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.3/11/1
20 marzo 2002
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por el Grupo Internacional de Clubes P & I

Resumen:	La siguiente presentación esboza cuestiones de preocupación general en relación con la revisión de los Convenios sobre contaminación por hidrocarburos y ofrece más detalles respecto a la propuesta voluntaria formulada por los propietarios de buques y los Clubes P & I.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de esta nueva información.

1 Los trece Clubes P & I que son miembros del Grupo Internacional de Clubes P & I son aseguradores de responsabilidad mutua que cubren las responsabilidades de terceros de los propietarios de buques, incluida la responsabilidad respecto a la contaminación por hidrocarburos. Los Clubes del Grupo Internacional cubren más del 90% de los petroleros del mundo y son los proveedores principales de los certificados de responsabilidad financiera que se exigen en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil (CRC). Por consiguiente los Clubes han intervenido en el pago de indemnización de casi todos los derrames importantes de hidrocarburos de los últimos treinta años.

2 El alto grado de cooperación que ha existido entre los Clubes y los FIDAC ha permitido al Convenio CRC y del Fondo funcionar sin contratiempos y con gran éxito, redundando en beneficio de los demandantes. Creemos que es de importancia primordial que los Convenios continúen funcionando de esta manera y ofrecemos los comentarios que se presentan a continuación a fin de contrarrestar una serie de sugerencias que creemos harían menos eficaces los Convenios. Reconocemos que estas sugerencias pueden haber sido presentadas por los mejores motivos pero nos sentimos obligados, con todo, a señalar que su efecto en el funcionamiento de los Convenios sería perjudicial.

3 Responsabilidad del propietario del buque

i. Se ha formulado la sugerencia de que la prueba existente para establecer el derecho a limitar, en el Artículo V.2 del CRC de 1992, puede permitir al propietario del buque limitar su responsabilidad aunque haya tenido culpa. Si bien algunos pueden considerar esto como una consecuencia indeseable de la manera en que funcionan los Convenios, como argumentamos más detalladamente en nuestra presentación a la segunda reunión, es necesario por el bien del demandante que el Convenio haga una clara distinción (documento 92FUND/WGR.3/8/3). Si se emplease una prueba más liberal, la consecuencia sería sin duda que la indemnización del demandante quedaría retrasada mientras se litigase la cuestión de la responsabilidad, ya que el FIDAC estaría obligado a proteger su interés en cualquier caso en que se cuestionase la responsabilidad del transportista. La redacción que define la prueba de limitación en el CRC de 1969 fue modificada precisamente por esta razón, y constituiría un paso retrógrado reintroducir dicha prueba.

ii. También se ha formulado la sugerencia de que se aumente el límite de la responsabilidad del propietario del buque o se varíe el criterio de limitación si se tratase de un buque de calidad inferior o una carga particularmente peligrosa. De nuevo, puede tener mérito esta idea como noción abstracta, pero en la práctica es extremamente difícil identificar antes del suceso un buque de calidad inferior o una carga particularmente contaminante. Si esta cuestión se enfoca después del suceso, entonces una vez más quedará perjudicada la posición del demandante por una prolongada litigación sobre estas cuestiones.

iii. Los mismos argumentos se aplican en relación con la cuestión del encauzamiento. Conforme a la redacción existente del CRC toda la responsabilidad es encauzada al propietario inscrito, y son exoneradas todas las demás partes en la operación, gestores, navieros y fletadores. Una vez más, la razón es que la víctima será indemnizada más rápida y eficazmente si se ponen a un lado las cuestiones de responsabilidad.

Se entiende que alguien pueda hallar difícil de aceptar que una parte que sea culpable en cualquiera de los tres ejemplos arriba aducidos pueda, con todo, escapar a la responsabilidad. Sin embargo esta postura entiende mal la naturaleza de los Convenios sobre contaminación, cuyo fin primordial es proporcionar un sistema eficiente de indemnización, no castigar a la parte "culpable". Se han ideado otros métodos a fin de garantizar que todos los que intervienen en el transporte de hidrocarburos operen según normas apropiadas, por ejemplo supervisión por el Estado rector del puerto e IGS. Estos y otros métodos podrían perfeccionarse para lograr el resultado deseado. Con todo, se debe tener sumo cuidado para cerciorarse de que continúe funcionando satisfactoriamente el sistema eficiente de indemnización que ahora está en vigor.

4 Reparto del peso

Adjuntamos a nuestra presentación a la segunda reunión del Grupo de Trabajo (documento 92FUND/WGR.3/8/3) un folleto con un análisis de 360 derrames de petroleros que tuvieron lugar entre 1990 y 1999 (pueden solicitarse más ejemplares). Este estudio demuestra que la aplicación de los límites del CRC y del Fondo de 1992 a los 360 derrames habría dado como resultado el compartir equitativamente el costo total de la indemnización entre los propietarios del buque y de la carga. Ello está de acuerdo con el principio de compartir entre las industrias de los petroleros y del petróleo, que guió a los que redactaron los instrumentos originales. Por lo tanto se debe tener sumo cuidado para no socavar ningún elemento del sistema de responsabilidad existente que ha funcionado bien en la práctica para indemnizar a la víctima con prontitud y compartir el costo entre las dos industrias que se han identificado como los contaminadores. Con todo, las circunstancias cambian y acogemos con beneplácito los incrementos de los límites de ambos Convenios que entrarán en vigor en noviembre de 2003. No esperamos que se reduzca la parte del peso del propietario del buque a consecuencia de estos aumentos, teniendo en cuenta que aproximadamente el 95% de todas las reclamaciones en los últimos diez años habrían sido

pagadas enteramente por los propietarios de buques dentro de los actuales límites del CRC de 1992.

5 Tercer nivel

También acogemos con beneplácito la introducción de un tercer nivel de indemnización que conforte a aquellos Estados que crean que los límites de 2003 serán aún insuficientes. Reconocemos que el tercer nivel aumenta en potencia el riesgo financiero del Fondo en casos de derrames importantes de hidrocarburos en aquellos Estados que ratifiquen el Protocolo del tercer nivel y que, si se confirmase, esto aumentaría el costo para los receptores de hidrocarburos en aquellos Estados. El que esto llegue a realizarse depende, desde luego, de la futura pauta de los casos de derrames de hidrocarburos en aquellos Estados. Con todo, el reconocimiento de este potencial nos llevó a proponer en nuestras presentaciones anteriores un aumento voluntario de los límites mínimos del CRC en aquellos Estados que ratificasen el Protocolo del tercer nivel (documentos 92FUND/WGR.3/8/9 y 92FUND/A.6/4/3). Sin embargo, como se señaló en la descripción detallada del plan que se expuso en el documento 92FUND/A.6/4/3, el aumento voluntario funcionaría para beneficio de todos los contribuyentes al FIDAC, no sólo en aquellos Estados que optasen por el tercer nivel. Es más, el aumento voluntario funcionaría tanto si entrase en juego o no el tercer nivel en un Estado que hubiera ratificado el Protocolo del tercer nivel. Por lo tanto los propietarios de buques pagarían más de una manera regular (además de pagar el costo constante del seguro a fin de satisfacer sus obligaciones existentes conforme al CRC de 1992), mientras que los propietarios de la carga que contribuyesen al tercer nivel lo harían sólo cuando ocurriese un siniestro de suficiente envergadura, un suceso raro, dado que sólo una reclamación de las examinadas tiene el potencial de rebasar los límites de 2003.

Seguimos comprometidos con el reparto equitativo y creemos, basándonos en las cifras de reclamaciones del último decenio, que esto se logrará mediante esta iniciativa voluntaria. Sin embargo, sugeriríamos también que ello sea revisado dentro de los tres a cinco años siguientes a la entrada en vigor del tercer nivel, a la luz de las estadísticas de reclamaciones en esa época.

6 Límite mínimo voluntario para buques tanque

El plan propuesto fue esbozado en nuestra presentación a la sesión de octubre (documento 92FUND/A.6/4/3) como sigue:

i. El plan sólo se aplicaría en el caso del derrame de un buque tanque que afectase a un Estado Parte en el tercer nivel cuando se impusiese responsabilidad en virtud del CRC92. El plan surtiría efecto al mismo tiempo que entre en vigor el tercer nivel. El pabellón del buque o el propietario de la carga no sería pertinente.

ii. Tendría que rebasarse el límite del CRC (incluidos los aumentos que entran en vigor en 2003), pero el plan funcionaría incluso si las reclamaciones no llegan al tercer nivel.

iii. La responsabilidad del propietario del buque tanque con arreglo al plan no excedería del límite del CRC más la parte voluntaria.

iv. El propietario del buque tanque celebrarían un contrato con el FIDAC para reembolsar las reclamaciones pagadas que excedan el límite enmendado del CRC92. Por consiguiente, todos los contribuyentes al Fondo de 1992 se beneficiarían en las circunstancias en las que fuese aplicable el plan.

v. Se tratará de encontrar un mecanismo que evite que los propietarios de buques tanque tengan que suscribirse al plan por separado.

vi. Los clubes garantizarían la responsabilidad contractual al Fondo bajo el acuerdo a reserva únicamente de las defensas disponibles para los propietarios de buques y los aseguradores en virtud del CRC.

Desde la última sesión hemos estado perfeccionando los acuerdos necesarios para poner en práctica el plan. Estos proyectos de acuerdos ya están casi en su forma final, y es de esperar que habrán sido examinados conjuntamente con el Director de los Fondos de 1992 antes de la sesión de abril. Teniendo en cuenta los contactos oficiosos en la última reunión del Grupo de Trabajo y en reuniones posteriores con los Estados, se ha decidido pedir a los consejos de dirección de los Clubes que estudien la propuesta del OCIMF, de 20 millones de DEG, para su adopción como límite voluntario mínimo de la responsabilidad de los propietarios de buques en virtud del CRC.

Cabe destacar sin embargo, una vez más, que esta propuesta se formula en el contexto de los Convenios de 1992. Se sigue por lo tanto que, si se enmendase cualquier elemento esencial de los Convenios de 1992 que afecte a la responsabilidad de los propietarios de buques tanque, éstos y sus Clubes se reservan el derecho a retirarse del plan.

7 Conclusión

En sus reuniones anteriores, el Grupo de Trabajo ha identificado una serie de cuestiones que se creía exigían un examen más a fondo a largo plazo. Muchas de estas cuestiones se han hecho menos apremiantes con la perspectiva del aumento de los límites, tanto los que entrarán en vigor en 2003 como los que entrarán en vigor después de ese año. Otros temas que se incluyen en esa lista se han examinado anteriormente en este texto y también en ponencias anteriores presentadas por el Grupo Internacional y por otras delegaciones. En lo que respecta a estas cuestiones, parece claro que en todos los casos la posición del demandante empeorará si se vuelven a abrir los Convenios. Por lo tanto, instaríamos respetuosamente a los Estados a considerar si se ha de emprender una nueva revisión, una vez que haya sido acordado el Protocolo por el que se introduce el tercer nivel y se haya implantado el límite voluntario mínimo.