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.3/14/10
20 enero 2003
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Resumen:	Aunque el accidente del *Prestige* y la contaminación resultante sean de lamentar, es esencial deslindar el examen de las circunstancias del desafortunado siniestro del petrolero y las medidas que podrían aplicarse eficazmente para la seguridad y prevención de la contaminación del examen de las cuestiones relativas a la responsabilidad e indemnización. Varias iniciativas de la OMI y del sector marítimo encaminadas a prevenir los derrames de hidrocarburos de los petroleros y que se han ido introduciendo con el paso de los años ya están en vigor, y actualmente se debaten más propuestas. Así que los regímenes de responsabilidad e indemnización deberían centrarse en el objeto para el cual fueron concebidos, a saber, proporcionar indemnización pronta y suficiente a las víctimas de derrames de petroleros. Si se acepta que la provisión de una indemnización oportuna y suficiente a las víctimas es el objetivo principal, propondríamos conseguirlo mediante la constitución a un nivel adecuado de un Fondo Complementario de tercer nivel en la Conferencia Diplomática de mayo de este año. Esta propuesta, junto con el incremento voluntario del límite para los buques pequeños, se hará sin que sea necesario experimentar los problemas respecto al derecho de tratados o a la transición que supondría sin duda una revisión importante del régimen.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a prestar consideración a la información y puntos de vista expuestos en el presente documento.

1 Introducción

INTERTANKO cuenta entre sus miembros alrededor de 2 000 petroleros y químicos controlados por empresas en 45 naciones marítimas. La condición de miembro está abierta a los armadores independientes de petroleros que satisfacen los criterios de calidad de INTERTANKO. Los miembros deben cumplir como requisito mínimo que sus petroleros estén clasificados por una sociedad de clasificación miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación y matriculados en un club del Grupo Internacional de Clubes P&I, y no tener ningún registro de control del Estado Rector del Puerto para sus petroleros o un registro combinado del Estado Rector del Puerto para su flota, que sea motivo de inquietud respecto a que sus procedimientos y prácticas operativos no satisfagan las normas aceptadas internacionalmente.

2. Medidas para mejorar la seguridad de los petroleros y la prevención de la contaminación

2.1 Las medidas acordadas por la OMI sobre la eliminación progresiva de buques de un solo casco y la calidad operativa y técnica, los regímenes de inspección previa de las empresas petroleras y el control de las escalas terminales de los petroleros en todo el mundo, la mejora de los procedimientos de clasificación, el control reforzado del Estado Rector del Puerto y la adecuada implementación y aplicación de las reglamentaciones existentes por el Estado de abanderamiento, combinados con la atención de los propietarios a las normas y calidad ya están proporcionando grandes beneficios. Además, cabe destacar que se están tramitando nuevas medidas propuestas sobre la eliminación progresiva y la calidad técnica. No sugerimos en modo alguno que habría que quedarse satisfecho, sino que para mejorar aun más la situación la elección debería centrarse en aquellas medidas probadas que establecen la diferencia. La combinación de estas medidas ha resultado en un enfoque muy amplio de la calidad en el sector de los petroleros.

2.2 Es discutible si el enfoque de los propietarios de petroleros sobre la calidad será más exigente o si el comportamiento de las partes sujetas a responsabilidad se verá influenciado por los cambios en el régimen de responsabilidad, con el intento de desplazar el riesgo financiero entre los distintos sectores y sus aseguradores. La sustitución de la flota de petroleros durante los años anteriores ha alcanzado niveles históricos con más de 78 mil millones de dólares de EE. UU. invertidos en el arqueo de petroleros de doble casco por los propietarios durante los últimos 10 años, y el enfoque en la calidad y seguridad ya se encuentra a un nivel muy alto.

2.3 Estos comentarios no son un intento de restar importancia a las serias consecuencias que representan los accidentes de derrame de hidrocarburos como el del *Prestige* y del *Erika* para quienes se encuentran en las regiones afectadas. No obstante, debe recordarse que los accidentes de este tipo son una excepción dentro de una tendencia a la reducción de accidentes, tal como puede apreciarse en el anexo 1 de este documento basado en las estadísticas del ITOPF, que muestran claramente una tendencia descendente significativa y sostenida en derrames de hidrocarburos de los petroleros desde 1990. En el mismo periodo, la actividad del transporte de crudo en petroleros ha aumentado en casi el 30%, de 6,2 billones a más de 8 billones de toneladas-milla, en 1990 y 2001 respectivamente.

2.4. El sector de los petroleros ha entablado debates positivos en busca de nuevas medidas para impedir que tales catástrofes, que involucran cargamentos particularmente contaminantes, se produzcan en zonas sensibles o en otras partes y seguirá trabajando con las administraciones actuales en los próximos meses para encontrar medidas técnicas y operativas adecuadas que realmente establezcan la diferencia suprimiendo las empresas restantes de transporte de alto riesgo.

2.5 Pensamos que la exposición de estos antecedentes es útil ya que da una indicación de las medidas que han probado su eficacia en la reducción de los derrames accidentales de hidrocarburos de los petroleros. También puede ser útil como telón de fondo para cualquier previsión sobre la evolución de la tendencia de los derrames accidentales de petroleros en el futuro.

3. **El problema de los instrumentos múltiples: la solución del tercer nivel**

3.1 Pese a los esfuerzos loables desplegados por las administraciones y por el FIDAC, la confusión y problemas derivados de la transición del régimen de 1969/1971 al de 1992 ilustra el nivel de dificultad que existiría si se introdujeran enmiendas importantes al régimen de indemnización existente a través de nuevos instrumentos. Si se acepta que la provisión de una indemnización oportuna y suficiente a las víctimas es el objetivo principal, propondríamos conseguirlo mediante la constitución a un nivel adecuado de un Fondo Complementario de tercer nivel en la Conferencia Diplomática en mayo de este año.

3.2 Reiteramos que los propietarios de los buques, por medio de un ajuste voluntario del límite para buques pequeños a propuesta del Grupo Internacional de Clubes P&I, han demostrado su buena voluntad de tratar las preocupaciones con respecto a un desequilibrio observado en las contribuciones de los sectores de hidrocarburos y del transporte marítimo. Estos cambios pueden efectuarse sin tener que exponer el sistema a un proceso similar al que se produjo con la supresión progresiva del régimen de 1969/1971. Cualquier revisión importante necesitaría la coexistencia de varios instrumentos del tratado por un periodo prolongado hasta la adhesión eventual de las partes existentes a los nuevos regímenes, claro que la adhesión de todas las partes existentes es una conjetura.

4. **Encauzamiento de la responsabilidad: la responsabilidad como medida para influir en el comportamiento**

4.1 Consta que INTERTANKO apoya totalmente el régimen existente y cualquier mejora y aumentos de los límites que puedan adoptarse dentro del sistema. Pese a la reacción de varios propietarios de petroleros, que observan que se les hace responsables potencialmente de las acciones de otro grupo de personas que toman decisiones por medio de las disposiciones de encauzamiento del Convenio de Responsabilidad Civil, INTERTANKO cree firmemente que la única manera de garantizar la indemnización eficaz y justa de las víctimas de daños por contaminación de hidrocarburos es proteger el encauzamiento de la responsabilidad hacia el propietario registrado del buque con el fin de evitar la necesidad de que las víctimas tengan que establecer primero la parte culpable antes de buscar indemnización. Con la contribución de los intereses de la carga a través de los pagos de los receptores de la carga al fondo, los propietarios de los petroleros aceptan que los sectores con mayor interés económico en el transporte de hidrocarburos están contribuyendo en términos en general similares.

5 **Conclusiones**

5.1 INTERTANKO opina que el sistema actual ha funcionado muy bien prestando servicios a los intereses de las víctimas de derrames de hidrocarburos en todo el mundo. Con la protección adicional que estará disponible mediante el Fondo Complementario de tercer nivel, se tratarán varias preocupaciones puestas de relieve durante los últimos años, principalmente, el nivel general de indemnización disponible para las víctimas de derrames de hidrocarburos en áreas particularmente sensibles y la capacidad para liquidar puntualmente las reclamaciones. Somos conscientes de que podrían surgir problemas similares o más complicados que los encontrados durante la transición del régimen de 1969/1971 al régimen de 1992 si tuviera que introducirse un nuevo régimen que requiriese la coexistencia de varios instrumentos nuevos de tratado, en espera de su posible ratificación por los Estados o su entrada en vigencia junto con los convenios existentes.

5.2. Una mayor reducción de la cantidad y la gravedad de derrames de hidrocarburos, en opinión del sector de los petroleros y tal como lo demuestra el registro de seguimiento actual, se obtendrá más fácilmente por medio de una aplicación y puesta en vigor estrictas y continuadas de las medidas adoptadas por la OMI a través del Comité de Seguridad Marítima (CSM), el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) y otros comités. Un incremento de la seguridad y la prevención de la contaminación también se promoverá eficazmente a través de la elaboración continuada, en

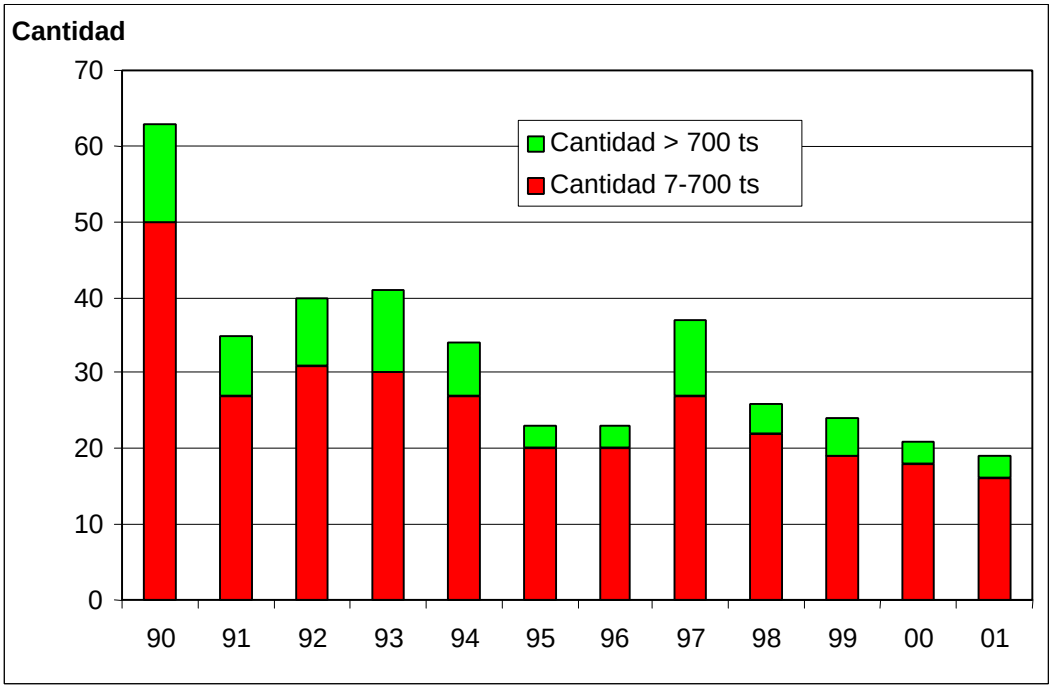
colaboración con los intereses de los hidrocarburos, de medidas adicionales de gestión técnica, operativa y de seguridad.

5.3 Los propietarios de los petroleros siguen estando comprometidos con estas medidas e impulsan a las administraciones a apoyarlas de modo similar a través de los mecanismos adecuados en la OMI y otros organismos. En la medida en que los Estados decidan continuar el debate sobre el sistema de responsabilidad y si se acepta que el objetivo principal es la provisión de una indemnización oportuna y suficiente a las víctimas, propondríamos conseguirlo mediante la constitución a un nivel adecuado de un Fondo Complementario de tercer nivel en la Conferencia Diplomática en mayo de este año.

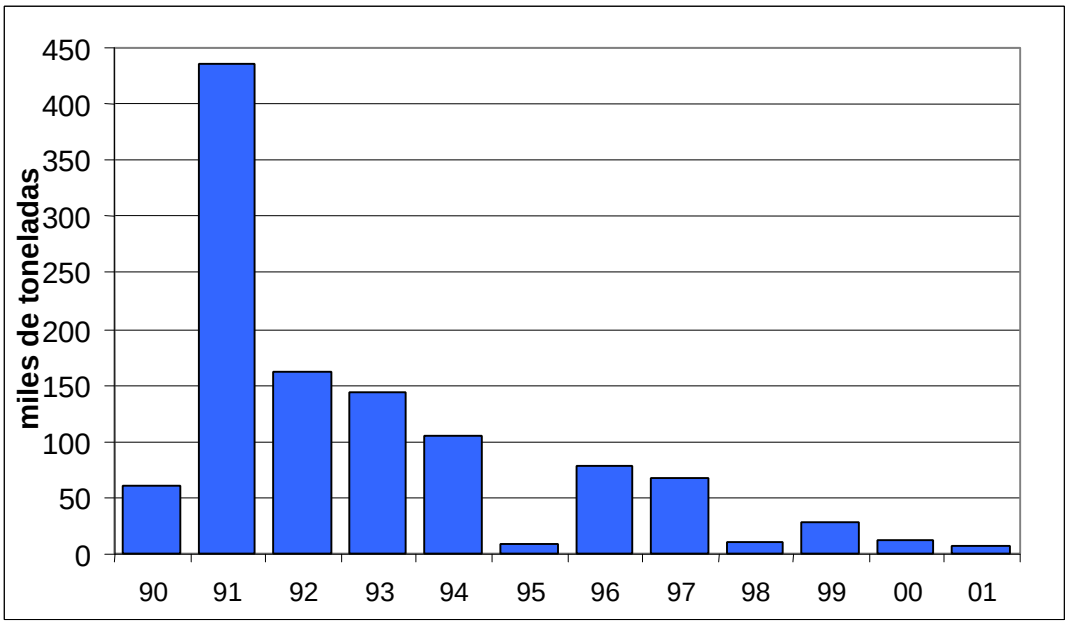
* * *

ANEXO I

Incidencia anual de los derrames de petroleros en el periodo de 1990-2001
Fuente: ITOPF



Cantidad anual de hidrocarburos perdidos por los accidentes de petroleros en el periodo de 1990-2001 (en miles de toneladas)
Fuente: ITOPF



En el mismo periodo la actividad de transporte de crudo en petroleros ha aumentado de 6,2 billones a más de 8 billones de toneladas-milla, entre 1990 y 2001 respectivamente.