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.3/14/13
22 enero 2003
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE LOS BUQUES

Presentado por el Reino Unido

Resumen:	En reuniones anteriores del Tercer Grupo de Trabajo Intersesiones se ha estimado necesario revisar la responsabilidad del propietario del buque y los límites existentes en virtud del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (CRC de 1992). El Reino Unido propone que el Grupo de Trabajo elabore medidas apropiadas de revisión de los procedimientos de aceptación tácita a los regímenes del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a tener en cuenta las cuestiones abordadas en este documento y las recomendaciones de la sección 4.

1 Introducción

El Reino Unido estima que la adopción de un tercer nivel de indemnización del Fondo de 1992 reviste una extrema importancia. Sin embargo, el Reino Unido considera también que hay razones de peso para mantener un equilibrio adecuado entre la responsabilidad financiera de los propietarios de los buques y los intereses de la carga a todo lo largo del régimen y, por lo tanto, apoya el estudio continuo de esta cuestión por parte del Grupo de Trabajo. A este respecto, el Reino Unido propone que el Grupo de Trabajo elabore unas medidas apropiadas de revisión de los procedimientos de aceptación tácita de los regímenes del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo para garantizar que:

a) los límites de la responsabilidad en virtud de los Convenios de 1992 mantengan su valor real para poder admitir reclamaciones de indemnización; y

b) aquellos Estados que no pasen a ser Partes en el Protocolo del Fondo Complementario propuesto retengan un reparto equitativo y equilibrado de la carga de los costos en virtud

de los regímenes de 1992 sin un aumento importante de la cuantía máxima de indemnización disponible en todo momento.

2 Antecedentes

Comité Jurídico de la OMI – incrementos de 2003

En el 82º periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI (LEG 82), convocado en octubre de 2000, los límites de indemnización disponible en virtud de los Protocolos de 1992 se incrementaron en un 50,37% en ambos regímenes, siendo la primera vez que se solicitaba al Comité Jurídico la enmienda de los límites de los Protocolos de 1992 mediante el procedimiento de aceptación tácita previsto en dichos Protocolos. En particular, estos aumentos se adoptaron en relación con siniestros específicos en los que las cifras totales de las reclamaciones reconocidas en aquella época podían exceder el nivel máximo de indemnización en virtud de los Convenios de 1992, esto es 135 millones de DEG (59,7 millones de DEG previstos en el CRC de 1992). Los incrementos acordados en el Comité Jurídico entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2003 y garantizarán que los niveles pertinentes de indemnización disponible en virtud de los Protocolos de 1992 se han establecido en:

CRC de 1992 – 89 800 000 millones de DEG; y

Fondo de 1992 – 203 000 000 DEG.

Durante los debates en el LEG 82 relativos a los incrementos, el Grupo Internacional de Clubes P&I propuso que se lleven a cabo revisiones para aumentar los límites con más regularidad (documento LEG 82/12 párrafo 113). De esta manera se evitarían los incrementos poco frecuentes pero muy importantes a fin de mantener el valor de los límites de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo.

El régimen impone actualmente restricciones en cuanto a los plazos de las revisiones. Teniendo en cuenta el aumento de los límites que se aprobó en el LEG 82, no se podrá **examinar** un incremento mayor de los límites hasta noviembre de 2008 (5 años después de la entrada en vigor de la enmienda anterior – Artículo 15 6) a) del CRC de 1992). Cualquier otra enmienda que pudiere acordarse **no surtirá efecto** antes de que transcurran otros 3 años (artículo 15 7) y 8) del CRC de 1992).

Por consiguiente, la entrada en vigor de cualquier propuesta nueva sólo se producirá al cabo de 11 años, como muy pronto, después de haber sido adoptada previamente por el Comité Jurídico.

El procedimiento de aceptación tácita tiene como razón de ser, entre otras consideraciones, permitir que los miembros del FIDAC adopten decisiones rápidas cuando surjan problemas con respecto a los límites de indemnización. En particular puede facilitar los medios para restaurar el valor real de dichos límites. Sin embargo, las dificultades a la hora de aplicar dichos incrementos en virtud de los textos actuales de los regímenes del CRC de 1992 y del Fondo de 1992 implican la posibilidad de que los niveles pierdan su valor real, o que sea necesario efectuar periódicamente incrementos importantes en detrimento de los propietarios de los buques, aseguradores, intereses de la carga y demandantes. El proceso tan prolongado y que absorbe el tiempo que existe en los regímenes del CRC de 1992 y del Fondo de 1992 para aumentar los límites de hecho impide que se consiga ese objetivo si la necesidad de reaccionar rápidamente a los problemas relacionados con los límites surge al cabo de 5 años de la entrada en vigor de cualquier enmienda previa.

3 Propuesta

El Reino Unido propone la enmienda del procedimiento de aceptación tácita en los regímenes del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo con el fin de permitir una revisión automática de los límites, y ello de conformidad con una fórmula adecuada que provocase cualquier incremento.

Este método podría apoyarse con un acuerdo de cambios menos frecuentes que tome en cuenta cualquier factor especial que resulte inadecuado para el procedimiento de revisión automática. Sin embargo, a fin de facilitar el examen de este tema al Grupo de Trabajo, el Reino Unido insta especialmente al Grupo de Trabajo a aceptar que la Secretaría del FIDAC revise:

a) el valor del costo total de cada siniestro individual que ha sido regido, y pagado, en virtud del régimen del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo; y

b) una evaluación de los costos futuros de los derrames de hidrocarburos, basada en un supuesto de inflación razonable aplicado al costo total de cada siniestro individual regido, y pagado, en virtud del régimen del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo.

Esta revisión podría dar una imagen clara al Grupo de Trabajo sobre el reparto real del pago entre el propietario del buque y los intereses de la carga, así como una estimación de la manera en que dicho reparto puede proyectarse en el futuro. Además, podría ayudar al Grupo de Trabajo a considerar las medidas que permitan enmendar el procedimiento de aceptación tácita y a reflejar el valor real de los límites del régimen en el futuro.

El Reino Unido propone en especial que la Secretaría lleve a cabo un análisis de los costos de cada siniestro regido, y pagado, por los regímenes del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo de acuerdo con su valor real en 2003, **así como con** las dos fechas más próximas en que un incremento de los límites de la responsabilidad puede entrar en vigor en virtud del procedimiento de aceptación tácita, por ejemplo 2011 y 2019.

Naturalmente, hay muchas maneras, lo mismo que índices de inflación, que se podrían emplear para dar el valor real de los costos en 2003, y una actualización de costos. Sin embargo, si el Grupo de Trabajo acepta solicitar a la Secretaría del FIDAC que lleve a cabo dicha revisión, el Reino Unido propone que esta labor utilice estadísticas de inflación aplicables a escala individual, establecidas con una base anual desde el momento en que ocurrió el derrame en el Estado Miembro donde tuvo lugar el siniestro específico. Este sistema permitiría evitar que los costos resulten desproporcionados si se usa un índice de inflación 'promedio' mundial.

Al reconocer que no es posible ofrecer una imagen totalmente precisa de los costos futuros de los derrames, el Reino Unido propone que la Secretaría del FIDAC también suministre unas previsiones de los costos de los siniestros (ya ocurridos) en 2011 y 2018, basadas en los aumentos de la inflación en el pasado. Así se podría obtener el costo estimado de cada derrame de hidrocarburos en ambos periodos señalados.

El Reino Unido reconoce que tanto los costos, como la frecuencia y la extensión de los derrames en el futuro son totalmente imprevisibles. Entre los factores importantes que tienen una incidencia en los costos se incluye el tipo de hidrocarburo, la cantidad derramada y el caudal del derrame, la localización, la rapidez de la limpieza y los efectos de las normas de seguridad aplicables.

Sin embargo, el Reino Unido estima que redunda en beneficio de los intereses de todos los Estados Contratantes de los regímenes del CRC de 1992 y del Fondo de 1992 considerar la enmienda de los procedimientos de aceptación tácita en los Protocolos de 1992, independientemente del Protocolo del Fondo Complementario propuesto. El Reino Unido opina también que dicha consideración, tan necesaria como detallada, no se puede dar hasta que el Grupo de Trabajo tenga una imagen clara del reparto de los costos de los siniestros, así como de la manera en que dicha distribución puede proyectarse en el futuro.

El Reino Unido se basa en la información sobre el costo de los siniestros que figuran en el documento presentado por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) en este periodo de sesiones del Grupo de Trabajo, y el documento presentado por el Grupo Internacional de Clubes P&I al Grupo de Trabajo de junio de 2001 (92 FUND/WGR.3/8/3). Sin

embargo, con el objetivo de garantizar que el Grupo de Trabajo pueda proporcionar una imagen imparcial y exacta de los costos totales de todos los siniestros regidos, y pagados por los regímenes del Convenio de Responsabilidad Civil/Fondo, el Reino Unido cree que la Secretaría del FIDAC es la más adecuada para llevar a cabo dicha revisión contando para ello con la necesaria ayuda de los sectores industriales pertinentes.

4 Conclusión

El Reino Unido invita al Grupo de Trabajo a:

a) acordar, en principio, que el procedimiento de aceptación tácita necesita una enmienda, y

b) acordar la recomendación que la Secretaría del FIDAC efectúe una revisión de los siniestros regidos, y pagados por los regímenes del Convenio de Responsabilidad Civil/Fondo a fin de determinar el valor actual de los siniestros ocurridos, y proyectar los costos futuros de dichos siniestros, basándose en supuestos de inflación razonables.