



## EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

### ESTUDIO DE LOS COSTES DE LOS DERRAMES DE HIDROCARBUROS EN RELACIÓN CON LAS CUANTÍAS DE LIMITACIÓN PASADAS, ACTUALES Y FUTURAS DE LOS CONVENIOS DE 1992

#### Nota del Director

**Resumen:**

El Director fue invitado por el Grupo de Trabajo a emprender un estudio independiente de los costes de los derrames en relación con las cuantías de limitación pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992. Los Clubes P&I pertenecientes al Grupo Internacional de Clubes P&I concordaron con una propuesta del Director sobre los requisitos para tal estudio y convinieron en facilitar datos al Fondo de 1992 con carácter confidencial. El presente informe se basa en datos de costes facilitados por el Grupo Internacional respecto a 5 802 siniestros que ocurrieron en el periodo de 25 años de 1978-2002, junto con los propios datos de costes de los FIDAC y de CRISTAL.

**Medidas que han de adoptarse:**

Tomar nota de la información.

#### 1 Introducción

- 1.1 En la 5ª reunión del Grupo de Trabajo en febrero de 2003 el Grupo de Trabajo invitó al Director a emprender un estudio independiente de los costes de los derrames de hidrocarburos en relación con las cuantías de limitación pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992, reconociendo que la utilidad de tal estudio dependería de la obtención de los datos brutos de los Clubes P&I y el sector petrolero. El Grupo de Trabajo consideró que era importante que el estudio reflejase los costes de los derrames pasados y el reparto de esos costes entre los sectores naviero y petrolero sobre la base de los valores actuales y los valores probables en el futuro, teniendo en cuenta los índices de inflación de los distintos Estados (documentos 92FUND/A/ES.7/6 y 92FUND/WGR.3/15, párrafo 6.19).
- 1.2 En marzo de 2003 el Director se dirigió por escrito al Presidente del Subcomité de contaminación del Grupo Internacional de Clubes P&I con un esbozo de propuesta para un estudio de los costes, presentando los insumos requeridos, la metodología a seguir y los resultados. El Director indicó que, para que el estudio fuese significativo, sería necesario incluir todos los datos de costes disponibles desde 1978, año en que entró en vigor el Convenio del Fondo de 1971, hasta el presente y que los datos no se limitasen a siniestros en Estados Miembros. No obstante, el

Director manifestó que no se debían incluir los datos de los Estados Unidos de América ya que la responsabilidad del propietario del buque en la legislación de los Estados Unidos era mucho más alta que en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. En vista de la índole confidencial de algunos datos relacionados con los derrames que no afectan a los FIDAC, el Director propuso que los resultados de los análisis se presentasen en forma gráfica y tabular sin referencia a los nombres de los buques. El Presidente del Subcomité de contaminación estuvo de acuerdo con la propuesta del Director, a reserva de que se respetase la cuestión de la confidencialidad. A sugerencia del Presidente del Subcomité de contaminación, se creó una Comisión coordinadora compuesta de representantes del Fondo de 1992, el Grupo Internacional, CNI, OCIMF e ITOPF. La Comisión coordinadora se reunió en diciembre de 2003 para elaborar la metodología a emplear para el estudio y fue invitada a comentar el proyecto de informe.

- 1.3 En diciembre de 2003 el Director recibió, por intermedio de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), datos que habían sido presentados por todos los Clubes P&I pertenecientes al Grupo Internacional. Se facilitaron datos de costes respecto a unos 7 800 siniestros de contaminación que habían ocurrido desde 1978. Un análisis efectuado por los FIDAC de los datos relativos a aquellos siniestros en que habían intervenido los Fondos indicó, sin embargo, que los datos brutos requerían un análisis considerable antes de poder emplearlos para proporcionar estadísticas útiles, ya que era evidente que algunos Clubes habían presentado cifras globales de los pagos efectuados que no diferenciaban, por ejemplo, entre los pagos efectuados por daños de contaminación y los pagos por otros tipos de reclamaciones derivadas de un siniestro tales como la retirada de los restos del naufragio, pérdida de la carga, multas y otros costes.
- 1.4 A petición del Director, el Presidente del Subcomité de contaminación del Grupo Internacional pidió a los Clubes P&I que revisaran sus datos a fin de eliminar los costes no relacionados con los daños de contaminación. Para ayudar a esta revisión, los Fondos enviaron un cuestionario al que siguieron visitas del Director Adjunto/Asesor Técnico a una serie de Clubes. A consecuencia de esta revisión, el Director confía en que, en el caso de los siniestros que cuestan más de US\$100 000, los datos representan un reflejo exacto de los costes de daños por contaminación. En cuanto a los siniestros que cuestan menos de US\$100 000, es posible que en algunos casos la cuantía notificada incluya otros costes, tales como los de expertos, abogados y corresponsales del Club. La revisión indicó que los costes asociados a siniestros importantes solían ser del orden del 10% aproximado de los costes totales. En vista del hecho de que es poco probable que los siniestros menores originen costes significativos, el Director decidió que incluir dichos costes no afectaría grandemente el resultado del estudio.
- 1.5 Como uno de los objetivos del estudio de los costes fue determinar la medida en que la carga financiera de los daños de contaminación por hidrocarburos se había repartido entre los sectores naviero y petrolero, el Director consideró necesario incluir datos respecto a los pagos efectuados en virtud de los regímenes voluntarios de TOVALOP y CRISTAL (véase posteriormente), que coexistieron y durante un plazo tuvieron interacción con los Convenios internacionales.
- 1.6 Al final del proceso de revisión, los Fondos obtuvieron datos de costes respecto a un total de 5 802 siniestros a lo largo del periodo de 25 años de 1978-2002. Cabe observar que este número no representa el número total de siniestros por contaminación en ese periodo, puesto que no todos los Clubes P&I pudieron acceder a los datos relativos a los años anteriores. Con todo, el Director confía en que se han incluido todos los siniestros importantes ocurridos durante ese periodo. Las razones principales de que el número total de siniestros pertinentes se redujese de 7 800 a 5 802 fueron que los datos originales facilitados por los Clubes en diciembre de 2003 incluían siniestros en que intervenían buques que no estaban comprendidos dentro de la definición de 'buque' de los Convenios de 1992 y que se incluyó un número importante de siniestros que no dieron lugar al pago de indemnización por daños de contaminación.
- 1.7 Todos los datos de costes se convirtieron en dólares EE.UU., que es la divisa empleada por los Clubes P&I. Los pagos de los FIDAC se convirtieron de libras esterlinas a dólares EE.UU. a una

tasa fija de £1=US\$1,6, que correspondía al tipo de cambio medio a lo largo del periodo cubierto por el estudio. Con la excepción de los siniestros del *Erika* y el *Prestige* las cuantías pagadas por el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos representan los pagos efectivos o esperados de los Clubes P&I, CRISTAL y los FIDAC al 31 de diciembre de 2003. A los efectos de determinar el reparto general de la carga financiera de los siniestros de contaminación entre el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos, se emplearon las cuantías máximas pagaderas en virtud de los Convenios de 1992 respecto a los siniestros del *Erika* y el *Prestige*. Sin embargo, al examinar los costes efectivos e inflados de los derrames de hidrocarburos frente a los límites financieros de los Convenios de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario, se tuvieron en cuenta los costes plenos previstos de contaminación admisibles de estos siniestros.

## **2 Los planes voluntarios**

- 2.1 Los planes voluntarios de indemnización, a saber el Acuerdo voluntario de los armadores de buques tanque relativo a la responsabilidad nacida de la contaminación por hidrocarburos (TOVALOP), que entró en vigor en 1969, y el Contrato relativo a un suplemento interino para cubrir la responsabilidad de los buques tanque nacida de la contaminación por hidrocarburos (CRISTAL), que entró en vigor en 1971, fueron introducidos por los sectores naviero y petrolero antes de la entrada en vigor de los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y del Fondo de 1971 respectivamente. Los planes voluntarios eran, en líneas generales, de ámbito similar al de estos Convenios y tenían una aplicación mundial. Cuando entró en vigor el Convenio del Fondo de 1971 en 1978 los planes voluntarios continuaron existiendo a fin de facilitar indemnización por daños de contaminación en aquellos Estados que no habían sido partes en los Convenios.
- 2.2 En 1987 fue modificado el TOVALOP, a consecuencia de lo cual se añadió un Suplemento al Acuerdo existente. El Contrato CRISTAL fue también modificado en 1987. La finalidad de las enmiendas era introducir niveles de indemnización similares a los disponibles en virtud de los Protocolos de 1984 (luego de 1992) a los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y del Fondo de 1971. Una diferencia significativa entre el Contrato CRISTAL enmendado y los Protocolos del Fondo de 1984/1992 era que, mientras estos últimos brindaban una cuantía de indemnización fija independientemente del tamaño del buque, la indemnización en virtud del Contrato CRISTAL se relacionaba con el tamaño del buque, con un máximo de US\$125 millones disponible para buques mayores de 140 000 toneladas brutas. No obstante, una característica clave de las enmiendas a los planes voluntarios era que los niveles más altos de indemnización estaban disponibles en todo el mundo, inclusive en aquellos Estados que eran partes en los Convenios de 1969/1971. Esto tuvo el efecto de garantizar que los beneficios financieros de lo que se convertiría en los Convenios de 1992 fuesen disponibles en todo el mundo unos nueve años antes de entrar en vigor el Convenio del Fondo de 1992. En el momento de las enmiendas, los propietarios y fletadores a casco desnudo de un 97% aproximado del arqueo mundial de buques tanque eran partes en el TOVALOP y la mayoría de los contribuyentes al Fondo de 1971 eran también partes en el Contrato CRISTAL.
- 2.3 Otra característica clave de las enmiendas de 1987 a los planes voluntarios era que, en el caso de un siniestro en un Estado parte en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y del Fondo de 1971, el propietario del buque estaba obligado a reembolsar a las partes en el Contrato CRISTAL que habían contribuido al pago de reclamaciones del Fondo de 1971, hasta el límite aplicable del Suplemento del TOVALOP. Tal reembolso era a reserva de que el propietario del buque hubiese pagado primero las cuantías requeridas para cumplir sus obligaciones legales en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y también estaba sujeto a que el buque tanque hubiera estado transportando en el momento del siniestro una carga propiedad de una parte en el Contrato CRISTAL. Este mecanismo de reembolso se ha aplicado, o se aplicará a unos 10 siniestros de contaminación que afectan al Fondo de 1971, incluidos los del *Aegean Sea*, *Braer*, *Keumdong N°5*, *Sea Prince*, *Yuil No.1* y *Sea Empress*. La cuantía total reembolsada o a reembolsar por los propietarios de los buques a las partes en el Contrato CRISTAL en los Estados Miembros del Fondo de 1971 es de unos US\$92 millones.

### **3 Resultados del estudio**

#### *Reparto general de la carga financiera*

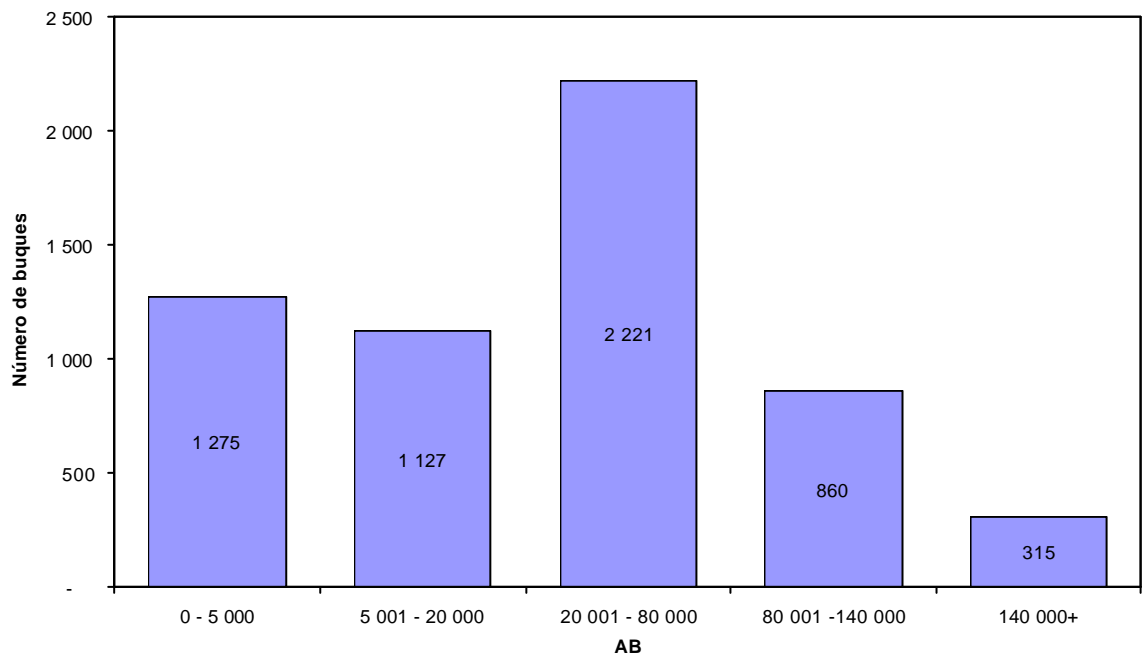
- 3.1 En torno al 98% de todos los siniestros de contaminación por hidrocarburos notificados, en los que intervinieron petroleros durante el periodo 1978-2002 en todo el mundo fuera de los Estados Unidos de América, fueron indemnizados íntegramente por el sector naviero en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y 1992 o el TOVALOP.
- 3.2 En cuanto al reparto de la carga financiera entre el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos (incluidas las partes en el Contrato CRISTAL) se resumen los datos en el Cuadro 1 infra.
- 3.3 En el estudio el Director examinó primero los pagos brutos efectuados por los dos sectores sobre la base de los límites financieros en virtud de los Convenios y los planes voluntarios pertinentes. Los datos indican que el sector naviero pagó un total de US\$669 millones comparados con los US\$1 060 millones pagados por los intereses de la carga de hidrocarburos, es decir que el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos pagaron el 39% y el 61% respectivamente de la cuantía total de indemnización pagada.
- 3.4 Como se ha indicado antes, respecto a los siniestros ocurridos entre 1987 y 1996 el sector naviero se comprometió a reembolsar a las partes en el Contrato CRISTAL que habían contribuido al pago de reclamaciones del Fondo de 1971, hasta el límite aplicable del Suplemento del TOVALOP (correspondiente a los límites en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992). Teniendo en cuenta estos reembolsos, el sector naviero pagó un total de US\$785 millones comparados con los US\$944 millones pagados por los intereses de la carga de hidrocarburos, es decir que el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos pagaron el 45% y 55% respectivamente de la cuantía total de indemnización pagada.
- 3.5 Por último, tras tener en cuenta los recursos incoados por los FIDAC desde 1978 y los pagos adicionales efectuados por el sector naviero a terceros, es decir gobiernos y demandantes particulares, la cuantía total pagada por el sector naviero fue de US\$944 millones comparados con los US\$844 millones pagados por los intereses de la carga de hidrocarburos, es decir que el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos pagaron el 53% y 47% respectivamente de la cuantía total de indemnización pagada. Este análisis no tiene en cuenta las contribuciones efectuadas por las distintas compañías petroleras a los costes de los siniestros específicos, por ejemplo los pagos efectuados por TotalFinaElf en respuesta al siniestro del *Erika*. Cabe observar que la cuantía neta pagada por los intereses de la carga de hidrocarburos incluye un reembolso de US\$32 millones como resultado del recurso incoado por el Fondo de 1971 contra la Autoridad Portuaria de Milford Haven con respecto al siniestro del *Sea Empress*. También cabe observar que todos los recursos incoados por los FIDAC contra los propietarios de buques estaban al amparo del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, en virtud del cual era más fácil inhabilitar el derecho a limitar la responsabilidad del propietario del buque que en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Base de los pagos	Total pagado por el sector naviero US\$	Total pagado por los intereses de la carga de hidrocarburos US\$
Pagos brutos dentro de los límites financieros en virtud de los Convenios o acuerdos voluntarios pertinentes	668 892 249	1 059 856 835
Pagos netos tras tener en cuenta los reembolsos del sector naviero a las partes en el Contrato CRISTAL que efectuaron contribuciones a los siniestros del Fondo de 1971	784 568 261	944 180 823
Pagos netos tras tener en cuenta los reembolsos del sector naviero a las partes en el Contrato CRISTAL que efectuaron contribuciones a los siniestros del Fondo de 1971 y pagos al Fondo de 1971 y terceros (gobiernos y demandantes particulares) a consecuencia de los recursos	944 335 469	844 344 354

**CUADRO 1: Contribuciones del sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos a los pagos de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos respecto a 5 802 siniestros en el periodo 1978–2002**

*Reparto de la carga financiera según el tamaño del buque*

- 3.6 El Director examinó además el efecto del tamaño del buque en el reparto de la carga financiera entre el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos. El gráfico 1 muestra el número de siniestros que abarca el estudio para los buques de las siguientes categorías de tamaño: 5 000 toneladas brutas y menos, 5 001 a 20 000 toneladas brutas, 20 001 a 80 000 toneladas brutas, 80 001 a 140 000 toneladas brutas y más de 140 000 toneladas brutas.

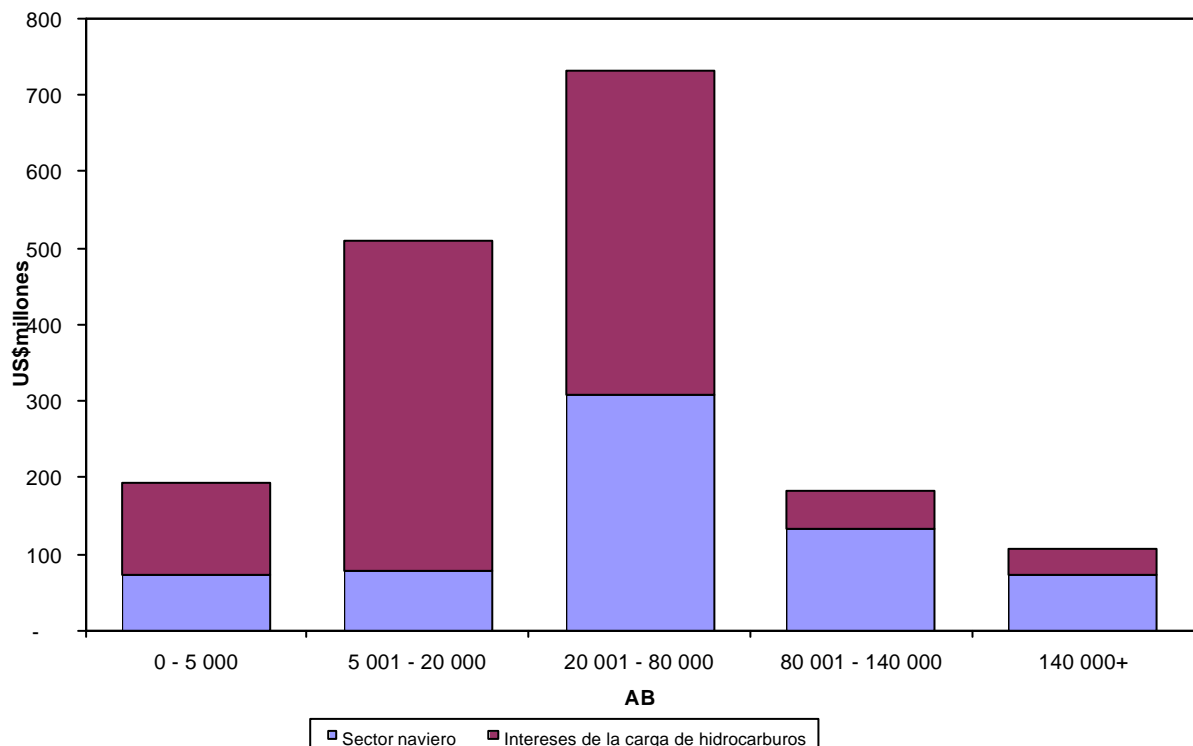


**GRÁFICO 1: Número de siniestros que abarca el estudio de costes para diferentes categorías de tamaños de buques**

- 3.7 Como con el análisis del reparto general de la carga financiera, el Director examinó tres configuraciones: pagos brutos efectuados por los dos sectores de la industria dentro de los límites financieros en los Convenios o planes voluntarios pertinentes; pagos netos tras tener en cuenta los reembolsos del sector naviero a las partes en el Contrato CRISTAL que efectuaron contribuciones para los siniestros del Fondo de 1971; y pagos netos tras tener en cuenta los reembolsos a las partes en el Contrato CRISTAL y pagos al Fondo de 1971 y terceros a consecuencia de las acciones de recurso. Los gráficos 2A, 2B y 2C indican los costes totales de los siniestros y el reparto de esos costes entre los dos sectores de la industria para los buques en las escalas de tamaño mencionadas para las tres configuraciones. Cabe observar que los datos relativos a tres siniestros tuvieron que ser excluidos de este análisis ya que no se conocían los arqueos brutos de los buques en cuestión. Por la misma razón se ha excluido la indemnización pagada por el Fondo de 1992 con respecto a un siniestro en el Reino Unido en 2002 de un buque tanque desconocido.

Arqueo bruto del buque	Número de siniestros	Total indemnización pagada US\$	% pagado por sector naviero	% pagado por intereses de la carga de hidrocarburos
≤ 5 000	1 275	194 661 610	37	63
5 001 – 20 000	1 127	510 344 080	16	84
20 001 – 80 000	2 221	732 038 755	42	58
80 001 – 140 000	860	183 268 260	73	27
>140 000	315	107 905 839	69	31
TOTAL	5 798	1 728 218 543	39	61

**CUADRO 2A: Pagos brutos dentro de los límites financieros en virtud de los Convenios y planes voluntarios pertinentes**

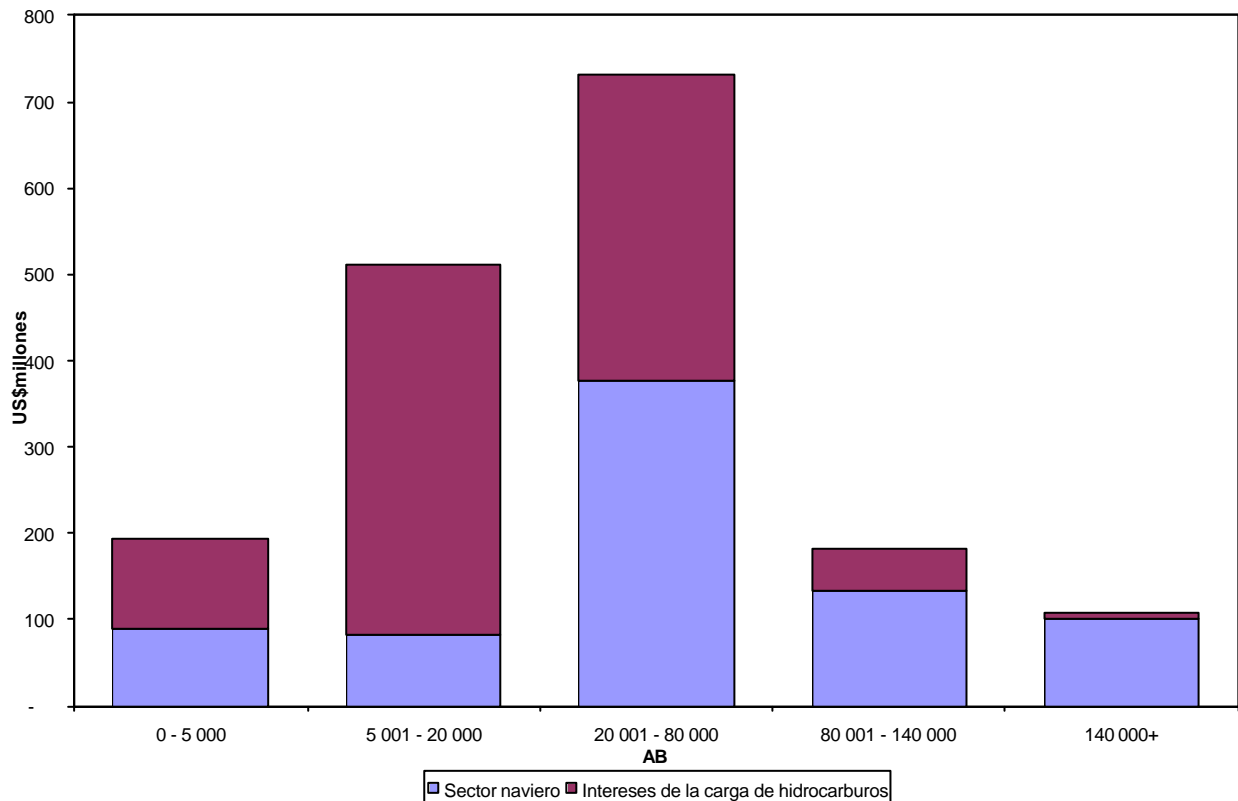


**GRÁFICO 2A: Total de costes de derrames de hidrocarburos y cuantías pagadas por el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos dentro de los límites financieros en virtud de los Convenios y el plan voluntario pertinentes**

- 3.8 Como se puede ver en el Cuadro 2A, los pagos de los intereses de la carga de hidrocarburos superaron significativamente a los del sector naviero para los siniestros en que intervenían buques de 80 000 toneladas brutas y menos, particularmente en el caso de buques en la escala de tamaños de 5 001 y 20 000 toneladas brutas. En contraste, el sector naviero hizo una contribución significativamente mayor a los pagos de indemnización para los siniestros en que intervenían buques de más de 80 000 toneladas brutas.

Arqueo bruto del buque	Número de siniestros	Total indemnización pagada US\$	% pagado por sector naviero	% pagado por intereses de la carga de hidrocarburos
= 5 000	1 275	194 661 610	46	54
5 001 – 20 000	1 127	510 344 080	16	84
20 001 – 80 000	2 221	732 038 755	51	49
80 001 – 140 000	860	183 268 260	73	27
>140 000	315	107 905 839	95	5
TOTAL	5 798	1 728 218 543	44	56

**CUADRO 2B: Pagos netos tras tener en cuenta reembolsos del sector naviero a las partes en el Contrato CRISTAL que hicieron contribuciones para los siniestros del Fondo de 1971**



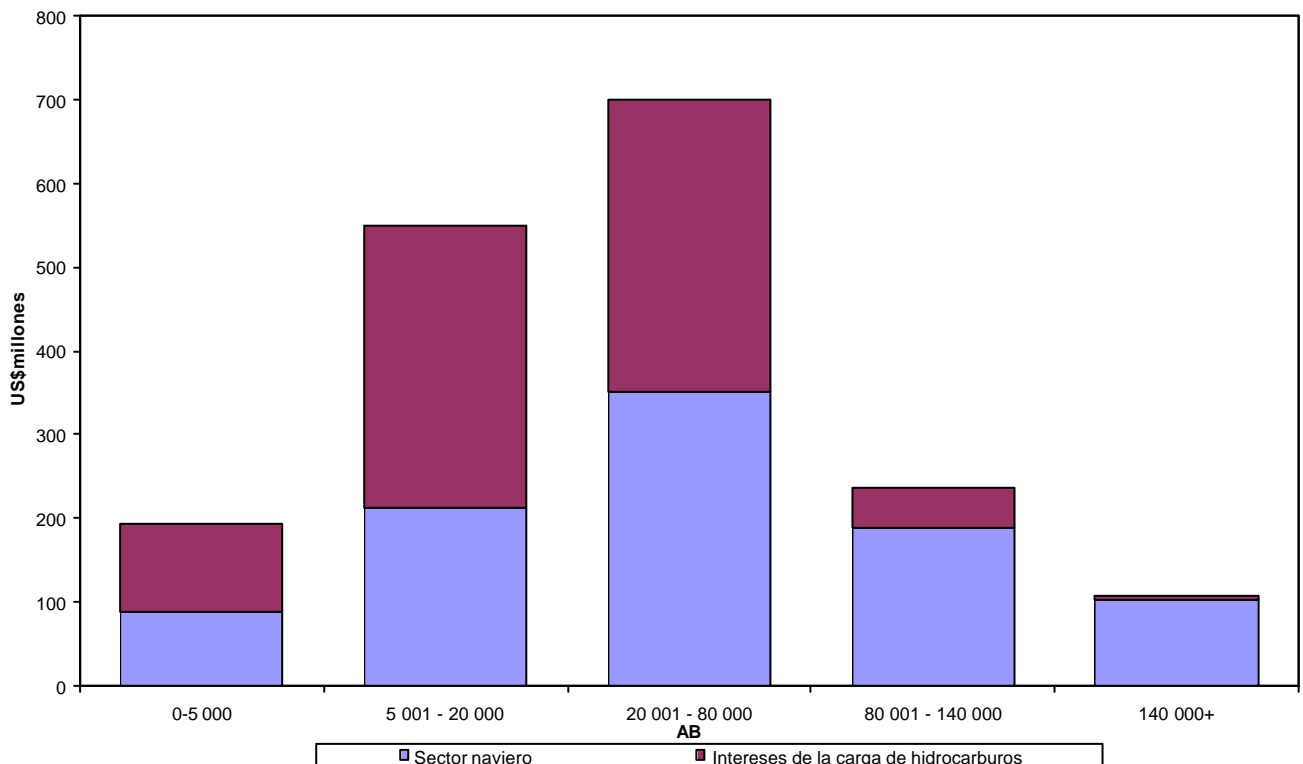
**GRÁFICO 2B: Total de costes de derrames de hidrocarburos y cuantías pagadas por el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos tras tener en cuenta reembolsos del sector naviero a las partes en el Contrato CRISTAL que hicieron contribuciones para los siniestros del Fondo de 1971**

- 3.9 El Cuadro 2B muestra que, cuando se tienen en cuenta los reembolsos del sector naviero a las partes en el Contrato CRISTAL que hicieron contribuciones para los siniestros del Fondo de 1971, los pagos de los intereses de la carga de hidrocarburos todavía superan a los efectuados por el sector naviero para los siniestros en que intervinieron buques de 20 000

toneladas brutas y menos. De hecho, las contribuciones relativas de los dos sectores permanecieron invariables para los buques en la escala de tamaños de 5 000 – 20 000 toneladas brutas. No obstante, en el caso de los buques en la escala de tamaños de 20 001 – 80 000 toneladas brutas, las contribuciones relativas a los costes de contaminación de los dos sectores fueron casi de 50:50. El efecto de los reembolsos del CRISTAL no alteró significativamente las contribuciones relativas de los dos sectores para los siniestros en que intervinieron buques mayores de 80 000 toneladas.

Arqueo bruto del buque	Número de siniestros	Total indemnización pagada US\$	% pagado por sector naviero	% pagado por intereses de la carga de hidrocarburos
= 5 000	1 275	194 661 610	46	54
5 001 – 20 000	1 127	548 847 246	39	61
20 001 – 80 000	2 221	699 590 723	50	50
80 001 – 140 000	860	237 674 405	79	21
>140 000	315	107 905 839	95	5
TOTAL	5 798	1 788 679 822	53	47

**CUADRO 2C: Pagos netos tras tener en cuenta los reembolsos del sector naviero a las partes en el Contrato CRISTAL que hicieron contribuciones para los siniestros del Fondo de 1971 y pagos al Fondo de 1971 y terceros a consecuencia de las acciones de recurso**



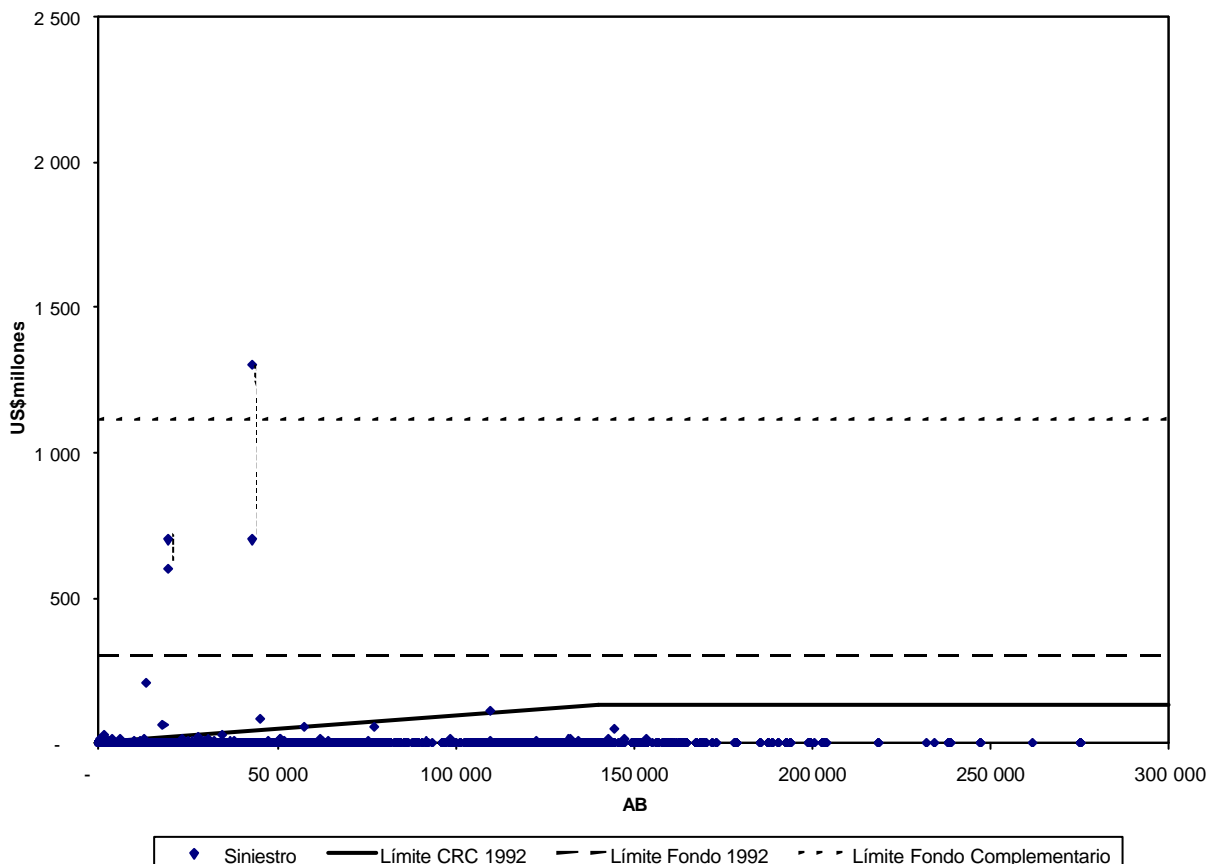
**GRÁFICO 2C: Total de costes de derrames de hidrocarburos y cuantías pagadas por el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos tras tener en cuenta los reembolsos del sector naviero a las partes en el Contrato CRISTAL que hicieron contribuciones para los siniestros del Fondo de 1971 y los pagos al Fondo de 1971 y terceros a consecuencia de las acciones de recurso**



- 3.10 El Cuadro 2C indica las contribuciones relativas del sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos tras tener en cuenta los reembolsos del CRISTAL y los pagos del sector naviero al Fondo de 1971 y terceros a consecuencia de las acciones de recurso. Puede verse que el efecto más marcado en las contribuciones relativas de los dos sectores es en relación con siniestros en que intervinieron buques de la escala de tamaños de 5 001 – 20 000 toneladas brutas. Ello es debido sobre todo a los recursos que prosperaron del Fondo de 1971 contra los propietarios del *Tanio* y el *Nakhodka* que fueron objeto de transacción extrajudicial. Con todo, las contribuciones de los intereses de la carga de hidrocarburos todavía superaban a las del sector naviero para esta categoría de tamaños de buques.

*Comparación de los costes efectivos e inflados de los derrames de hidrocarburos frente a los límites financieros de los Convenios de 1992 existentes y el Protocolo del Fondo Complementario y las contribuciones relativas del sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos a los pagos de indemnización*

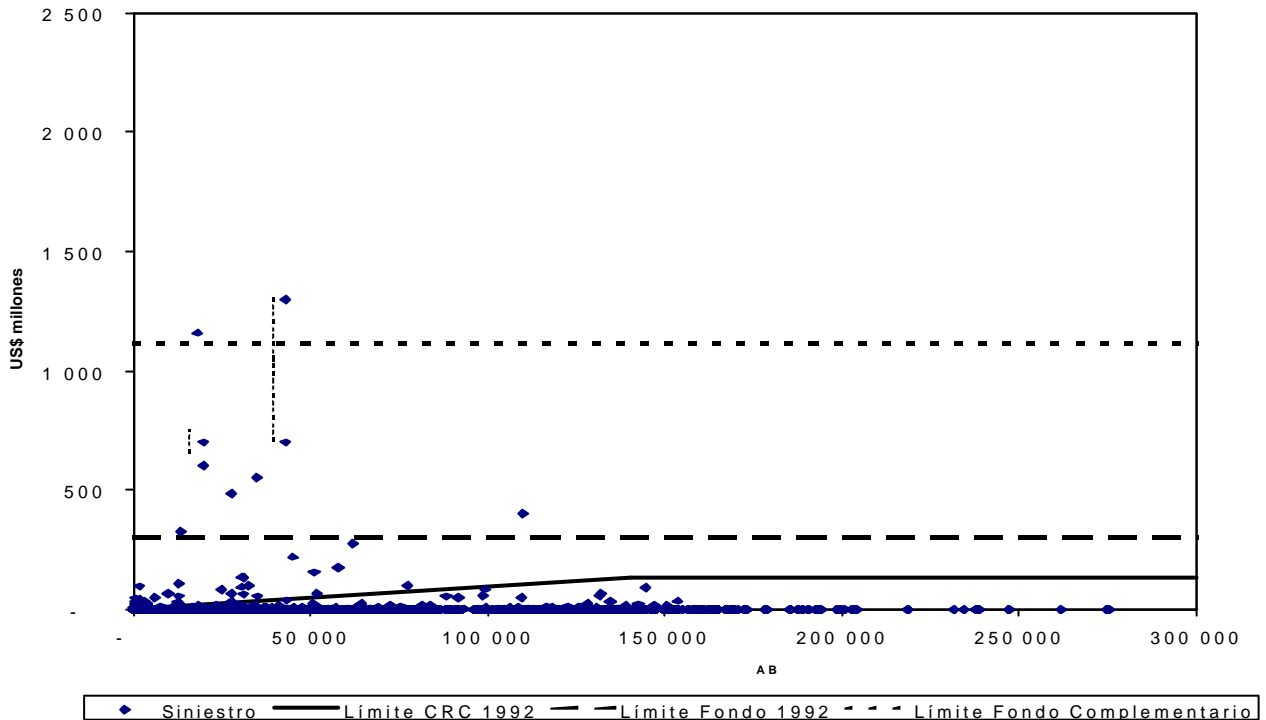
- 3.11 Los límites financieros de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 se incrementaron en 50,73% respecto a los siniestros ocurridos después del 31 de octubre de 2003. En mayo de 2003, una Conferencia Diplomática adoptó el Protocolo del Fondo Complementario. La cuantía total de indemnización disponible para cualquier siniestro en un Estado Parte en el Protocolo será 750 millones de DEG (US\$1 115 millones), incluidas las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.



**GRÁFICO 3: Costes de derrames de hidrocarburos pasados comparados con los límites financieros en virtud de los Convenios de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario**

- 3.12 El Gráfico 3 indica los costes de los derrames pasados en relación con los límites financieros en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario a que se refiere el párrafo 3.10. Si los costes de los

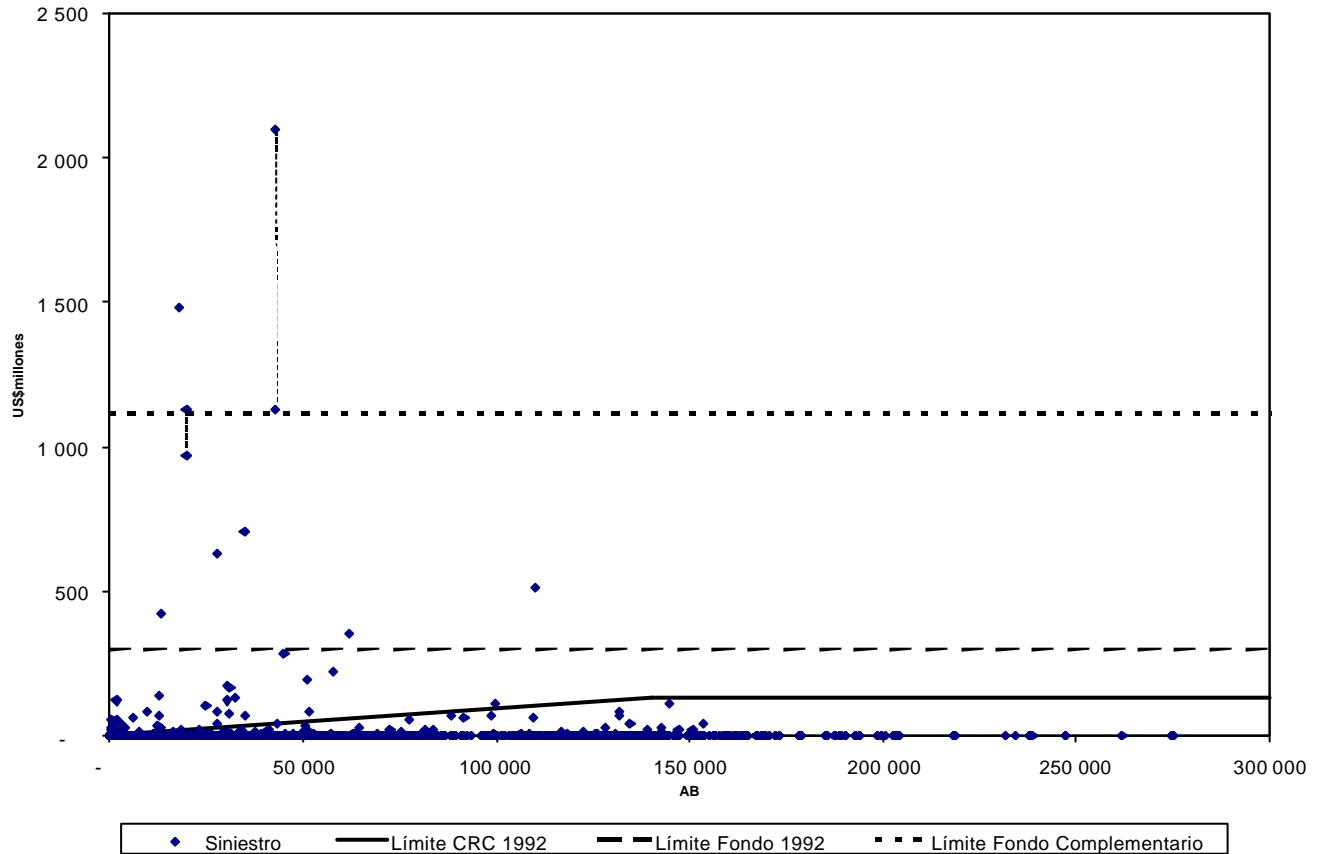
sinistros pasados hubieran permanecido en los mismos niveles monetarios, los intereses de la carga de hidrocarburos habrían pagado indemnización respecto a sólo 15 siniestros, dos de los cuales habrían afectado al Fondo Complementario. El coste total de los 5 798 siniestros fue de unos US\$1 821 millones, de los cuales el sector naviero habría pagado el 63% y los intereses de la carga de hidrocarburos el 37%.



**GRÁFICO 4: Costes de derrames de hidrocarburos pasados inflados hasta valores monetarios de 2002 y comparados con los límites financieros en virtud de los Convenios de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario**

- 3.13 El Gráfico 4 indica los costes de los derrames pasados inflados en relación con los límites financieros en virtud de los Convenios de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario. El coste de la contaminación de cada siniestro se ha inflado a partir del año del siniestro hasta valores monetarios de 2002 empleando el índice mundial de precios al consumidor (IPC) del Fondo Monetario Internacional (FMI). Aunque este índice da valores de inflación considerablemente mayores que los índices de muchos Estados afectados por los derrames, se consideró más apropiado emplearlo en vista de la incidencia mundial de derrames de petroleros. Sobre la base de los costes inflados de los siniestros en los últimos 25 años, los nuevos límites financieros en virtud de los Convenios de 1992 y la cuantía adicional que estará disponible en virtud del Protocolo del Fondo Complementario, el Director ha calculado cuáles hubieran sido las contribuciones relativas del sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos a los costes totales. El coste total de los 5 798 siniestros abarcados en el estudio habría sido de unos US\$6 592 millones. Aunque los intereses de la carga de hidrocarburos sólo habrían pagado indemnización respecto a 50 siniestros, seis de los cuales habrían afectado al Fondo Complementario, sus contribuciones representarían el 57% de los costes totales comparados con el 43% del sector naviero. Si se hubieran tenido en cuenta los costes plenos admisibles previstos de los siniestros del *Erika* y el *Prestige* los costes totales serían del orden de US\$7 890 millones y el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos contribuirían el 36% y 64% respectivamente.

- 3.14 El Director consideró asimismo los costes futuros de los siniestros proyectando los costes de derrames pasados a los valores monetarios probables de 2012. Los datos del IPC del FMI sobre la inflación en los últimos 25 años indican fluctuaciones que oscilan entre el 3,4% anual y el 27,9% anual. No obstante, desde 1996 la inflación ha permanecido estable entre el 3,4% anual y el 8,3% anual. Habida cuenta del hecho de que se pronostica que los valores de inflación permanecerán bajos durante algún tiempo, el Director decidió proyectar los costes hasta 2012 sobre la base de una inflación del 5% anual.



**GRÁFICO 5: Costes de derrames de hidrocarburos pasados inflados hasta valores monetarios pronosticados de 2012 comparados con los límites financieros en virtud de los Convenios de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario**

- 3.15 El Gráfico 5 indica los costes de los derrames expresados en valores monetarios pronosticados de 2012 en relación con los límites financieros en virtud de los Convenios de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario. El coste total de los 5798 siniestros sería de unos US\$10 605 millones. Los intereses de la carga de hidrocarburos habrían contribuido a 61 siniestros, ocho de los cuales habrían afectado al Fondo Complementario, y sus contribuciones representarían el 64% de los costes totales comparados con el 36% del sector naviero.

#### **4 Resumen de los resultados**

- 4.1 El Director ha analizado los datos relativos a los costes de los daños por contaminación respecto a 5 800 siniestros de petroleros que ocurrieron en un plazo de 25 años entre 1978 y 2002.
- 4.2 Los datos indicaron que, sobre la base de los pagos de indemnización efectuados dentro de los límites financieros de los Convenios pertinentes (Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y del Fondo de 1971 y Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992) y/o los planes voluntarios (TOVALOP y CRISTAL), inclusive los reembolsos efectuados por los propietarios de

buques a las partes en el Contrato CRISTAL que hicieron contribuciones para los siniestros del Fondo de 1971, el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos contribuyeron el 45% y 55% de los costes totales. Cuando se tienen en cuenta los pagos del sector naviero a los Fondos de 1971 y 1992 y a terceros (gobiernos y demandantes particulares) a consecuencia de las acciones de recurso, el reparto de la carga financiera entre el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos resultó ser del 53% y 47% respectivamente.

- 4.3 Los datos indicaron también que el reparto de la carga financiera varió considerablemente con las diferentes escalas de tamaños de los buques. Para buques de la escala de tamaños de 5 001 - 20 000 toneladas brutas, el sector naviero contribuyó sólo el 16% de los costes totales de unos 1 127 siniestros sobre la base de los pagos efectuados dentro de los límites financieros de los Convenios pertinentes y/o los planes voluntarios. Incluso después de tener en cuenta las acciones de recurso que prosperaron contra los propietarios de buques entablados por los Fondos de 1971 y 1992, el sector naviero sólo contribuyó el 39% de los costes totales de los siniestros en que intervinieron buques de esta escala de tamaños. En contraste, hubo un reparto de 50:50 de la carga financiera entre el sector naviero y los intereses de la carga de hidrocarburos para los siniestros en que intervinieron buques de la escala de tamaños de 20 001 y 80 000 toneladas brutas tanto antes como después de tener en cuenta los efectos de las acciones de recurso.
- 4.4 Cuando se inflaron los costes de todos los 5 800 siniestros hasta los niveles de 2002 el coste total sería de unos US\$6 592 millones. Sobre la base de los límites financieros existentes en virtud de los Convenios de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario, el Fondo de 1992 sólo tendría que pagar indemnización respecto a 50 siniestros y el Protocolo del Fondo Complementario sólo habría tenido que pagar indemnización respecto a seis siniestros. Los intereses de la carga de hidrocarburos y el sector naviero habrían contribuido el 57% y 43% de los costes totales respectivamente. Si se tuviesen en cuenta los costes plenos admisibles previstos de los siniestros del *Erika* y el *Prestige* los costes totales serían del orden de US\$7 890 millones y las contribuciones de los intereses de la carga de hidrocarburos y el sector naviero se habrían convertido en 64% y 36% respectivamente.
- 4.5 Cuando se inflaron los costes de todos los siniestros, incluidos los costes plenos admisibles previstos de los siniestros del *Erika* y el *Prestige*, para predecir los valores monetarios en 2012 los costes totales fueron de unos US\$10 605 millones. Sobre la base de los límites financieros existentes en virtud de los Convenios de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario, el Fondo de 1992 sólo tendría que pagar indemnización respecto a 61 siniestros y el Protocolo del Fondo Complementario sólo habría tenido que pagar indemnización respecto a ocho siniestros. Los intereses de la carga de hidrocarburos y el sector naviero habrían contribuido el 64% y 36% de los costes totales respectivamente.
-