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.3/11/2
25 marzo 2002
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

CONSTITUCIÓN DE UN FONDO COMPLEMENTARIO

Presentado por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras

Resumen:	OCIMF apoya con firmeza el proyecto de Protocolo del Fondo Complementario Internacional como solución provisional. Como solución permanente este documento propone que los propietarios de buques participen con los receptores de hidrocarburos en el Fondo Complementario Internacional. Ello servirá para eliminar los buques de calidad inferior y además se traducirá en el reparto equitativo de la carga de la indemnización. OCIMF cree que esto puede lograrse con la adopción de un Protocolo al CRC de 1992 y una revisión, a su tiempo, del Protocolo del Fondo Complementario Internacional.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a prestar consideración a las propuestas del párrafo 5 del presente documento y a considerar su inclusión en sus recomendaciones a la Asamblea del Fondo.

1 Introducción

1.1 Los 42 miembros del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) comprenden casi todas las principales compañías petroleras del mundo.

1.2 Los miembros de OCIMF son responsables del transporte marítimo de al menos el 30% de un total anual estimado en 2 000 millones de toneladas de petróleo y productos de petróleo.

1.3 Los miembros de OCIMF son contribuyentes muy importantes al Convenio del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (FIDAC), proporcionando aproximadamente el 60% del valor total del Fondo.

1.4 Por consiguiente, los miembros de OCIMF tienen considerable interés en el desarrollo de los Convenios CRC y del Fondo, y el OCIMF presenta las siguientes propuestas como parte de su contribución a este importante debate internacional.

2 El Fondo

2.1 Los miembros de OCIMF han participado activamente en el desarrollo de los planes internacionales de indemnización por derrames de hidrocarburos desde que fueron introducidos por vez primera en el decenio de 1960. Creemos que existen dos importantes criterios para tales planes:

2.1.1 Las personas que sufren perjuicios de los derrames de hidrocarburos deben ser indemnizadas apropiada y puntualmente.

2.1.2 El plan de indemnización debe ser consistente con el objetivo general de mejorar la seguridad marítima y reducir el acaecimiento de derrames de hidrocarburos.

2.2 El primer criterio ha sido cumplido en general por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, que prevén la prestación de fondos por los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos respectivamente, si bien la contaminación procedente del hundimiento del *Erika* frente a Francia en 1999 ha centrado la atención sobre la cuantía de indemnización disponible. Los nuevos límites propuestos para el CRC de 1992 y los Protocolos del Fondo elevarán los límites actuales en un 50,37% y se prevé que entrarán en vigor en noviembre de 2003. Este aumento es apoyado por los miembros internacionales de OCIMF.

2.3 No obstante, el segundo criterio puede quedar comprometido por la introducción del Fondo Complementario Internacional, en la medida en que se tiene intención de que sea financiado solamente por los receptores de hidrocarburos.

2.4 El Grupo Internacional de Clubes P & I ha hecho ver que en el último decenio, los costos globales de indemnización han sido compartidos equitativamente entre los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos, y por lo tanto el sistema ha estado en equilibrio considerado a lo largo de ese periodo. Sin embargo, este análisis histórico no considera el efecto sobre las futuras responsabilidades de contaminación de los P & I procedentes de la eliminación acelerada de los buques de menor dimensión de un solo casco, los regímenes más rigurosos de inspección voluntaria de los fletadores y el impacto del proyecto de Protocolo del Fondo Complementario Internacional.

3 Fondo Complementario

3.1 En octubre de 2001, la Asamblea del Fondo de 1992 adoptó un proyecto de Protocolo para constituir un Fondo Complementario Internacional que proporcionaría un fondo sustancial adicional para aquellos Estados Partes que decidiesen 'optar por el ingreso'. Este Protocolo ha sido enviado al Comité Jurídico de la OMI con la solicitud de que se convoque una Conferencia Diplomática en 2003.

3.2 El OCIMF ha apoyado el proyecto de Protocolo, financiado al principio enteramente por los receptores de hidrocarburos, sobre la base de que se trata de una "Solución provisional" en reconocimiento de la necesidad de preservar la índole global del sistema existente.

3.3 El Fondo Complementario Internacional, financiado a perpetuidad enteramente por los receptores de hidrocarburos, sin contribución de los propietarios de buques, claramante distorsionaría el equilibrio entre las contribuciones de los propietarios de buques y de los receptores de hidrocarburos. Además protegería al propietario de un buque de calidad inferior de las consecuencias de sus acciones y por lo tanto no brindaría incentivo para mejorar ya sea la calidad de su buque o las normas para su explotación. Es más, entrañaría que los Clubes P & I no

estuviesen expuestos a las consecuencias plenas de proporcionar cobertura a buques de calidad inferior. Como tal, un dispositivo de esta índole, al tiempo que aumenta la indemnización disponible, facilitará con todo que continúe la explotación de buques de calidad inferior.

3.4 Por consiguiente OCIMF abriga la sólida convicción de que es esencial para el propietario del buque y sus aseguradores P & I tener una participación significativa en el Fondo Complementario, brindando con ello un incentivo tangible para los buques de calidad superior y la explotación de los mismos, y mantener el principio del riesgo equilibrado entre el propietario del buque y los receptores de hidrocarburos. Este es el fundamento de los regímenes actuales y es la clave de cualquier solución duradera.

4 Solución provisional

4.1 Aunque OCIMF apoya el Fondo Complementario Internacional, tenemos graves preocupaciones de que este Fondo esté poco poblado, con un reducido número de contribuyentes (principalmente miembros de OCIMF) y que el impacto del costo en cada contribuyente sea en potencia enorme. Muchos contribuyentes estarán presentes en cada uno de los Estados que 'optasen por el ingreso' y por lo tanto serán contribuyentes principales en cada uno de esos Estados y al Fondo en su totalidad. Así habrá una pérdida de mutualidad tanto a nivel de Estado como de contribuyente.

4.2 El apoyo de OCIMF a este dispositivo de financiación provisional tiene como premisa que el límite del Fondo Complementario Internacional refleje la estimación realista del costo de los daños de contaminación por hidrocarburos en un futuro previsible. OCIMF cree que esto no debería exceder de 400 millones de Derechos Especiales de Giro. A OCIMF le concierne porque un límite superior a 400 millones de DEG puede muy bien constituir una desincentivación para que se afilien algunos Estados Partes y un cobro poco razonable a los pequeños receptores en los Estados Signatarios. Además nos concierne que un límite excesivo del Fondo Complementario atraiga reclamaciones inmerecidas que derroten el objetivo de que los Estados Partes puedan indemnizar pronta e íntegramente a las víctimas reales, perpetuando la amenaza del prorrateo.

5 Solución permanente

5.1 OCIMF cree que la solución duradera requiere lo siguiente:

La introducción de un Protocolo al CRC de 1992 en aquellos Estados Partes en el Fondo Complementario Internacional para proporcionar un límite revisado de responsabilidad para los propietarios de buques, que tenga como resultado su participación en este fondo sobre una base de dólar por dólar con los receptores de hidrocarburos.

OCIMF cree que enmendar el CRC de 1992 mediante un Protocolo no retrasaría la introducción del Fondo Complementario Internacional.

OCIMF cree además que sería ser posible que los propietarios de buques y sus aseguradores brinden un plan provisional mediante el cual puedan participar en el Fondo Complementario Internacional mientras continúan los trabajos sobre un Protocolo, tanto para revisar el CRC de 1992 en gran medida en concordancia con el plan ofrecido por los Clubes P & I con respecto al límite de los buques de pequeña dimensión, como para desarrollar un Fondo Complementario Internacional permanente y compartido.

5.2 El costo de participación de los propietarios de buques en el Fondo Complementario Internacional sería sufragado por el seguro, que OCIMF acepta será incorporado en última instancia en la tarifa de flete y brindaría una oportunidad para que los Clubes P & I, a través de sanciones de las primas de seguro, diferencien la calidad de los buques basada en su historial.

6 Conclusión

6.1 Constituye responsabilidad exclusiva y única del propietario del buque disponer y mantener un buque seguro y navegable. Este es un principio largamente establecido que está comprendido en todos los Convenios Internacionales pertinentes y contra el cual no cabe objeción racional o razonable.

6.2 La participación significativa del propietario del buque en el Fondo Complementario Internacional constituirá una demostración visible de su deseo de facilitar un buque seguro y una explotación segura y ambientalmente responsable. Esto preservará también el equilibrio proporcional entre el propietario del buque y los intereses de hidrocarburos.

6.3 OCIMF se compromete totalmente con la explotación segura y ambientalmente responsable de los petroleros. Creemos que estas enmiendas de los Convenios crearán una mejora duradera y positiva que conduzca a la eliminación de los buques de calidad inferior.