



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.3/25/8
7 marzo 2005
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

REPARTO DE LA RESPONSABILIDAD FINANCIERA

Nota presentada por la Cámara de Navegación Internacional e INTERTANKO

Resumen:	El presente documento tiene por objeto respaldar la ponencia presentada por el International Group of P&I Clubs' en el documento 92FUND/WGR.3/25/2 y formular observaciones al respecto.
Medida que se ha de adoptar:	Tómese nota de la información.

1 Introducción

Este documento tiene por objeto respaldar la ponencia presentada por el International Group of P&I Clubs sobre el 'Reparto de la carga' (documento 92FUND/WGR.3/25/2) y formular observaciones al respecto.

2 Antecedentes

- 2.1 Uno de los temas principales que se ha debatido en el Grupo de Trabajo intersecciones ha sido el reparto adecuado de la responsabilidad financiera en virtud del régimen previsto por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo entre el sector del transporte marítimo y el sector de los hidrocarburos. Estudios realizados por la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) y la Secretaría del Fondo recientemente, señalan que en el pasado ambos sectores se han repartido la carga casi equitativamente.
- 2.2 El debate en torno a los niveles globales de indemnización disponible después de un derrame parece haberse resuelto satisfactoriamente para las administraciones combinando un aumento de los límites del Convenio del Fondo y el Convenio de Responsabilidad Civil ligeramente por encima del 50%, aumento que surtió efecto en noviembre de 2003, y la creación del Fondo Complementario, con el que pueden contar los Estados que decidan adherirse al mismo. No obstante, algunas administraciones siguen pensando que la introducción del Fondo

Complementario, financiado por los receptores de hidrocarburos podría trastornar el equilibrio de la responsabilidad financiera entre el sector del transporte marítimo y el sector de los hidrocarburos. Sólo con el tiempo se sabrá si esta sospecha estaba fundada.

- 2.3 La estructura jurídica del régimen previsto por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo (responsabilidad principal del propietario del buque, que tiene una responsabilidad objetiva pero que puede limitar su responsabilidad, responsabilidad secundaria de los receptores de los hidrocarburos una vez que se haya rebasado la responsabilidad del propietario del buque) es tal que se ha tenido que imponer el Fondo Complementario únicamente al sector de los hidrocarburos. No obstante, las repercusiones del Fondo Complementario son puramente teóricas hasta que se produzca un derrame suficientemente importante que justifique su intervención.
- 2.4 Sin embargo, el sector del transporte marítimo reconoce que es posible que se haya trastornado la noción de reparto 'equitativo' y por lo tanto, ha entablado conversaciones con sus socios en el sector de los hidrocarburos y el International Group of P&I Clubs sobre el reparto de la carga financiera, con un espíritu constructivo y convencido firmemente de que es preferible con creces un acuerdo al respecto entre todas las partes, sobre todo las víctimas de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, a la incertidumbre que supone revisar los Convenios de 1992.

3 La propuesta de los Clubes

- 3.1 La propuesta del International Group prevé dos opciones:
- a) El STOPIA, un acuerdo en virtud del cual los países Miembros del Fondo Complementario verían el aumento a 20 millones de DEG de 'mínimo concedido con respecto a buques pequeños' previsto en el Convenio sobre Responsabilidad Civil. El acuerdo STOPIA, que responde a la creencia de algunas administraciones de que los buques tanque pequeños no contribuyen siempre 'equitativamente' a la indemnización de derrames de hidrocarburos, se añade al aumento de los límites con respecto al Convenio de Responsabilidad Civil al que se hace alusión en el párrafo 2.2 *supra* y garantizará que los propietarios de los buques por sí solos liquiden una proporción aún mayor de las reclamaciones. No cabe duda de que el STOPIA repercutirá en el reparto global de la carga entre los propietarios de los buques y los receptores de los hidrocarburos.
 - b) El TOPIA, un acuerdo para resarcir al Fondo Complementario con respecto al 50% de las reclamaciones interpuestas contra el mismo, que tiene carácter obligatorio y se basa en principios similares.
- 3.2 La ICS e INTERTANKO respaldan plenamente la idea en la que se basa esta propuesta, ya que creen que resolverá una cuestión polémica de forma rápida, sencilla y transparente. El compromiso formal adquirido por el International Group para respaldar el STOPIA garantizará que queden abarcados prácticamente todos los petroleros dedicados a la navegación internacional, los receptores de hidrocarburos saldrán beneficiados desde el principio; no se trastornará el equilibrio del régimen actual de indemnización y, por lo tanto, las víctimas de la contaminación no saldrán perjudicadas y se evitará un debate potencialmente destructivo sobre la revisión del Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo que podría durar varios años. Un dispositivo semejante se aplicaría al acuerdo TOPIA con ventajas similares.
- 3.3 Cabe reiterar que esta propuesta está estructurada como una medida vinculante pero voluntaria basada en el régimen actual previsto por el Convenio sobre Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo. No se propone ni podría proponerse como un plan provisional ya que la revisión de los Convenios modificaría su base y negaría la justificación de su existencia.. La ICS e INTERTANKO respaldan firmemente este acuerdo.

4 **Conclusión**

La ICS e INTERTANKO acogen favorablemente los principios en los que se basa la propuesta del International Group, convencidos de que supone una verdadera oportunidad para resolver una cuestión polémica sin necesidad de emprender una revisión del actual régimen de responsabilidad e indemnización, que es satisfactorio, ya que dicha revisión daría lugar a una incertidumbre que duraría varios años.

5 **Medida que ha de adoptar el Grupo de Trabajo**

Se invita al Grupo de Trabajo a que tome nota de la información que consta en este documento.
