



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.3/25/7
7 marzo 2005
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Nota presentada por el International Group of P&I Clubs

Resumen:	En este documento se intentan rebatir algunas ideas erróneas expuestas en el documento presentado por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) (documento 92FUND/WGR.3/25/5).
Medida que ha de adoptarse:	Tomar nota de la información.

1 Introducción

Si bien por lo general no conviene formular observaciones sobre otros documentos antes de que los examine el Grupo de Trabajo, se considera que se podría ahorrar mucho tiempo en la reunión señalando de antemano algunas de las observaciones del documento presentado por el OCIMF (documento 92FUND/WGR.3/25/5) que creemos que son erróneas. Para presentar las observaciones que figuran en los párrafos *infra* se han utilizado los mismos títulos generales y se ha seguido la misma numeración que en el documento presentado por el OCIMF.

2 Nivel de la cuantía límite de los propietarios de buques y su relación con la indemnización financiada por los receptores

- 2.1 Se señala que el Convenio del Fondo se concibió en un principio para complementar el límite de la responsabilidad del propietario del buque fijado en referencia a la capacidad del mercado de seguros. Si bien es cierto que el límite original previsto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se fijó en referencia a la capacidad del mercado de seguros en aquel momento, nunca estuvo previsto que la relación entre la responsabilidad y la capacidad del mercado de seguros, surgida por necesidad en 1969, siguiese dictando la relación entre las dos partes que efectúan los pagos, el sector de los hidrocarburos y el sector de los buques tanque, lo que es evidente según las actas de las Conferencias de aquel entonces y de Conferencias posteriores.
- 2.2 En el párrafo 2.3 del documento de la OCIMF se señala que el transportista debería participar financieramente en el régimen en la medida adecuada. Esto ya sucede en la actualidad, tal y como pone de manifiesto el estudio de los costes llevado a cabo por la Secretaría, el sector del petróleo y el sector de los buques tanque se reparten en general los costes de la indemnización. Además, la

gran mayoría de derrames se acuerdan dentro del límite de responsabilidad del propietario del buque. Es poco probable que un aumento de la responsabilidad del propietario del buque, que ya es importante, fomente una navegación de mayor calidad. Esto se debe lograr mediante otros medios.

- 2.3 Se deben buscar los incentivos para los Clubs por otros medios, en el informe de la OCDE se deja claro que no existe ninguna relación entre el estado del buque y las reclamaciones importantes. Esto es exactamente lo que dice Terence Coghlin en la cita del párrafo 2.6 del documento del OCIMF, ya que en el método tradicional de seguro sólo se prestaba atención al expediente de pérdidas que, paradójicamente no es un indicador válido de la calidad del buque. Por esta razón los Clubs han tratado de introducir una serie de medidas (véase el documento 92FUND/WGR.3/25/3) con el objeto de mejorar la calidad de los buques registrados. Casualmente, los Clubs empezaron a examinar esta cuestión en 1989 con la formación de nuestro Ships' Standards Sub-Committee, (Subcomité de Normas sobre buques) mucho antes de que hubiera comenzado el proceso de la revisión.

3 Fondo Complementario – tan sólo una solución provisional

Cabe señalar que en ninguna de las Resoluciones aprobadas en la Conferencia Diplomática que adoptó el Fondo Complementario se consideraba al Fondo Complementario como una solución provisional. Se encargó que se llevara a cabo un 'examen exhaustivo', lo que se ha logrado en nuestra opinión.

4 Seguro obligatorio

La ausencia de seguro obligatorio de los buques que transportan cargas de menos de 2 000 toneladas ha dado lugar a pocos problemas en la práctica. Es probable que se haya exagerado la gravedad de este problema, que incumbe principalmente a buques que comercian ilegalmente y que por consiguiente en todo caso no están asegurados, pero el problema desaparece hasta cierto punto con la aplicación del STOPIA ya que este acuerdo otorga en efecto el derecho de acción directa al demandante.

5 Soluciones voluntarias

- 5.1 Se hace alusión al documento presentado por el International Group of P&I Clubs sobre el reparto (documento 92FUND/WGR.3/25/2) al que se adjunta una copia del Acuerdo de indemnización de contaminación por hidrocarburos de pequeños petroleros (STOPIA), que se complementa con el Memorando de Entendimiento firmado entre el Fondo de 1992 y el International Group. La mayoría de la flota mundial de buques tanques está registrada en el sistema del International Group of P&I Clubs, y si bien puede que unos pocos buques tanque pertinentes no estén incluidos en este sistema, esto no tendrá repercusiones importantes en la eficacia del acuerdo STOPIA, cuyo objeto es reajustar considerablemente el reparto de la carga financiera general entre los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos. En cualquier caso es grato tomar nota de que un número importante de pequeños buques tanque japoneses ha accedido voluntariamente a adherirse al acuerdo STOPIA incluso si no están reasegurados dentro del sistema de puesta en común del International Group.
- 5.2 Se hizo frente a problemas semejantes con la implantación del acuerdo TOVALOP y dichos problemas se resolvieron porque las empresas petroleras y los comerciantes insistieron en que se insertase una cláusula en todas las pólizas de fletamento. Si existen preocupaciones en cuanto al ámbito de aplicación del STOPIA (incluso si se prevé que lo suscriban unos 6 000 buques tanque) se podría seguir una trayectoria parecida en relación con el STOPIA. Igualmente, los Estados podrían exigir como condición para la entrada en sus puertos la suscripción del acuerdo STOPIA. El STOPIA entró en vigor al mismo tiempo que el Fondo Complementario, es decir, el 3 de marzo de 2005, por lo que se ha aumentado considerablemente la parte proporcional del propietario del buque en la carga general de indemnización. El STOPIA otorga derechos jurídicamente exigibles al FIDAC y que están respaldados por una garantía de pago de los Clubs. La propuesta de la

alternativa formulada por los propietarios de buques para que se repartan a partes iguales las reclamaciones que recaen en el Fondo Complementario utiliza un mecanismo parecido y podría ponerse en práctica rápidamente.

6 Medida cuya adopción se pide al Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de la información facilitada en el presente documento.
