complementario procedía en función de que sería financiado enteramente por los receptores de hidrocarburos.

*Opción b)*

- 3.8 Esta opción repite la opción 2 que consta en el documento 92 FUND/WGR.3/19/1 en la 7ª reunión del Grupo de Trabajo, y supone un reparto más claro de la responsabilidad entre el propietario del buque y los contribuyentes a través del sistema, por encima de un nivel inicial de responsabilidad soportado únicamente por el propietario del buque.
- 3.9 Esta opción trata de eliminar el límite de la escala móvil de responsabilidad, e introducir una parte porcentual de los costes de todos los siniestros, por encima de un nivel inicial de responsabilidad del propietario del buque, soportado por el Fondo y el propietario del buque. Esta división porcentual no se negociaría siniestro por siniestro, sino que sería ultimada en una Conferencia Diplomática.
- 3.10 El nivel inicial de responsabilidad del propietario del buque se establecería en una cota negociada por una Conferencia Diplomática. Los copatrocinadores no prevén que este nivel sea superior al nivel identificado por el Grupo Internacional de Clubes P&I en el Acuerdo sobre los Pequeños Petroleros (STOPIA). Ello garantizaría que el Fondo quede aparte de los siniestros más pequeños que son actualmente liquidados por el propietario del buque y el asegurador.
- 3.11 Esta opción ofrece un reparto más visible de la carga de los costes entre el propietario del buque como parte primordialmente responsable de la calidad de sus buques, y los contribuyentes de hidrocarburos como partes con el mayor interés económico en el transporte de la carga.
- 3.12 Esta opción reconoce además que los derrames de buques pequeños pueden ser tan caros como los derrames de buques de mayores dimensiones, y que las consecuencias económicas y ambientales de todos los siniestros por encima de un nivel inferior serán soportadas, en parte, por los intereses de la carga de hidrocarburos.
- 3.13 La propuesta de la opción b) no modifica el Fondo Complementario.

**4 Medidas que se han de adoptar**

- 4.1 Con ambas opciones sería necesario considerar cómo los cambios propuestos al Convenio de Responsabilidad Civil 1992 se podrían reflejar en el Protocolo del Fondo Complementario y el Convenio del Fondo de 1992 a fin de garantizar que no haya conflicto de tratados.
  - 4.2 Con todo, en resumen, los copatrocinadores creen que las opciones presentadas en este documento brindan una base idónea de la que pueden proceder debates sobre el examen del régimen. Al proponer estos dos modelos para revisión, queda abierta la cuestión de si se hacen o no cambios en el Protocolo del Fondo Complementario. Con cualquiera de los modelos hay la posibilidad de incorporar cambios al Protocolo del Fondo Complementario, si existe en el seno del Grupo de Trabajo la voluntad de proceder en esta dirección.
-