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.3/14/2
7 enero 2003
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

PROPUESTA DE REVISIÓN DE LOS CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DE LOS FONDOS

Presentada por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Resumen:

OCIMF propone que se hagan 3 cambios a los Convenios de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos:

(i) El límite de responsabilidad para los propietarios de todos los buques, sin tener en cuenta sus dimensiones, debe ser 90 000 000 DEG en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil ('CRC').

(ii) Todos los buques que transporten hidrocarburos a granel como carga, sin tener en cuenta su cantidad, tendrán que suscribir un seguro u otra garantía financiera conforme al artículo VII del CRC para cubrir la responsabilidad por daños causados a la contaminación por hidrocarburos.

(iii) Cuando las reclamaciones de contaminación por hidrocarburos se hagan en el territorio de un Estado Parte en el CRC, el Convenio del Fondo y el Fondo Complementario, y dichas reclamaciones probablemente rebasen [ ] millones de DEG, la administración y liquidación de tales reclamaciones deberá tramitarse conforme al Memorando de Entendimiento existente entre el Grupo Internacional y los FIDAC.

De este modo OCIMF espera que se pueda disponer de un importante incremento de los fondos de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, al mismo tiempo que se garantiza que los propietarios de buques asumen una mayor carga primaria de los costes de los derrames de hidrocarburos, a fin de alentar un cambio escalonado en la conducta de las operaciones de petroleros que beneficie directamente al medio ambiente y la seguridad marítima.

Medidas que han de adoptarse:

Se invita al Grupo de Trabajo a prestar consideración a las propuestas de OCIMF y a considerar su inclusión en sus recomendaciones a la Asamblea del Fondo.

1 Introducción

1.1 Los 45 miembros del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (‘OCIMF’) comprenden casi todas las principales compañías petroleras del mundo. Los miembros de OCIMF contribuyen aproximadamente con el 60% a los fondos del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (‘FIDAC’). Por consiguiente OCIMF tiene considerable interés en la estructura y funcionamiento de los Convenios CRC y del Fondo.

1.2 OCIMF presentó un examen del régimen internacional de indemnización con particular referencia a la constitución de un Fondo Complementario en un documento del 25 de marzo de 2002 (92FUND/WGR.3/11/2). En dicho documento OCIMF afirmaba que existen 2 importantes criterios para los planes de indemnización por derrames de hidrocarburos:

1.2.1 Las personas que sufren daños debidos a los derrames de hidrocarburos deben ser indemnizadas apropiada y puntualmente; y

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

1.2.3 OCIMF apoya los conceptos que subyacen a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo. Con todo, aunque creía que el primer criterio había sido cumplido en general, le preocupaba que el segundo criterio puede quedar comprometido por la introducción del Fondo Complementario si fuera financiado solamente por los receptores de hidrocarburos. Si bien OCIMF apoyaba el Fondo Complementario financiado inicialmente por los receptores de hidrocarburos como solución provisional, a plazo más largo creía que era un imperativo ambiental que los propietarios de buques tanque participasen en el Fondo Complementario a partes iguales para alentarles a mejorar la seguridad marítima. Esta propuesta ha sido criticada principalmente basándose en que sería técnicamente demasiado difícil de aplicar debido a cuestiones del derecho de Tratados.

2 Propuestas de OCIMF

2.1 Las propuestas de OCIMF siguen siendo las indicadas en 1.2 supra.

2.2 Sin embargo, el segundo criterio corre el riesgo de quedar comprometido por el Protocolo del Fondo Complementario propuesto porque desplaza el peso del sistema hacia los receptores de hidrocarburos en un momento en que lo que se requiere es que los propietarios carguen con una proporción primaria más importante de los costos de los siniestros de contaminación por hidrocarburos, induciendo a los propietarios de buques a mejorar su conducta.

2.3 **Primera propuesta revisada de OCIMF** – dadas las objeciones recibidas a la propuesta original de OCIMF, se ha prestado nueva consideración a otras maneras de lograr los objetivos de OCIMF. Se formulan ahora propuestas que producen un resultado más simple y directo. Por consiguiente OCIMF opina que el límite del CRC para todos los buques (sin tener en cuenta su arqueo o capacidad) debe ser 90 millones de DEG.

2.4 El límite propuesto por OCIMF de 90 millones de DEG para todos los buques es aproximadamente equivalente al límite máximo propuesto del CRC con efecto a partir del 1 de noviembre de 2003 para buques de más de 140 000 toneladas de arqueo bruto ('ab'). Este límite propuesto por OCIMF conforme al CRC de 90 millones de DEG debe ser revisado una vez determinado el nivel superior del Fondo Complementario propuesto en la Conferencia Diplomática que se ha de celebrar en mayo de 2003.

2.5 A continuación se presentan diagramas que indican (i) la posición conforme a los Convenios en noviembre de 2003, (ii) la posición conforme a los Convenios en noviembre de 2003 con el Fondo Complementario y la propuesta voluntaria del Grupo Internacional, y (iii) la posición propuesta conforme a las propuestas de OCIMF.

Figura 1

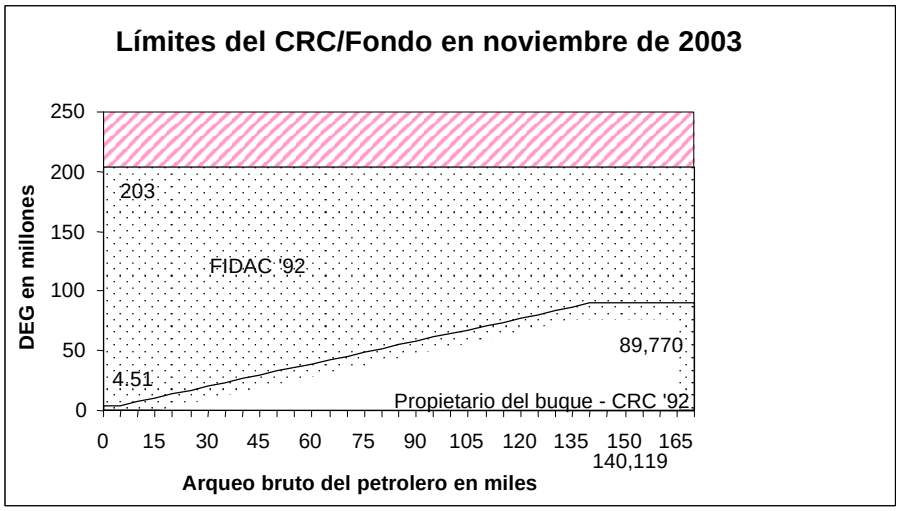


Figura 2

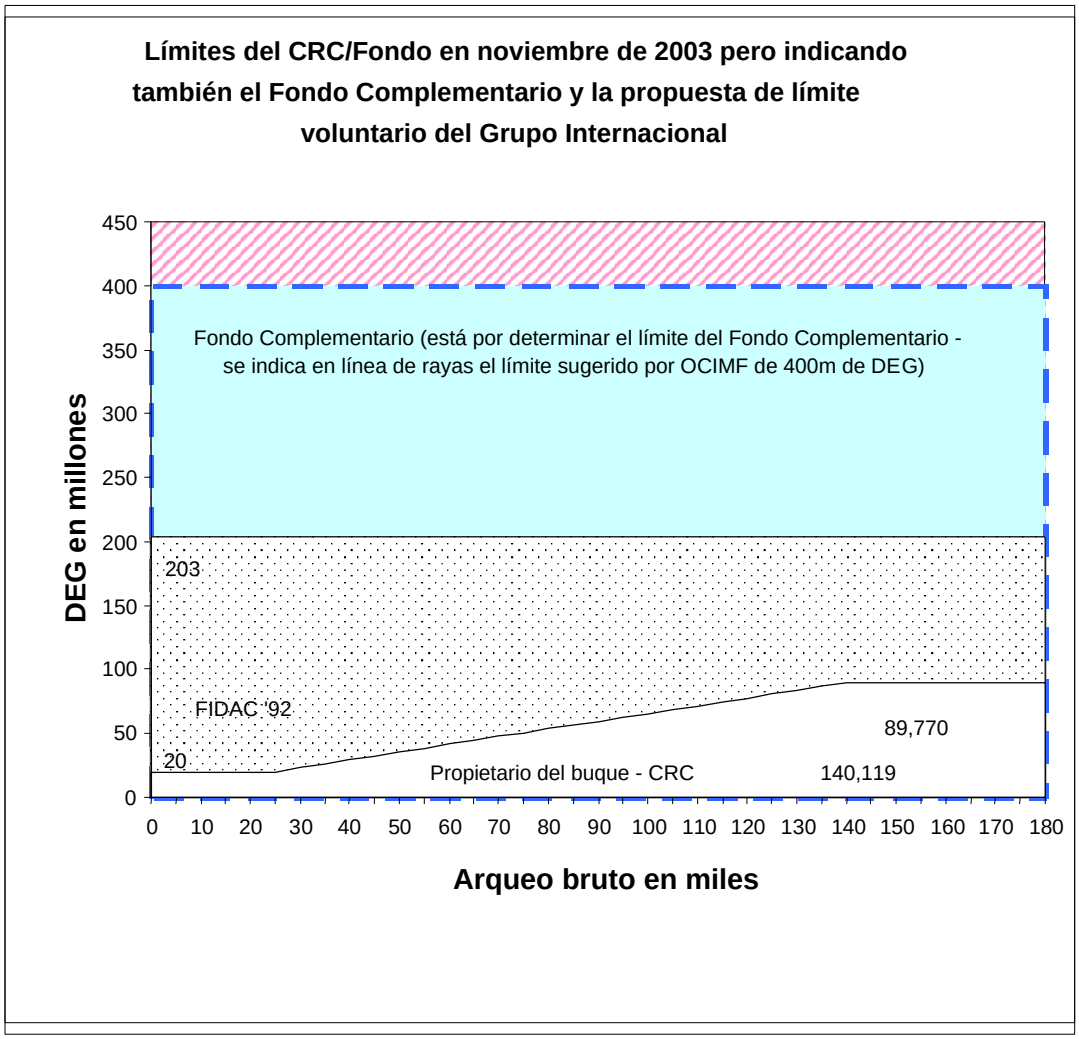
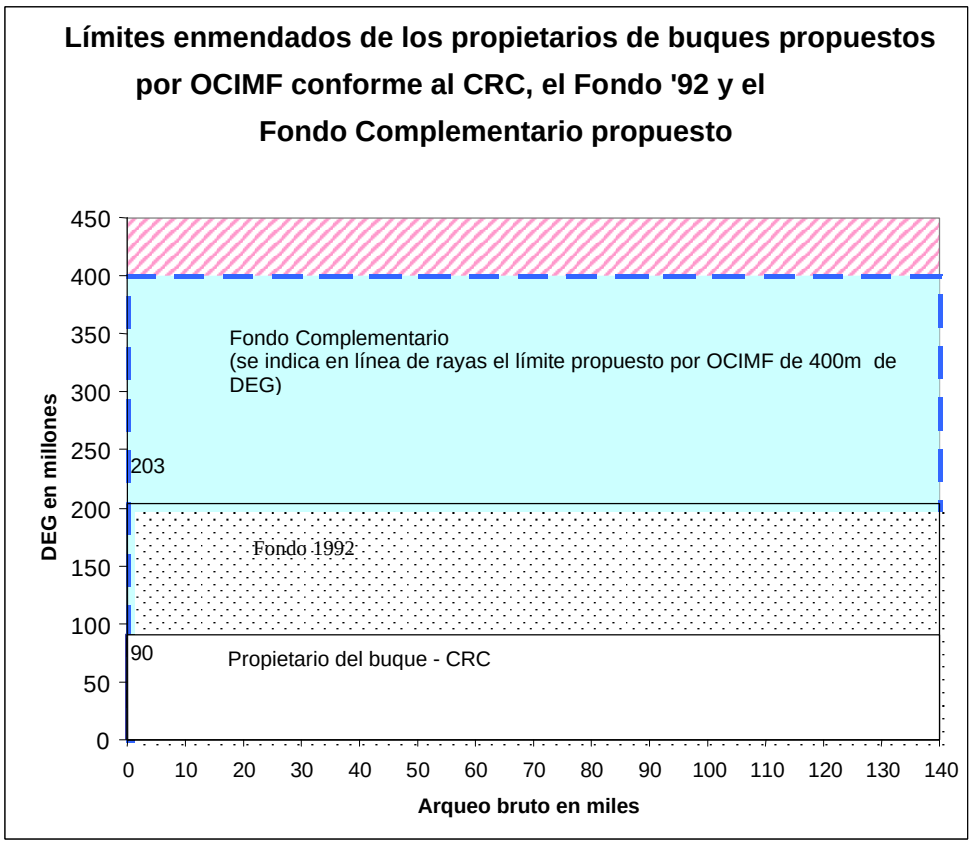


Figura 3



2.6 **Segunda propuesta de OCIMF** – A OCIMF le preocupa que con demasiada frecuencia los buques pequeños que transportan cargas de hidrocarburos a granel en cantidades inferiores a 2 000 toneladas parecen no estar asegurados o tener un seguro insuficiente (véase párrafo 4.5.2.5 para los ejemplos). Tal como está actualmente redactado, el artículo VII del CRC no exige que los propietarios de tales buques se aseguren en absoluto contra responsabilidades de contaminación por hidrocarburos. Por tanto OCIMF propone que todos los buques (sin límite inferior) que transporten hidrocarburos a granel como carga tengan que contar con un seguro u otra garantía financiera, del mismo modo que el artículo VII del CRC de 1992 exige actualmente a los buques que transporten más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga.

2.7 **Tercera propuesta de OCIMF**– A fin de garantizar el tratamiento consistente de las reclamaciones de indemnización por contaminación debida a hidrocarburos entre las que están comprendidas exclusivamente dentro del límite del CRC revisado conforme a la propuesta de OCIMF y las compartidas entre el CRC revisado, Fondo y Fondo Complementario, se propone que, cuando sea probable que el monto de las reclamaciones por un siniestro determinado rebase [ ] millones de DEG, la administración y liquidación de tales reclamaciones se tramiten como si se aplicase el Memorando de Entendimiento existente entre el Grupo Internacional de Clubes P&I y la Secretaría de los FIDAC, aunque no sea probable que la reclamación entrañe una reclamación contra el FIDAC.

3 Repercusión de las propuestas de OCIMF

3.1 OCIMF prevé que sus propuestas tendrán los siguientes efectos:

3.2 Reconocimiento de que los derrames de buques pequeños pueden ser tan caros como los derrames de buques grandes y que es por tanto ilógico e inapropiado tener un límite de responsabilidad con escala móvil: la propuesta de introducir un límite del CRC con escala uniforme para aplicar a todos los petroleros independientemente de su tamaño o capacidad reconoce que los petroleros pequeños pueden ocasionar derrames caros. El estudio de OCIMF (véase párrafo 4.3.5 infra y el Apéndice) indica que hay poca correlación entre el coste de un derrame y el tamaño del petrolero involucrado. El límite del CRC con escala uniforme es a un tiempo consistente con el límite del Fondo con escala uniforme y más sencillo que el plan existente que se basa en parte en una escala móvil dependiendo del arqueo bruto del buque y en parte en una escala uniforme para los buques de arqueo superior a 140 000 ab.

3.3 No hay coste adicional importante del reaseguro de P&I: No debe haber un incremento importante en el coste para los Clubes P&I del reaseguro de contaminación de P&I para cubrir este límite incrementado porque la asignación existente de la prima del reaseguro a los propietarios de petroleros ya es suficientemente alta para tener en cuenta los derrames en aguas de EE.UU. donde no es aplicable el CRC. Ello a pesar de las primas específicas adicionales en una travesía de los EE.UU. Además el límite incrementado está dentro del alcance existente de los dispositivos de reaseguro de P&I. Todo incremento del tamaño del consorcio de reaseguro de los Clubes P&I mitigará todo posible incremento de las primas de reaseguro.

3.4 Los propietarios de buques pagarán más reclamaciones: Según el estudio de OCIMF, aproximadamente el 83% de las reclamaciones en número (y el 42% en cuantía) en el periodo 1980 a 1999 inclusive estarían comprendidas totalmente dentro del límite revisado del CRC propuesto por OCIMF cuando anteriormente serían total o parcialmente pagadas por el Fondo de 1971 o de 1992, según el caso (véase Gráfico de Sectores A en el Apéndice).

3.5 Riesgo de los Fondos: Quedará reducido el riesgo de los Fondos, pero los receptores de hidrocarburos tendrán un riesgo incrementado debido a la constitución del Fondo Complementario. Los propietarios de buques y sus aseguradores P&I soportarán una mayor participación inicial del coste de los derrames conforme al principio del 'el que contamina paga'.

3.6 Receptores de hidrocarburos: los receptores de hidrocarburos de los Estados que reciben un alto volumen de hidrocarburos se beneficiarán de límites más elevados del CRC y una cobertura incrementada de P&I para los buques más pequeños.

3.7 Buques tanque nacionales pequeños: Puede haber posibles repercusiones adversas de estas propuestas en los buques nacionales pequeños de algunos Estados partes en el Convenio CRC. Una posible solución sería adoptar una disposición similar a la utilizada en el Convenio SNP (artículo 5) que permite a los Estados partes excluir de la aplicación del Convenio a los petroleros de menos de un determinado arqueo bruto que se dedican al comercio nacional de cabotaje, e imponer sus propias prescripciones nacionales en este sector.

3.8 Estados de abanderamiento: Los estados de abanderamiento no tienen por qué creer que esta propuesta va a presentar una desventaja competitiva para sus flotas a menos que el propietario tenga un historial deficiente de derrames de hidrocarburos. OCIMF cree que los aseguradores P&I desearán cada vez más escoger si han de reflejar esto en sus tarifas o retirar totalmente la cobertura. Esto puede conducir a la retirada de unos cuantos propietarios del sector de los petroleros pero mejorar grandemente la observancia ambiental de esta industria en su conjunto. Con la propuesta de OCIMF los Estados que adopten el CRC revisado denunciarían el CRC '92 y así los petroleros que derramen hidrocarburos en sus aguas estarían obligados a límites del CRC revisado independientemente de su pabellón.

3.9 Certificados de seguro: Serán extendidos certificados que atestigüen que está en vigor un seguro u otra garantía financiera conforme al artículo VII del CRC para los buques que comercien con Estados que hayan adoptado los límites del CRC propuestos por OCIMF etc., por parte de otros

Estados que hayan adoptado el CRC propuesto por OCIMF del mismo modo que ocurrió hace unos años cuando se introdujo el CRC '92.

3.10 Redacción: Las enmiendas propuestas son relativamente simples y sólo requerirán enmiendas de redacción de menor importancia a los artículos V y VII del CRC '92.

3.11 Entrada en vigor: La propuesta estaría abierta a todos los Estados independientemente de si son o no nuevos signatarios de los Convenios existentes CRC/Fondo. Se prevé que las propuestas se efectuarían por medio de Protocolos a los Convenios CRC y del Fondo de 1992, que entrarían en vigor 12 meses después de haber sido ratificados o haberse adherido a ellos un número acordado de Estados que transporten entre ellos unidades mínimas de arqueo bruto de petroleros y tonelajes de hidrocarburos sujetos a contribución. Estas pruebas serían similares a las que se aplicaban a la entrada en vigor del Fondo 92 y CRC 92.

4 Razones para las propuestas de OCIMF

4.1 Las propuestas anteriores de OCIMF fueron criticadas en un documento (92FUND/WGR.3/11/5 de 15 de abril de 2002) presentado por Intertanko y titulado 'Examen del régimen internacional de indemnización'. Este documento a su vez derivó gran parte de su inspiración del documento del Grupo Internacional de 20 de marzo de 2002 (92FUND/WGR.3/11/1). El objeto de este apartado es abordar algunos posibles argumentos que se podrían suscitar contra las propuestas de OCIMF.

4.2 OCIMF acepta que el objetivo de los Convenios es proporcionar 'indemnización pronta y suficiente incluso en los más graves derrames de hidrocarburos' (párrafo 1.2 de 92FUND/WGR.3/11/5 de 15/4/02, de Intertanko) y no 'castigar' a la parte culpable. Ello supone entre otras cosas evitar abrir el tema de la responsabilidad civil, haciendo muy difícil de superar la prueba para establecer el derecho a la limitación, y el encauzamiento de la responsabilidad (párrafo 3 de 92FUND/WGR.3/11/1 del Grupo Internacional). Las propuestas de OCIMF están ideadas para cerciorarse de que los propietarios de buques y sus aseguradores del Club P&I tengan un interés apropiado y significativo en los costes directos de los derrames de hidrocarburos y alentar así a los propietarios de buques a adoptar las mejores prácticas que den lugar a menos derrames y mares más limpios.

4.3.1 Según un estudio encargado por el Grupo Internacional (documento 92FUND/WGR.3/8/3) sobre 360 derrames de petroleros, los límites de responsabilidad de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 producen un reparto 'equitativo' del coste total de indemnización por los derrames de hidrocarburos entre los propietarios de buques y los receptores de cargas de hidrocarburos. Por 'equitativo' entendemos que el Grupo Internacional quiere decir que las cuantías totales de indemnización pagadas por la contaminación de hidrocarburos en un plazo de tiempo se reparten aproximadamente a partes iguales entre los propietarios de buques y los intereses de los receptores de la carga.

4.3.2 OCIMF ni acepta que sea exacto el estudio del Grupo Internacional ni que sean correctas las conclusiones que los intereses de los buques procuran extraer del mismo. Las razones para ello se indican en los párrafos 4.3.3-4.3.3.5.

4.3.3 El estudio no contiene ningún dato fundamental frente a los que se puedan comprobar sus resultados. En particular no se revelan los siguientes hechos respecto a cualquiera de los 360 siniestros supuestamente abarcados:

- Nombres de los buques
- Arqueo bruto de los buques
- Fecha de los siniestros
- Coste general de los siniestros

4.3.4 El Director de OCIMF se dirigió por escrito al Secretario y Director Ejecutivo del Grupo Internacional solicitando la información de 4.3.1 supra el 20 de agosto de 2002 pero le fue denegada la solicitud.

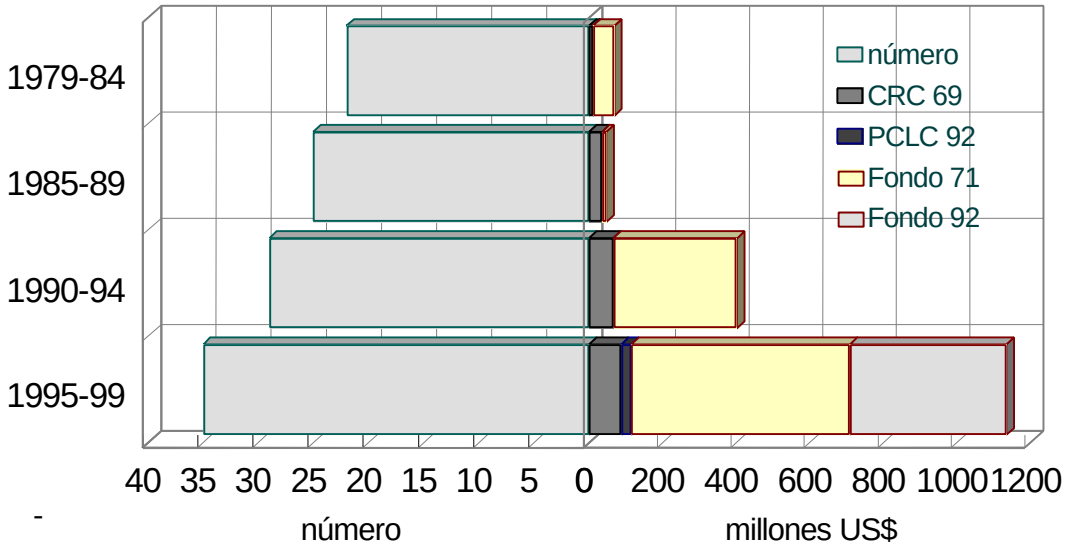
4.3.5 Al no poder comprobar los resultados del estudio del Grupo Internacional, OCIMF resolvió llevar a cabo su propio estudio sobre la información públicamente disponible en los Anexos XVII y XVIII del Informe Anual de los Fondos de 2001. Dicho estudio se adjunta en el Apéndice al presente documento. En resumen, la conclusión del Informe indica:

De los siniestros a que se refiere el Informe Anual de los Fondos: los propietarios de buques han pagado US$280,5m mientras que los Fondos han pagado US$1,814m.

-

- El coste medio de los siniestros que afectan a los Fondos en los quinquenios que comienzan en 1980 va en crecimiento como sigue:

Crecimiento de las reclamaciones 1979-99 – número y cuantía



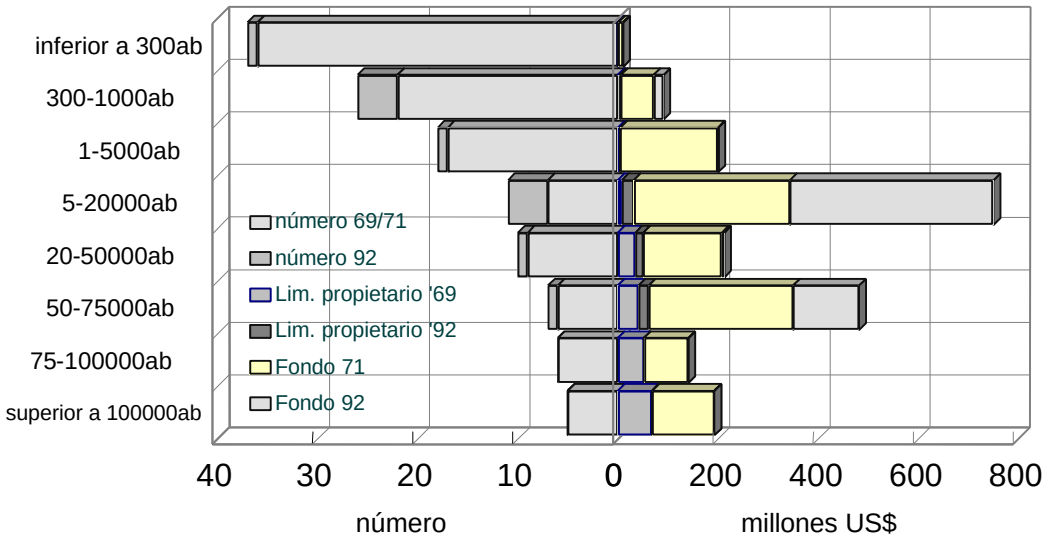
-

-

- Existe poca correlación entre el coste de los siniestros y el tamaño de los petroleros involucrados; si bien es cierto en general que las relativamente pocas reclamaciones realmente importantes suelen ser de petroleros de más de 40 000 ab, incluso esto no siempre es así. Por ejemplo el siniestro del *Keumdong No 5* puede costar al Fondo casi US$17 millones pero el arqueo bruto de la gabarra sólo era de 481 y se derramaron solamente 1 280 toneladas de hidrocarburos. Desde luego en algunos de los siniestros más caros de los Fondos se han visto involucrados buques relativamente pequeños. El arqueo bruto del *Nakhodka* era 13 159 pero el siniestro ha dado lugar a reclamaciones pagadas por el Fondo y pendientes superiores a £140 millones o aproximadamente US$210 millones. El arqueo bruto del *Erika* era solamente 19 666 pero al 27 de junio de 2002 se habían presentado 6 206 reclamaciones de indemnización que ascendían a un total de 1 038 millones de francos franceses (aproximadamente £102 millones o US$158 millones). Esto excluye las reclamaciones del Gobierno francés y TotalFinaElf, que rebasan los 2 400 millones de francos franceses.

Pagos de indemnización según arqueo bruto

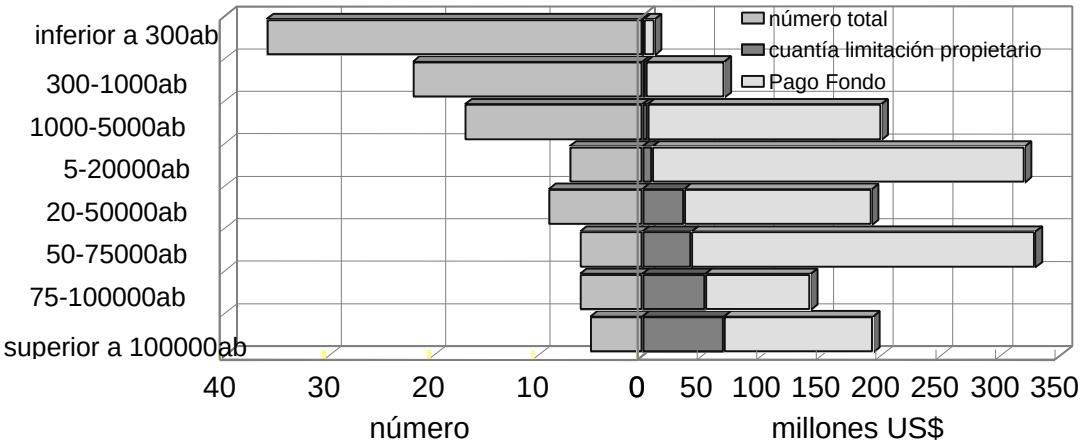
Cuantías registradas por FIDAC conforme a Convenios '69 y '71 junto con Protocolos '92)



Cabe observar que la categoría más cara relativa a pérdida era la de petroleros entre 5 000 y 20 000 ab.

Pagos de indemnización según arqueo bruto

Cuantías registradas por FIDAC conforme a Convenios '69 y '71)



4.4.1 De nuevo según el estudio del Grupo Internacional referido en 4.3.1 supra, los límites del CRC y del Fondo de 1992 'habrían sido más que suficientes para compensar plenamente los costes efectivos de todos los derrames de petroleros que no eran de EE.UU. durante el periodo 1990-1999 con la probable excepción de los siniestros del *Erika* y *Nakhodka* cuyo valor total de reclamaciones reconocidas aún está por determinarse' (de hecho ahora parece que, desde que se redactó este texto, las reclamaciones del *Nakhodka* tal vez no rebasen el límite actual del FIDAC de £121 millones). Sobre esta base se dice que apenas es necesario un aumento sustancial de los

límites de responsabilidad de los propietarios de petroleros para la indemnización de la contaminación por hidrocarburos.

4.4.2 El argumento del Grupo Internacional, de que no es necesario un aumento de los límites del CRC y del Fondo de 1992 porque en el pasado habrían sido suficientes para indemnizar a todas las víctimas, no es sostenible ahora porque:

4.4.2.1 El coste de la limpieza e indemnización aumenta inexorablemente;

4.4.2.2 Los límites son suficientemente bajos para obligar a que sean prorrateados los pagos de indemnización en varios casos, retrasando así la indemnización de las víctimas de la contaminación por hidrocarburos (por ejemplo *Haven*, *Erika*, y *Nakhodka*).

4.4.2.3 Las cifras del estudio del Grupo Internacional se han de tratar con gran precaución ya que el Grupo se niega a dar a conocer los datos fundamentales en los que se basaron los resultados del estudio;

4.4.2.4 El argumento ignora el imperativo ambiental de alentar a los propietarios de petroleros a mejorar su conducta;

4.4.2.5 En varios siniestros determinados demandantes han renunciado a las reclamaciones o permitido que sus reclamaciones pasasen al final de la cola de pago (por ejemplo Texaco en el *Sea Empress*, el Gobierno del Reino Unido en el *Braer* y *Sea Empress*, y TotalFinaElf el último, luego el Gobierno francés el penúltimo en el *Erika*). Puede que, si sus reclamaciones estuviesen en un estado bien avanzado, los fondos disponibles hubiesen sido insuficientes para indemnizar íntegramente a todos los demandantes.

4.5.1 El Grupo Internacional reconoció que, si se introdujese el Fondo Complementario, aumentaría inevitablemente el riesgo financiero de los receptores de hidrocarburos y éstos potencialmente podrían cargar con un aumento desproporcionado de los costes en el caso de uno o más derrames importantes de hidrocarburos. Por consiguiente el Grupo Internacional ha propuesto un aumento voluntario de los límites mínimos del CRC ’92 en aquellos estados que ratificaron el Protocolo del Fondo Complementario (tanto si las reclamaciones eran suficientemente elevadas para llegar de hecho al nivel del Fondo Complementario como si no). Se tiene entendido que el límite mínimo voluntario de responsabilidad para los petroleros en virtud del CRC ‘92, que se está estudiando, es del orden de 20 millones de DEG.

4.5.2 La oferta del Grupo Internacional de elevar el límite para los petroleros más pequeños mediante un acuerdo voluntario era útil pero no llegaba suficientemente lejos porque:

4.5.2.1 Solamente se aplicará a los derrames en Estados que hayan ratificado el Protocolo del Fondo Complementario.

4.5.2.2 El límite inferior de 20 millones de DEG hubiera sido suficientemente alto solamente si el Fondo Complementario fuese financiado a partes iguales por los propietarios y receptores de hidrocarburos como proponía originalmente OCIMF. Sin embargo, la oferta sólo ha sido hecha 'en el contexto de los Convenios de 1992. Se sigue por tanto que, si se enmendase cualquier elemento esencial de los Convenios de 1992 que afectase a la responsabilidad de los propietarios de petroleros, los propietarios de buques y sus Clubes se reservan el derecho a retirarse del plan' (párrafo 6 del documento 92FUND/WGR.3/11/1 del FIDAC presentado por el Grupo Internacional).

4.5.2.3 El Grupo Internacional argumenta que su plan voluntario restaurará el equilibrio ‘equitativo’ entre los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos en la financiación de los pagos

de indemnización. OCIMF no acepta que un reparto igual de tales pagos sea 'equitativo' por las razones dadas en los párrafos 4.3.2 y 4.5.2.2 supra.

4.5.2.4 La escala de la oferta del Grupo Internacional de elevar el límite para los petroleros pequeños desde una base de referencia de 4,51m de DEG hasta 20m de DEG no guarda proporción con el aumento probable del riesgo de los receptores de hidrocarburos mediante el Fondo Complementario propuesto. De hecho ni siquiera se ajusta al ritmo del aumento de la magnitud de las reclamaciones.

4.5.2.5 La oferta del Grupo Internacional no aborda otra cuestión cada vez más importante, que es que los propietarios de buques que transportan menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga no están obligados en absoluto a mantener un seguro obligatorio u otra garantía financiera y sin embargo son estos buques los que están involucrados en más de la mitad de los siniestros que han afectado a los Fondos desde 1980 (véase el segundo gráfico en el Apéndice de la página 15). De estos buques, varios no tenían seguro o lo tenían insuficiente, con el resultado de que el Fondo soportaba una parte desproporcionada del coste de indemnización. La propuesta de OCIMF permitiría al Fondo promover acciones directamente contra los aseguradores en el caso de que el propietario no responda, independientemente de los eximentes que el asegurador pueda tener en la póliza frente al propietario.

Ejemplos de casos en que los propietarios de petroleros involucrados en derrames no tenían seguro o lo tenían insuficiente son los siguientes: -

- *Akari* (25.8.87) – el asegurador P&I retiró la cobertura supuestamente debido al incumplimiento del Reglamento del Club por el asegurado pero finalmente contribuyó a parte del coste de la limpieza.
- *Osung N°3* (3.4.97) – la gabarra (786 ab) asegurada hasta US$1 millón por siniestro tuvo un derrame, que acarreó reclamaciones de 8 525 307 366 Won coreanos (o aproximadamente US$7 660 000).
- *Pontoon 300* (7.1.98) -la gabarra (4 233 ab) derramó 8 000 toneladas de hidrocarburos acarreando reclamaciones de 205 millones de Dhr de los Emiratos Árabes Unidos (EAU) (aproximadamente US$55 875 000), el FIDAC 1971 sostiene que el grueso de estas reclamaciones han prescrito pero los pagos a las víctimas han quedado limitados hasta ahora al 75% de las pérdidas sufridas. La gabarra no estaba cubierta por ningún seguro de responsabilidad de contaminación por hidrocarburos.
- *Al Jaziah 1* (24.1.00): el buque tanque *Al Jaziah 1* (681 ab) se hundió frente a la costa de los EAU derramando 1 200 toneladas de hidrocarburos. El buque no estaba asegurado por responsabilidad de contaminación por hidrocarburos. Ambos FIDAC han pagado costes de limpieza de aproximadamente US$700 000 y afrontan nuevas reclamaciones por US$1 418 000.
- *Zeinab* (14.4.01): la nave *Zeinab* (2 178 ab) se hundió frente a la costa de los EAU derramando unas 400 toneladas de hidrocarburos. Se han reclamado costes de limpieza de US$480 000 y se esperan nuevas reclamaciones. El *Zeinab* no estaba cubierto por ningún asegurador de responsabilidad respecto a riesgos de contaminación por hidrocarburos.

4.5.3 OCIMF cree que la oferta voluntaria del Grupo Internacional no mantiene siquiera a lo largo del tiempo el equilibrio de las contribuciones en los niveles de hoy. Con todo, es de esperar que la eliminación gradual de los buques monocasco más viejos y el incremento en el rigor de las inspecciones de la industria y del estado rector del puerto se traducirá en menos derrames, pero éstos probablemente serán de siniestros mayores. OCIMF cree que, si los propietarios soportan una mayor proporción primaria del coste de tales derrames, mejorarán significativamente la conducta de los propietarios y la protección ambiental.

4.5.4 Cabe argumentar que el coste de la contaminación por hidrocarburos es soportado aproximadamente en igual proporción por los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos y que esta división de la responsabilidad es equitativa. Muchos siniestros graves

de contaminación surgen de la innavegabilidad del petrolero involucrado (por ejemplo *Nakhodka*, *Erika*, *Pontoon 300*, *Zeinab*, *Al Jaziah 1*); o de la navegación negligente, por ejemplo *Natuna Sea* (varada), *Evoikos* (abordaje). Estos suelen por lo general ser factores dentro de los límites de control del propietario del buque o sus empleados. No han surgido siniestros de contaminación, que sepamos, debidos a culpa de los propietarios de la carga. En tales circunstancias, de ningún modo es 'equitativo' que el propietario del buque y los receptores de hidrocarburos soporten una cantidad igual del coste de estos derrames (si en efecto tal es el caso).

4.6.1 Cabría argumentar que, si los receptores de hidrocarburos contribuyentes al FIDAC no fletasen buques de calidad inferior, no habría ninguno en alta mar, y por tanto no deja de ser justo que en estas circunstancias los intereses del buque y de la carga deben soportar una proporción igual de la pérdida. En primer lugar OCIMF niega que el coste de los derrames de hidrocarburos sea soportado de ningún modo por igual entre los intereses del buque y de los receptores de hidrocarburos. El estudio de OCIMF (gráficos de sectores A - E del Apéndice) indica que de hecho nunca ha sido así (véase párrafo 4.3.5).

4.6.2 El argumento del Grupo Internacional es insincero: la responsabilidad de mantener un buque navegable descansa en el propietario del buque y en nadie más (véase el *Nicholas H* [1995] 2 Ll. L. Rep. 299 en 314). Diluir este deber sería contrario a la política pública, y sin embargo parece que esto es precisamente a lo que tiende el sistema actual.

4.6.3 Es más, un 60% de aquellas compañías que fletan buques tanque, no reciben hidrocarburos, y por consiguiente no son contribuyentes al FIDAC.

4.6.4 En su informe ‘Buques más seguros, mares más limpios’, lord Donaldson aplaude la práctica de ponderar las cuotas de P&I y, en algunos casos, la expulsión de los Clubes P&I para reflejar el riesgo incrementado como medida que tiende a promover normas más elevadas (Buques más seguros, mares más limpios, capítulo 18). Insta a los aseguradores de la carga a hacer patente a los que intervienen en la compra y venta de la carga que la selección de las naves se reflejará en el nivel de la prima de los propietarios de la carga (id. párr. 18.18). Evidentemente creía que los precios y condiciones de los seguros deben constituir un acicate significativo hacia los buques más seguros, y OCIMF está de acuerdo.

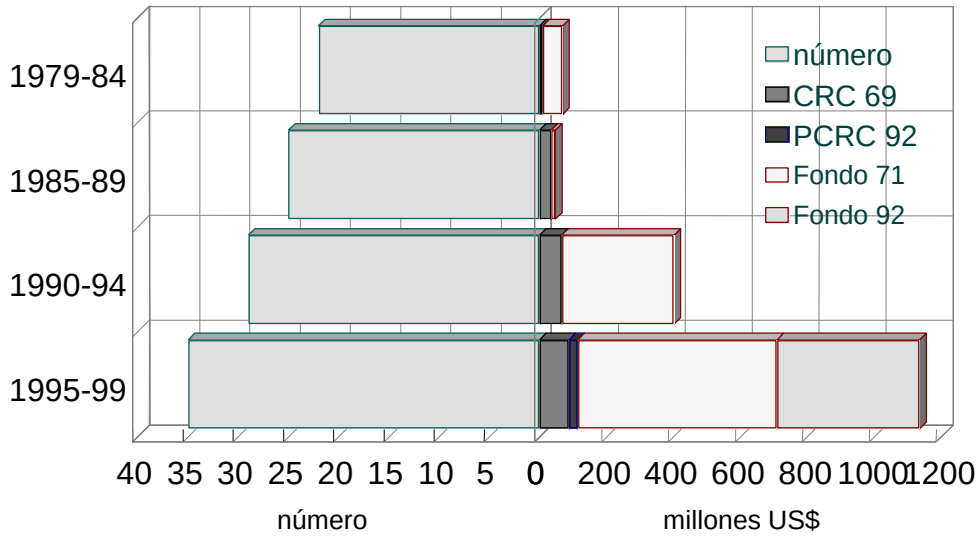
5 <u>Otras cuestiones</u>

5.1 A fin de garantizar que el nivel del límite del propietario del buque no sea progresivamente erosionado por la inflación, OCIMF apoyaría un mecanismo que incrementase o redujese el límite anualmente el 20 de febrero con referencia a un índice internacional de inflación comúnmente aceptado. OCIMF apoyaría también la retención del procedimiento de Enmienda Tácita de los Convenios CRC y del Fondo existentes, que se utilizaría si se necesitan grandes ajustes.

APÉNDICE A
LA PROPUESTA DE REVISIÓN DE
LOS CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD Y DEL FONDO

Presentado por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras

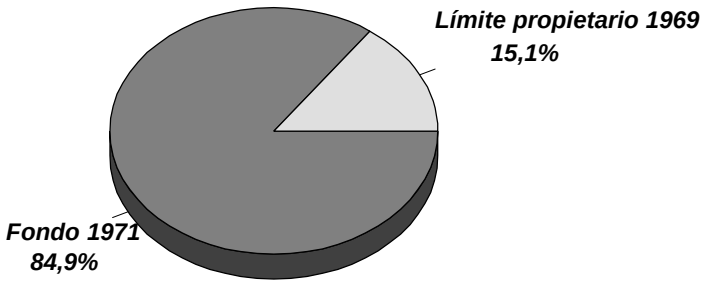
Crecimiento de las reclamaciones 1979-99 – número y cuantía



Este gráfico indica un crecimiento continuo del número de siniestros a lo largo del periodo de 20 años desde 22 en el primer quinquenio hasta 35 en los años 1995 a 1999 (fecha a la izquierda del gráfico). En contraste, el crecimiento del coste de estas pérdidas ha sido mucho más rápido. Aunque las cuantías pagaderas en virtud del CRC 1969 y CRC 1992 han crecido rápidamente, el crecimiento es eclipsado por las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios del Fondo.

Gráficos de sectores
Gráfico de sectores A

A – Distribución entre limitación CRC 69 y pagos Fondo 71



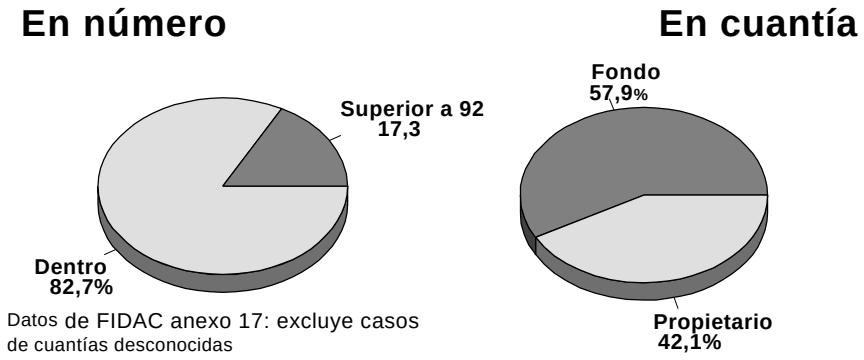
Pagos Fondo basados en cuantías reclamación actualmente registradas por FIDAC

Este gráfico indica los pagos en términos financieros tal como se han distribuido efectivamente entre el régimen del CRC 1969 y el Fondo de 1971, siendo el Fondo responsable del 85% de los pagos totales.

Gráfico de sectores B

B Si limitación CRC 69 y pagos Fondo 71 se hubieran liquidado según niveles 1992 ...

Número y cuantía de reclamaciones inferior/superior a límite propietario 1992



Datos de FIDAC anexo 17: excluye casos de cuantías desconocidas

Este gráfico indica lo que habría sucedido si el pago de los casos tramitados en virtud del régimen de 1969/71 se hubiese tramitado en virtud de los límites del régimen de 1992, tanto en número como en cuantía. En términos de número, los límites de 1992 habrían supuesto que el 83% de los casos fuesen inferiores a la limitación del propietario del buque, mientras que en términos de cuantía el Fondo aún habría absorbido más de la mitad de todos los pagos. Ello no se ajusta respecto a la inflación, si las cuantías pagaderas en los primeros años se incrementasen a niveles más cercanos a los valores actuales, la proporción del Fondo hubiera sido significativamente más elevada.

Gráfico de sectores C

C Liquidaciones Protocolo 1992

Indica proporción de reclamaciones satisfechas por propietarios y Fondo en los 7 casos con datos utilizables

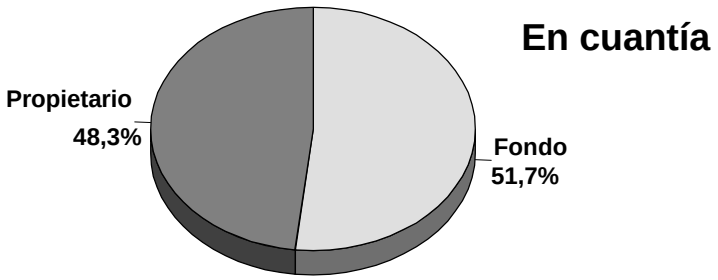
Datos de FIDAC Anexo 18: excluye casos de cuantías desconocidas

Este gráfico es similar al gráfico A, pero compara datos financieros de los pagos efectuados en virtud de los regímenes de 1992. Como cabría esperar, todavía hay menos casos utilizables en virtud de los regímenes más recientes, pero la distribución entre el Fondo y la limitación del propietario es aún más marcada que para los datos de 1969/71.

Gráfico de sectores D

D Si limitación CRC '69 y pagos Fondo '71 se hubieran liquidado según niveles 2003 ...

Indica proporción de reclamaciones satisfechas por propietarios y Fondo al nivel fijado por revisión 2003



Datos de FIDAC Anexo 17: excluye casos de cuantías desconocidas

Este gráfico toma las liquidaciones y reclamaciones de 1969/71 e indica la división si se hubiesen tramitado en virtud de la revisión propuesta de 2003. En este caso el equilibrio entre el propietario y el Fondo está mucho más nivelado, absorbiendo el Fondo el 52% de las cuantías totales. No obstante, como en el gráfico B, no hay ajuste por inflación y la participación del Fondo se elevaría significativamente si se hiciera así.

Gráfico de sectores E

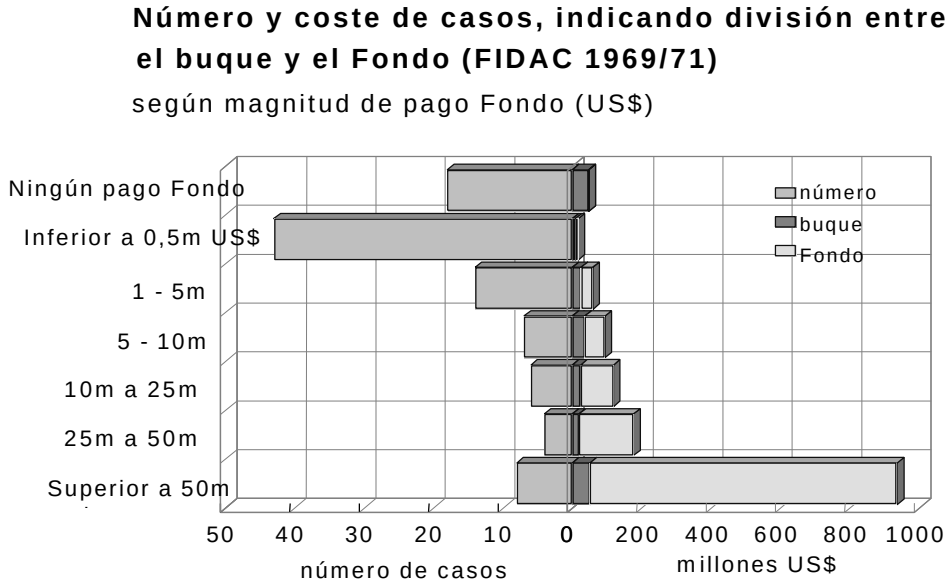
E Si las liquidaciones del Protocolo 1992 se hubieran efectuado según revisión 2003

Indica proporción de reclamaciones satisfechas por propietarios y Fondo

Datos de FIDAC Anexo 18: excluye casos de cuantías desconocidas

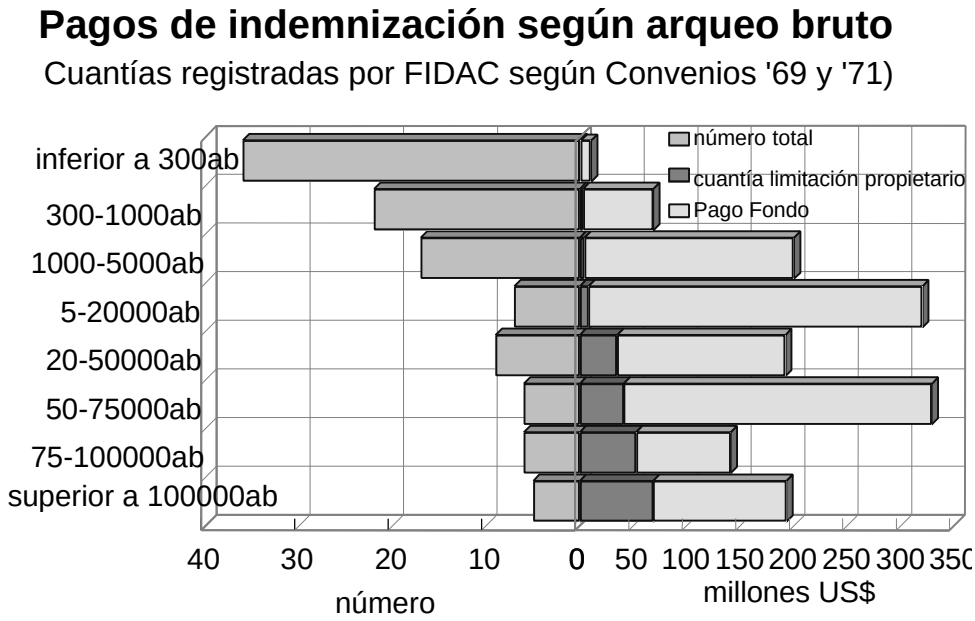
Este gráfico toma las liquidaciones/reclamaciones tramitadas en virtud del régimen de 1992 y proyecta la división si se hubiesen tramitado en virtud de la revisión de 2003. La reducción de la participación del Fondo comparada con el Gráfico de sectores C es mínima, de 90 al 88%. En otras palabras, mientras que el número de casos completamente absorbidos por la subida de las cuantías de limitación de los propietarios de buques puede incrementarse significativamente, la repercusión práctica en la participación financiera efectiva del Fondo probablemente sea muy escasa.

División entre el buque y el Fondo según la indemnización del Fondo involucrada



Este gráfico indica que la mayoría de los casos tramitados en virtud del régimen de 1969/71 suponen pérdidas inferiores a 0,5m dólares US$ (y en un número significativo sin ningún pago por parte del Fondo). Sin embargo, las cuantías totales efectivamente pagadas tanto por los intereses del buque como del Fondo en tales casos son relativamente reducidas, y quedan eclipsadas por la concentración de pagos en aquellos casos que suponen elevadas cuantías de indemnización. Hay muy pocos casos todavía que afecten al régimen de 1992 para confeccionar un gráfico bien fundado para el mismo, aunque hasta ahora hay una concentración aún mayor en los casos importantes en que el Fondo es responsable de la proporción mayor de los pagos.

Gráficos que comparan la magnitud de las pérdidas según el arqueo bruto

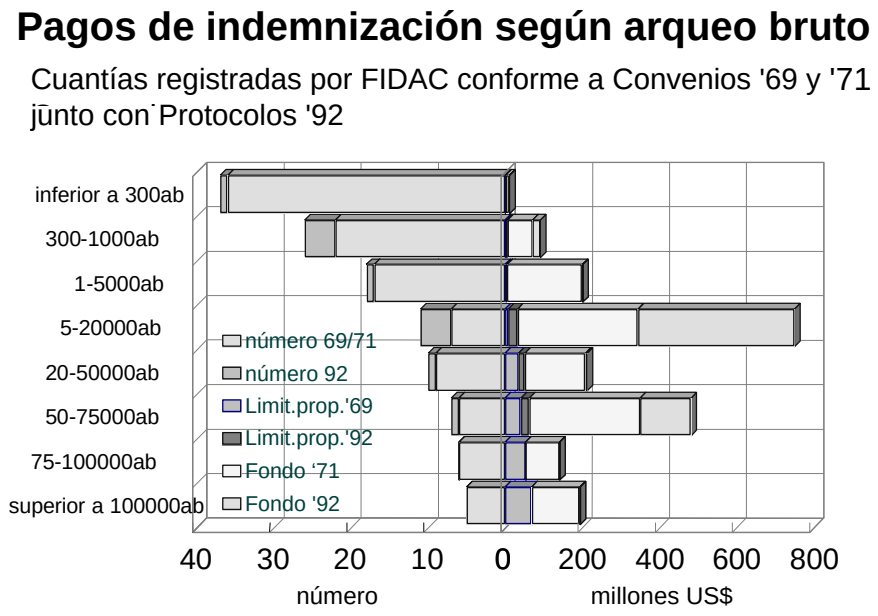


El primer gráfico de este grupo compara el número de pérdidas en virtud del régimen de 1969/71 con el coste total de aquellas pérdidas según el tamaño del buque en cuestión. La gran mayoría de siniestros en

los datos disponibles son de buques de menos de 300 ab, pero los gastos totales causados por tales siniestros son insignificantes en comparación con los siniestros restantes.

Sin embargo, para los buques de más de 300 ab la situación es muy diferente. Los gastos totales para los buques entre 300 y 1000 ab son tan importantes globalmente como para los buques de 75 000 a 100 000 ab, aunque hay que admitir que están constituidos por muchas más pérdidas individuales. En la siguiente banda de dimensiones, entre 5 000 y 20 000 ab, existe la mayor concentración de pérdidas.

El gráfico indica también que las consecuencias financieras de estos siniestros son soportadas principalmente por el Fondo de 1971.



El segundo gráfico presenta la misma información pero añade casos tramitados en virtud del régimen del Fondo de 1992. La inclusión de los datos del régimen de 1992 muestra una concentración aún mayor de los pagos adjudicados al Fondo en vez de los intereses del propietario del buque, pese a la mayor limitación del propietario en el de 1992.

Se cree que también ha habido un gran número de otros siniestros en que intervienen buques más pequeños, principalmente inferiores a 300 ab, si bien no se han facilitado datos públicamente ya que el Fondo no fue afectado. Con todo, a partir de las pruebas de los datos para los casos que han sido publicados, parece probable que también estos otros casos hayan entrañado pagos totales muy reducidos.