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.3/14/14
30 enero 2003
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

APLICACIÓN UNIFORME DE LOS CONVENIOS Y OTRAS CUESTIONES AFINES

Presentada por Japón

Resumen:	Japón cree que cada demandante en cualquier siniestro debe ser indemnizado de manera justa e igual mediante la aplicación estricta y uniforme de los Convenios y del Manual de Reclamaciones, y no debemos escatimar esfuerzos por lograr este objetivo.
Medidas que han de adoptarse:	Véase el párrafo 4.

1 Introducción

Japón reconoce que el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos ha desempeñado un papel importante como sistema internacional de socorro para las víctimas de la contaminación por hidrocarburos desde la creación del Fondo de 1971. Sin embargo, Japón reconoce también que hay algunas cuestiones que abordar, como se trató en este Grupo de Trabajo. El objetivo de este documento es dejar en claro nuestra postura en cuanto a las propuestas del Grupo de Trabajo.

2 Aplicación uniforme de los Convenios

2.1 Japón reconoce que cada demandante en cualquier siniestro debe ser tratado de manera igual, de modo que el régimen de indemnización pueda funcionar al máximo. Por consiguiente, Japón apoya la iniciativa propuesta por la 4ª reunión del Grupo de Trabajo de que los FIDAC elaboren una base de datos de las decisiones judiciales de los Estados Miembros sobre la interpretación y aplicación de los Convenios, así como importantes decisiones de los órganos rectores de los FIDAC, y que se debe poner a disposición del usuario en su sitio en la Red.

2.2 Japón cree también que es necesario que el Fondo haga accesible su evaluación de las reclamaciones en cada siniestro y asegure la transparencia del proceso de examen mediante la aplicación estricta y uniforme de los Convenios. A fin de asegurar la aplicación uniforme para todos los demandantes, el Fondo debe establecer criterios específicos y definitivos para la

evaluación de las reclamaciones basados en el Manual de Reclamaciones y debe ser consistente en el examen de las reclamaciones de cada nuevo siniestro haciendo referencia a los casos precedentes.

2.3 Como ha habido más bien pocos casos que entrañen pérdidas económicas puras en el sector del turismo, Japón cree que al examinar reclamaciones futuras como las del siniestro del *Prestige* resulta particularmente útil hacer accesible la información sobre cómo ha evaluado el Fondo las reclamaciones del sector de turismo en casos pasados, incluidos los siniestros del *Nakhodka* y del *Erika*. Por lo tanto, Japón propone que la Secretaría facilite un informe sobre este tema.

3 Margen de utilidad sobre las reclamaciones por equipo utilizado para controlar y prevenir la contaminación por hidrocarburos

3.1 Existe la posibilidad de que el equipo especializado de respuesta reduzca al mínimo el costo total de las reclamaciones. Sin embargo, Japón cree que se debe considerar cuidadosamente el margen de utilidad sobre las reclamaciones debido a lo siguiente.

- Como foro existente, el Convenio de Cooperación (OPRC) tiene la responsabilidad primaria por las medidas preparadas para la contaminación por hidrocarburos. Por consiguiente, Japón cree que el Convenio de Cooperación es un marco más apropiado para el debate de incentivos para mantener equipo especializado de respuesta.

- Como se define en el Artículo 1 del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo, "Daños ocasionados por contaminación" significa (a) pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas y (b) el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas. Las reclamaciones de "Daños ocasionados por contaminación" están relacionadas con todo gasto/pérdida en que se haya incurrido efectivamente como se estipula en el Manual de Reclamaciones. Está claro que el propietario del buque y el Fondo son solamente responsables de los daños ocasionados por contaminación de las víctimas y que los Convenios no incluyen la promoción del mantenimiento de equipo especializado de respuesta. Por tanto, si se ha de adjudicar un margen de utilidad para compensar por costes fijos, los Convenios deben ser revisados.

- Como los criterios para adjudicar un margen de utilidad por reclamaciones parecen ser ambiguos y no definitivos, es muy difícil esperar la aplicación uniforme de los criterios en cada Estado Miembro, con lo que se podría socavar el principio de la aplicación uniforme de los Convenios.

3.2 Japón cree que cada demandante en cualquier siniestro debe ser indemnizado de manera justa e igual mediante la aplicación estricta y uniforme de los Convenios y del Manual de Reclamaciones, y no debemos escatimar esfuerzos por lograr este objetivo.

4 Conclusiones

Japón invita al Grupo de Trabajo a:

(a) Convenir en examinar cómo indemnizar a los demandantes en cada siniestro de manera justa e igual mediante la aplicación estricta y adecuada del Manual de Reclamaciones, y considerar la recomendación de que la Secretaría del FIDAC emprenda una revisión de la evaluación del sector de turismo en siniestros pasados;

(b) Considerar cuidadosa y deliberadamente la posibilidad del margen de utilidad propuesto sobre las reclamaciones basado en la interpretación de los Convenios.