



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.3/25/9
7 marzo 2005
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

BUQUES QUE NO CUMPLEN LAS NORMAS

Presentado por INTERTANKO y la Cámara Naviera Internacional

Resumen:	El presente documento toma nota de las iniciativas comunicadas por los P&I Clubs respecto a los buques que no cumplen las normas (documento 92FUND/WGR.3/25/3) y llama la atención sobre otras medidas pertinentes para solucionar este problema.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información.

1 Asunto

- 1.1 El documento presentado por el International Group of P&I Clubs (documento 92FUND/WGR.3/25/3) sugiere que el problema del transporte marítimo que no cumple las normas ha sido una poderosa fuerza motivadora de muchas de las propuestas que se han formulado para revisar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. INTERTANKO y la Cámara Naviera Internacional (ICS) concuerdan con este punto de vista. Asimismo estamos totalmente de acuerdo con el argumento de los Clubs de que una responsabilidad adicional no mejorará el comportamiento del armador que no cumple las normas. En efecto, el principio del seguro obligatorio, que se introdujo necesariamente para garantizar que no se niegue la indemnización a las víctimas de contaminación, tiene como contrapartida proteger al propietario contra las consecuencias de un aumento de su responsabilidad. El documento del International Group da una explicación clara. En consecuencia, INTERTANKO y la ICS se oponen a una revisión de los Convenios para solucionar este problema.
- 1.2 Sin embargo, INTERTANKO y la ICS admiten que la eliminación del transporte marítimo que no cumple las normas y, en particular, del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas, sigue planteando un reto para la comunidad marítima entera. La exigencia del seguro obligatorio en el marco del CRC convierte el certificado de un P&I Club en un permiso de comercio. Así que los P&I Clubs tienen una misión muy importante de asegurar que los petroleros que no cumplan las normas no obtengan una cobertura de seguro.
- 1.3 Tras la publicación en abril de 2004 del informe sobre la eliminación de la cobertura de seguro del transporte marítimo que no cumple las normas ("The Removal of Insurance from Substandard

Shipping'), encargado por el Comité de Transporte Marítimo de la OCDE, el sector P&I se convirtió en el centro de la atención en lo referente a la batalla contra el transporte marítimo que no cumple las normas. INTERTANKO y la ICS han mantenido un contacto estrecho con el International Group sobre este asunto y han alentado los pasos indicados en el documento 92FUND/WGR.3/25/3. Apoyamos totalmente las medidas prácticas que está adoptando el International Group según el 'Informe sobre Seguridad de los Buques' anexo a su documento. También compartimos la opinión del International Group de que los otros partícipes del sector y los propios Estados, que no son menos importantes, tienen que asumir un papel en respaldo a las iniciativas del International Group.

1.4 El debate del Grupo de Trabajo del Fondo de 1992 sobre el transporte marítimo que no cumple las normas no se lleva a cabo de modo aislado. Desde los naufragios del *Erika* y del *Prestige*, se han incrementado la actividad regulatoria de la OMI y la acción del sector concomitante directamente relacionada con una mejora de la seguridad y la protección ambiental, incluidos:

- La aceleración de la retirada de los petroleros monocasco;
- La prohibición del transporte de aceites pesados en petroleros monocasco;
- La inversión masiva de la industria naviera en buques de nuevo arqueo; desde 1993 los propietarios de petroleros han invertido más de \$100 000 millones^{<1>} en arqueo moderno (a finales de 2004, el 63% de la flota con una capacidad de peso muerto superior a 5 000 toneladas era de doble casco, y el otro 7% de doble fondo o doble costado);
- La ampliación del Plan de evaluación del estado del buque (CAS) para todos los petroleros de más de 15 años (este plan cubre la resistencia del casco);
- La presión sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, a fin de identificar mejor el transporte marítimo que no cumple las normas, en lugar de poner en práctica un sistema arbitrario de cuota;
- El progreso en la realización de auditorías de los Estados de abanderamiento, basadas en las directrices del sector relativas a la actuación del Estado de abanderamiento;
- Los planes cada vez más rigurosos de inspección previa por diversas organizaciones, incluidos los principales productores de hidrocarburos.

1.5 Las acciones de los P&I Clubs resumidas en el documento del International Group son directamente complementarias de medidas de este tipo.

1.6 INTERTANKO y la ICS toman nota de la recomendación formulada por el International Group de que un Grupo de trabajo oficioso considere las propuestas concretas anexas a su documento. Damos la bienvenida a la sugerencia implícita de que se debe alentar a los gobiernos a apoyar los esfuerzos de los Clubs pero ponemos en duda el que las próximas reuniones de los FIDAC brinden el foro más adecuado para tal debate, teniendo en cuenta la labor más amplia y el papel de la OMI para abordar el problema de los buques que no cumplen las normas. Por tanto, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si remite la propuesta al Secretario General de la OMI para una discusión más detallada.

1.7 En líneas más generales, algunas administraciones han recomendado una revisión estrictamente limitada de los Convenios con objetivos definidos claramente. En nuestra opinión, esta medida no es realista, dada la diversidad de opiniones entre los Estados y el hecho de que la revisión prepararía el terreno para que todos los Estados reflexionen sobre sus posturas y examinen todas las opciones. Por ejemplo, en lo que a la financiación se refiere, si algunos Estados considerasen que en la carga financiera habría que involucrar a los productores de hidrocarburos o fletadores seguramente, no sería posible restringir el debate a una revisión de los dispositivos de reparto en vigor. No podría haber garantía de que la revisión tuviera un alcance limitado: en nuestra opinión, habría más probabilidades de que abriera una 'caja de Pandora'. Toda incertidumbre debe ser potencialmente perjudicial para las víctimas de los derrames de hidrocarburos, ya que podría ser que ya no tuvieran sus derechos automáticos de indemnización.

<1> Basado en las cifras de Clarkson Shipyard Monitor, contratista de petroleros 1993-octubre de 2004

2 Conclusión

En resumen, INTERTANKO y la ICS apoyan las medidas introducidas por el International Group con respecto al transporte marítimo que no cumple las normas, y quisieran que todos los protagonistas del sector sigan tomando medidas constructivas para solucionar el problema. Pero seguimos convencidos de que el régimen del CRC y del Fondo no es el vehículo apropiado para tratar este problema, que el aumento de la responsabilidad no tiene un efecto disuasivo en este contexto y que sería contraproducente emprender una revisión de un régimen que es beneficioso para las víctimas de derrames de hidrocarburos, es de aplicación casi universal y brinda un sistema de indemnización eficaz.

3 Medida que ha de adoptar el Grupo de Trabajo

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