



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.3/25/4
11 febrero 2004
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por Grecia

Resumen:

El examen del sistema internacional de indemnización con miras a su revisión entrañaría complicaciones jurídicas y prácticas que el Grupo de Trabajo no ha examinado minuciosamente en sus deliberaciones y que tendrían que sopesarse respecto de los beneficios que pudiera brindar la revisión en cuestión.

La posibilidad de que de una revisión dimanen desventajas que anulen todo posible beneficio es algo que han puesto de relieve las novedades de los últimos 12 meses. Los Estados han permanecido divididos en su postura, por lo que un intento de revisión en esas circunstancias podría dar lugar a una fragmentación del sistema actualmente vigente que funciona satisfactoriamente.

Entre otras novedades pertinentes se incluyen las medidas alternativas adoptadas para repartir el coste por los derrames de hidrocarburos y para luchar contra los buques que no cumplen las normas. Dichas medidas menoscaban los posibles beneficios que pudieran derivarse de la enmienda del régimen vigente.

Medidas que han de adoptarse:

Se invita al Grupo de Trabajo a que se abstenga de recomendar una revisión del régimen vigente a falta de argumentos de más peso a favor de que se cambie el sistema.

1 Cuestiones de Tratados – Fragmentación y problemas durante el proceso de transición

- 1.1 La delegación de Grecia no conoce de discrepancias respecto de las observaciones que expuso en el documento 92FUND/WGR.3/22/1 sobre el proceso que entraña cambiar el régimen actual.
- 1.2 En concreto, aunque se ha hecho referencia a la posible 'revisión' de los Convenios de 1992, todo instrumento destinado a modificar el sistema de indemnizaciones tendría que tener la forma de un nuevo convenio o convenios, que pueden o no ser tan ampliamente aceptados como el régimen

existente. Las propuestas para modificar el actual régimen abarcan una serie de cuestiones que son mucho más polémicas que las introducidas por los Convenios de 1992. Es por ello que no debe presuponerse que todo nuevo convenio sustituirá a los de 1992 del mismo grado y manera que los Convenios de 1992 sustituyeron a los de 1969 y 1971.

- 1.3 La mayoría de las propuestas atienden a la posibilidad de un nuevo CRC y no a la de un nuevo Convenio del Fondo. Es improbable, sin embargo, que el Fondo de 1992 pueda trabajar conjuntamente con dos versiones diferentes del CRC, especialmente si se alteran los límites de responsabilidad: su posición financiera variaría con cada caso, lo que resultaría en una falta de reciprocidad entre unos Estados Miembros y otros. Por consiguiente, parece probable que un nuevo CRC tenga que venir acompañado por un nuevo Convenio del Fondo y que ello exigiría nuevos FIDAC que tendrían sus propias afiliaciones por separado de las del Fondo de 1992.
- 1.4 Se presta a dudas que el Fondo Complementario pueda funcionar junto con dos FIDAC diferentes.
- 1.5 En consecuencia, la implantación de los cambios que se proponen entrañaría seguramente la revisión general de todo el sistema de indemnización y probablemente en sus tres niveles. Las complicaciones no tendrían por qué limitarse forzosamente al periodo de transición, sino que bien podrían resultar en una fragmentación duradera de la uniformidad del actual régimen.
- 1.6 En definitiva, cabe la posibilidad de que una 'revisión' del CRC 92 suponga un nuevo Convenio de Responsabilidad Civil, al tiempo que siguen vigentes las versiones de 1969 y de 1992. Cabe también la posibilidad de que un nuevo CRC necesite un nuevo Convenio del Fondo, creando así otro FIDAC distinto con sus propios Estados Miembros y quizás se necesiten además disposiciones nuevas del tercer nivel.
- 1.7 La experiencia adquirida con los Protocolos de 1992 demuestra que la transición de un régimen a otro crea una serie de problemas que, a pesar de disponerse de las soluciones jurídicas, plantean considerables complicaciones administrativas. Tales problemas y complicaciones hay que afrontarlos no sólo durante la transición, sino también en los años posteriores, cuando diversas versiones del sistema sean aplicables en diferentes Estados, así como durante el periodo de cierre del anterior sistema. En lo que a los Protocolos de 1992 respecta, estas complicaciones pudieron soportarse por ser el proceso razonablemente corto, y por no haber dudas de que el nuevo sistema suplantaría al antiguo en gran medida. En el caso que nos ocupa, sin embargo, no se puede presuponer que la situación será la misma.
- 1.8 Los cambios que se efectuaron en los Protocolos de 1992 guardaban relación únicamente con las mejoras de los dispositivos de indemnización y recibieron el apoyo firme y generalizado no sólo de los gobiernos sino también de los sectores de los que proporcionaban los fondos propiamente dichos. Los gobiernos tenían todo el interés del mundo en ratificarlos, puesto que en la mayoría de los casos era patente que tanto ellos como sus ciudadanos saldrían ganando.
- 1.9 En el caso que nos ocupa, los gobiernos tienen diferentes posturas sobre las virtudes de las propuestas. Incluso aunque se acordara un nuevo régimen, la sociedad no quedará bien servida a menos que el número de ratificaciones sea suficiente, no sólo para que el nuevo sistema entre en vigor, sino para que realmente sustituya al actual en vez de fragmentarlo. No se puede confiar en que así ocurra si un número considerable de Estados (incluidos los Estados contribuyentes) se opone a los cambios o no considera que la complicación que supone aprobar nuevas leyes redunde en beneficio alguno.

2 Medidas alternativas

STOPIA

- 2.1 El plan STOPIA, que ya se ha presentado, regulará el reparto de la carga financiera. Aunque tiene carácter voluntario, confiere derechos jurídicos que el Fondo de 1992 podrá ejercer contra

los propietarios de buques y aplicarlos directamente contra sus aseguradores P&I. Entendemos que esto será aplicable a todos los buques cubiertos por el plan, incluidos los que actualmente carecen de derechos para actuar directamente (por tener un tonelaje inferior al mínimo prescrito para poder expedir los certificados CRC).

- 2.2 Se toma nota de que la inmensa mayoría de los buques que componen la flota mundial de buques tanque (más del 95%) están asegurados por el International Group of P&I Clubs. Así pues, el coste general de las indemnizaciones se repartirá debidamente entre los sectores participantes con el transcurso del tiempo, dado que parece ser que el plan STOPIA regulará considerablemente a favor de los receptores de hidrocarburos.
- 2.3 Puesto que STOPIA es el producto del examen efectuado por el Grupo de Trabajo, se ha logrado un resultado constructivo que elimina la necesidad práctica de cambiar los límites de responsabilidad jurídica.

Buques que no cumplen las normas

- 2.4 No hay desacuerdo en que los esfuerzos para eliminar los buques que no cumplen las normas juegan un papel importante, el problema es saber si el régimen de indemnización es el foro en el que emplazarlos.
- 2.5 Además, el problema es si la enmienda estatutaria del régimen de indemnización aportaría beneficios materiales superiores a los que ya se obtienen por otros medios que se ocupan directamente de la seguridad del buque. Dichos beneficios tienen que compensar las desventajas que plantea una revisión, sin complicar un sistema cuyo éxito depende en gran medida de su sencillez.
- 2.6 Si bien se han explorado algunas ideas interesantes, una recomendación a la Asamblea para que se realicen cambios requiere que se sopesen cuidadosamente las consecuencias previstas y las cuestiones relativas a su redacción. Se han presentado argumentos pormenorizados que expresan dudas de que este tipo de enmiendas brinden beneficios significativos. Así pues, en esta fase de la deliberación, las propuestas que postulan enmiendas estatutarias tienen que venir respaldadas por algo más que declaraciones generales de optimismo de que sí serán beneficiosas. Es necesario que se responda punto por punto a los argumentos en contra y, hasta el momento, no se ha facilitado ninguna respuesta al respecto.
- 2.7 Entretanto, el Grupo de Trabajo ha recibido pruebas de las medidas más recientes adoptadas por entidades de diversos sectores con miras a examinar las formas en que pueden contribuir a conseguir normas más estrictas, junto con sus propuestas para avanzar. Las preocupaciones expresadas en el Grupo de Trabajo en esta esfera han estimulado la adopción de medidas constructivas, lo que reduce consecuentemente todo beneficio que pudiera brindar el cambio de los dispositivos de indemnización.

3 Conclusiones

- 3.1 El éxito del actual régimen se debe en parte a que el equilibrio entre factores políticos y técnicos es satisfactorio, equilibrio que es necesario mantener si deseamos que dicho régimen siga gozando de un amplio atractivo.
- 3.2 Esta Organización debe seguir siendo un foro de conocimientos especializados de una profunda experiencia en todas las facetas de los dispositivos de indemnización.
- 3.3 No debe recomendarse una revisión si se desea mantener un sistema firme y uniforme de indemnización, a menos que quepa la posibilidad de obtener los suficientes beneficios para justificar el proceso y para animar a los Estados a que ratifiquen un nuevo régimen. Una decisión provisional a favor de la revisión que no sólo producirá la fragmentación del sistema.

4 Medidas que ha de adoptar el Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a que se abstenga de recomendar una revisión a menos que se presenten argumentos de más peso de los que se han presentado hasta el momento, a favor del cambio.
