FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Punto 8 del orden del día	IOPC/OCT14/**8/2/2**	
Original: INGLÉS	19 de septiembre de 2014	
Asamblea del Fondo de 1992	**92A19**	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	**92EC62**	
Asamblea del Fondo Complementario	**SA10**	
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	**71AC33**	●

LIQUIDACIÓN DEL FONDO DE 1971

Presentado por la Cámara Naviera Internacional, BIMCO e INTERTANKO

Resumen:	Informar a los Estados Miembros de la preocupación del sector del transporte marítimo con respecto a la decisión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 según la cual el Fondo de 1971 se debería liquidar al final de 2014 pese a que todavía quedan reclamaciones por resolver contra el Fondo de 1971.
Medida que se ha de adoptar:	Consejo Administrativo del Fondo de 1971 Examinar la posibilidad de aplazar la liquidación del Fondo de 1971 a la espera de la resolución ordenada de las reclamaciones pendientes contra el Fondo.

1 Introducción

1.1 Este documento se presenta en nombre de la Cámara Naviera Internacional, BIMCO y la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO) (el "sector del transporte marítimo"). La decisión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 según la cual el Fondo de 1971 se debería liquidar al final de 2014 pese a que todavía quedan reclamaciones por resolver contra el Fondo de 1971 es motivo de gran preocupación para el sector del transporte marítimo. En el presente documento se ponen de relieve la inquietud que ha despertado en este sector la postura asumida por el Consejo Administrativo en torno a este particular y las consecuencias que podría tener en cuanto al régimen internacional de responsabilidad civil e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos ocasionada por siniestros en que intervienen buques tanque, así como el efecto que podría tener en el marco de la colaboración existente entre el sector, los Estados y el Fondo para asegurarse de que los reclamantes que hayan sufrido daños debidos a contaminación reciban una indemnización oportuna y adecuada.

1.2 El sector del transporte marítimo está a favor del aplazamiento de la liquidación del Fondo de 1971 con el fin de que las reclamaciones pendientes contra el Fondo de 1971 se puedan resolver de manera ordenada.

2 Siniestros pendientes de resolución y obligaciones impuestas por los convenios

2.1 Los Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1992 que previamente fueron Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1971 están sujetos a obligaciones a tenor de ese instrumento internacional puesto que quedan siniestros por resolver que afectan al Fondo de 1971.

2.2 El sector del transporte marítimo reconoce que los siniestros pendientes de resolución son casos viejos y que el Consejo Administrativo está tratando de resolver tantas cuestiones pendientes como sea posible con el fin de llegar a un acuerdo en su sesión de octubre de 2014 para la disolución del Fondo de 1971 al final de 2014. Sin embargo, el sector considera que la disolución del Fondo de 1971 antes de que se hayan determinado las reclamaciones de los casos pendientes sería una medida prematura y contraria al artículo 44 del Convenio del Fondo de 1971. El Fondo de 1971 está claramente obligado

en virtud del Convenio a cumplir sus compromisos con respecto a todo siniestro que haya ocurrido antes de que el Convenio dejó de estar en vigor y al sector le preocupa sobremanera que el Consejo Administrativo esté haciendo caso omiso de estas obligaciones impuestas por los convenios con el fin de cumplir el objetivo de disolver el Fondo de 1971 lo antes posible.

2.3 Al sector del transporte marítimo le preocupa sobremanera que si el Consejo Administrativo continúa con esta postura y acuerda en su sesión de octubre de 2014 disolver el Fondo al final de 2014 podrían producirse cambios fundamentales en el método de gestión en el futuro de los casos de daños debidos a contaminación ocasionada por buques tanque, cambios que, desafortunadamente, es probable que vayan en perjuicio de la totalidad del sistema.

2.4 Cabe señalar en este sentido que el principio que sustenta el régimen internacional consiste en garantizar el pago rápido y eficiente de toda indemnización a los reclamantes de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. La práctica que en la actualidad siguen los aseguradores de facilitar el adelanto de pagos provisionales se dio debido a que, si el texto de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo se aplicara estrictamente, cada reclamante recibiría parte del pago de su indemnización con cargo a un fondo establecido en un tribunal por el propietario del buque/Club, y a partir de entonces, al alcanzarse el límite del propietario del buque, el saldo correspondiente procedería del Fondo de 1971. Sin embargo, las proporciones correspondientes a cada fuente se desconocen hasta el momento en que finalmente se determinan todas las reclamaciones. En los casos de siniestros importantes con reclamaciones múltiples, algunos de los cuales terminan en un tribunal, puede llevar años llegar a este punto.

2.5 Si el Consejo Administrativo insiste en su postura, habrá entonces una mayor probabilidad de que en siniestros futuros los aseguradores se limiten a cumplir sus obligaciones impuestas por los convenios y a pagar las indemnizaciones en los tribunales para que estos las distribuyan como juzguen apropiado, en lugar de hacer pagos provisionales para asegurarse de que los reclamantes reciban la indemnización prontamente sin tener que depender del sistema judicial. Las consecuencias de esto serían particularmente graves para los reclamantes que trabajen con márgenes de operación limitados, como los que se dan en los sectores de la pesca y del turismo. Llegado el caso de que los aseguradores adopten este método, entonces tanto el régimen internacional como cualquier Estado que en el futuro sufra daños debidos a contaminación por hidrocarburos ocasionada por un derrame procedente de un buque tanque se verán sometidos a una gran presión y crítica si los reclamantes tienen que esperar muchos años para recibir su indemnización. Esta situación sería sumamente lamentable si surgiera como resultado directo de la postura adoptada por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y sería motivo de gran preocupación para todas las partes interesadas, incluidos los Estados Miembros Partes en el Fondo de 1992.

3 Conclusión

El sector del transporte marítimo cree firmemente que la liquidación del Fondo de 1971 se debería aplazar a la espera de la resolución ordenada de las reclamaciones pendientes contra el Fondo.

4 Medida que se ha de adoptar

Consejo Administrativo del Fondo de 1971

Se invita al Consejo Administrativo del Fondo de 1971 a que tome nota de la preocupación del sector del transporte marítimo y a que considere la posibilidad de aplazar la liquidación del Fondo de 1971 a la espera de la resolución ordenada de las reclamaciones pendientes contra el Fondo.