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.3/14/4
10 enero 2003
Original: FRANCÉS

EXAMEN DEL REGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

DE LA RESPONSABILIDAD DEL PROPRIETARIO DEL BUQUE, DE SUS CONSECUENCIAS Y DE LA DEFINICIÓN DE LA OBLIGACIÓN FINANCIERA DEL PROPRIETARIO.

Documento presentado por la delegación francesa

Resumen:	Partiendo de la constatación de que desde hace varios años el Fondo internacional se ve llevado a intervenir sistemáticamente, incluso en siniestros de menor importancia, mientras que el convenio que lo creó recuerda su papel subsidiario, el presente documento examina varios puntos del régimen actual y su consecuencia.
Medidas que han de adoptarse	Véase el punto 18.

1- El régimen internacional descansa en dos convenios, el segundo de los cuales sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización no ha de ser aplicado mas que a título subsidiario, como recuerda su exposición de motivos. Sin embargo, desde hace varios años la tendencia es a un crecimiento de la parte que toma el Fondo internacional, lo que demuestra la inadecuación actual del Convenio sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación. Por lo tanto este Convenio debe ser revisado en dos ejes principales: la vuelta a un encauzamiento estricto que no excluya la investigación de responsabilidades distintas a la del propietario matriculado, y la redefinición de la obligación financiera de los propietarios, que debe ser aumentada.

A- La restauración de un régimen de responsabilidad civil.

El convenio ha sido concebido en el espíritu de facilitar y garantizar el acceso de las víctimas a una indemnización de los daños de contaminación y no para impedir todo recurso contra los responsables de los daños.

2- El régimen aplicado por el convenio internacional es un régimen que procura ofrecer una garantía de indemnización a las víctimas de la contaminación causada por buques que transportan hidrocarburos. Para ello, además de dar competencia a las jurisdicciones del lugar de los daños, coloca la responsabilidad de los daños causados por el buque en el propietario matriculado, dejándole el cuidado de recurrir contra las personas que considere responsables de los daños. Así, un propietario matriculado puede tomar acción contra el fletador a casco desnudo si los daños resultan de la incompetencia de la tripulación que éste ha puesto a bordo. Por lo tanto este régimen es favorable a la víctima y debe ser preservado como base del régimen este derecho a ser indemnizado por el propietario matriculado sin tener en cuenta de saber si, de hecho, es él quien asegura el control operacional del buque.

3- Tratándose, sin embargo, de una responsabilidad a veces calificada de responsabilidad sin culpa, surgida de un derecho a la limitación, es normal que, en caso de culpa probada por parte del propietario, le sea retirado el derecho a la limitación. Conviene subrayar que se trata de una culpa del propietario matriculado; en el caso tomado como ejemplo en el párrafo precedente no podría ser demostrada la culpa del propietario y este guardaría el privilegio de la limitación. Por otra parte el convenio actual no dice otra cosa pero, por una parte, define de manera demasiado estricta la culpa del propietario privándole del derecho de limitación y, por la otra, extiende el beneficio del encauzamiento a personas cuya responsabilidad debería poder ser establecida según el derecho común.

4- Ahora bien, el encauzamiento de la responsabilidad del propietario matriculado del buque debe ser estricto y no apuntar a cubrir a otras personas. En otras palabras, el propietario matriculado no tiene que responder de la falta cometida por otros. En cambio, debe asumir las consecuencias de sus propias faltas o las de sus empleados (capitán y tripulación). Ahora bien, en este último punto, no parece justificada la exigencia de una culpa tal como está calificada por los protocolos de 1992. Si existen dudas sobre la calificación de la culpa que debe ser retenida en vista de la experiencia del régimen del Convenio de 1969 (habiendo dado lugar la expresión «actual fault or privity» a una interpretación juzgada extensa), conviene, con todo, hallar otros criterios que preserven la posibilidad de pasar de un régimen de responsabilidad objetiva, que abre el derecho a la limitación, al de una responsabilidad por falta sin derecho a limitación.

5- Por consiguiente, no parece fundada la protección introducida en el artículo III-4 de los protocolos de 1992 sobre los fletadores, y aún menos la gradación de la culpa exigida para hacer reconocer su responsabilidad en la ocurrencia de los daños. En el caso tomado como ejemplo, desde el momento en que el propietario matriculado no haya cometido falta alguna sino que los daños resulten de la falta del fletador, disponiendo el armador, que habría, por ejemplo, dejado hacerse a la mar al buque sin haberlo equipado y avituallado convenientemente, es normal que en definitiva sea el fletador culposo el que soporte la carga de la indemnización de las víctimas. El régimen aplicado debe permitir a las víctimas obtener una reparación rápida pero no debe obstaculizar el establecimiento de las verdaderas responsabilidades. Más allá de la indemnización que puedan esperar del propietario matriculado y que le pertenece a éste recuperar de los responsables, las víctimas deben poder procurar del fletador culposo el reembolso íntegro de su perjuicio.

6- No se podría mantener el argumento propuesto durante los debates y en ciertos documentos (véase sobre este punto §6.2.6 del documento 92FUND/WGR/.3/6) que insisten en el hecho de que el restablecimiento de un régimen de encauzamiento estricto al propietario sería desfavorable a la indemnización rápida de las víctimas, recordando varias disposiciones del convenio el derecho de recurso del propietario matriculado o de su asegurador. En efecto, en el caso de que no se pueda

establecer la culpa del propietario matriculado del buque, pero los daños resulten de la falta cometida por el fletador, el propietario o su asegurador, si se ha pagado indemnización a las víctimas, puede ejercer una acción de recurso contra el fletador.

7- Las víctimas deben poder establecer directamente la responsabilidad del fletador, si tal es su interés. Se trata de una elección a iniciativa de la víctima, distinta del hecho de que el propietario matriculado tenga el derecho de beneficiarse de la limitación. En todo caso, no parece fundado el argumento sacado del hecho de que tal régimen, en el cual se podría exigir una indemnización a otras personas distintas del propietario, sería contrario a los intereses de las víctimas retrasando la intervención del FIDAC para indemnizar a éstas, disponiendo el FIDAC igualmente de un derecho de recurso, y no siendo las acciones judiciales intentadas por las víctimas contra eventuales responsables, obstáculo a su indemnización por el FIDAC, que se beneficia de una subrogación. Tal argumento demuestra, si es necesario, que uno se aparta del carácter subsidiario de la intervención del FIDAC, tal como está fijado en el convenio, para tornarlo en paliativo de la dificultad de poner en juego los mecanismos de responsabilidad civil en el marco del Protocolo de 1992 que modifica el Convenio de Responsabilidad Civil.

8- La obligación del seguro y la acción directa contra el asegurador constituye el aporte central del convenio y deben ser reforzados a este respecto. Este refuerzo será obtenido por una clarificación de la redacción del artículo VII-8 poniendo en evidencia el hecho de que, incluso cuando el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad, el asegurador tiene que indemnizar a las víctimas dentro de los límites previstos en el artículo V, párrafo 1 del Convenio de Responsabilidad Civil, beneficiándose igualmente el asegurador de un derecho de recurso.

B- La redefinición de la obligación financiera del propietario.

El enfoque privilegiado en este documento se funda en el lugar fundamental del Convenio de responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

9- Como ya se ha recordado en la primera parte de este documento, el Convenio sobre la constitución del Fondo internacional debe conservar su papel subsidiario. Partiendo de esta constatación, parece anormal que el Fondo se vea llevado a intervenir, como ya ha ocurrido, para los daños consiguientes a incidentes de explotación tales como el choque con un muelle, un error de manipulación de una compuerta o un abordaje culposo, daños que pueden beneficiarse de cláusulas específicas de las pólizas suscritas con los clubes P & I.

10- La indemnización de tales daños debidos a comportamientos culposos o de negligencia plantea igualmente la cuestión del fundamento de la falta de obligación de seguro para los buques que transporten menos de 2000t de hidrocarburos. El FIDAC ya ha tenido que intervenir en varias oportunidades en tales circunstancias y esta situación ya no parece justificada, por lo que se propone suprimir esta exoneración.

11- En fin, conviene abordar la cuestión de la idoneidad de las cuantías de limitación incluso después de la entrada en vigor de la revisión de los topes el 1º de noviembre de 2003. Como se había subrayado en el documento WGR.3/5/7 presentado por la delegación francesa, los procedimientos que permiten elevar los topes se encuadran estrictamente en el plazo (mínimo incompresible de ocho años entre dos propuestas de enmienda) y en sus cuantías (6% por año en intereses compuestos y sin que los aumentos lleguen a rebasar el triple de la cuantía inicial del convenio). Se pueden prever varias maneras de remediar esta situación, y algunas ya han sido objeto de propuestas.

12- El objeto de las dos propuestas que siguen es abordar esta cuestión teniendo en cuenta por una parte la esperanza expresada por ciertos Estados de permanecer dentro del marco de los Protocolos de 1992 cuya protección juzgan suficiente, y por la otra de la expresada por otros Estados de aumentar de manera significativa los topes de ambos convenios.

13- A este respecto se convoca para mayo próximo una conferencia diplomática para examinar la adopción de un convenio internacional sobre la constitución de un fondo complementario de indemnización. Parece, por consiguiente, legítimo tener en cuenta el cuidado puesto por varios Estados que han patrocinado la elaboración de este proyecto en el seno del Grupo de Trabajo, al insertar en el texto del Convenio de Responsabilidad Civil disposiciones que permitan el financiamiento de este fondo complementario igualmente por el propietario del buque responsable de la contaminación. Ello permitiría así hacer coexistir el sistema que resulta de los Protocolos de 1992, y el que debería integrar la existencia de un fondo complementario.

14- La cuestión de la progresividad de la obligación financiera del propietario merece ser reexaminada antes de nada. A este respecto, la propuesta hecha por los clubes P & I de reexaminar en base voluntaria el nivel de la obligación para las unidades más pequeñas en el caso en que el siniestro ocurra en uno de los Estados contratantes del fondo complementario suscita la reserva siguiente. En el plano de los principios, no parece conforme al derecho internacional mezclar los convenios internacionales de derecho público y los acuerdos privados. Si, como reconoce implícitamente la propuesta de los P & I, no es suficiente el nivel de la responsabilidad financiera de los propietarios de los buques, incumbe a los Estados partes en el Convenio de Responsabilidad Civil redefinir la obligación.

15- Más fundamentalmente, a la luz de los acontecimientos recientes, cabe interrogarse sobre el fundamento del criterio del arqueo como elemento de referencia. Los siniestros del TANIO, del NADHODKA, del ERIKA y del PRESTIGE demuestran que buques pequeños provocan daños que no guardan proporción con el límite de responsabilidad del propietario. A título informativo, en el caso del ERIKA, el monto probable de los daños se acerca a 800 millones de €, soportando el propietario del ERIKA por su parte menos de 13 millones de €, o sea menos del 2 % de total de los daños.

16- El total de los daños en este siniestro puede igualmente acercarse a la cobertura teórica para este tipo de daños a título de la póliza de los clubes P & I. Pero ésta, de una suma de mil millones de dólares de EE.UU., sólo se presta a entrar en juego, como se expone en el documento 92FUND/WGR.3/5/5, cuando el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad sino sobre la base de una falta simple, situación que ha prevalecido recientemente con el siniestro del NAKHODKA y que ha conducido efectivamente al asegurador a aportar más que la suma prevista por el Convenio de Responsabilidad Civil para poner fin al litigio.

17- Teniendo presentes estos elementos de comparación, no parecería anormal que la suma de responsabilidad del propietario se fije, independientemente del arqueo del buque, en la suma máxima fijada en el Convenio de Responsabilidad Civil, el cual sólo corresponde aproximadamente al 10% de la cobertura de los clubes P & I para este riesgo. Tal modificación sólo tendría en definitiva efectos limitados puesto que, como destacaban INTERTANKO y la CNI en el documento 92FUND/WGR.3/11/5, los propietarios soportan actualmente solos, sin intervención del FIDAC, el 95% de las demandas de indemnización por contaminación de hidrocarburos.

18- En consecuencia se invita al Grupo de Trabajo a examinar las siguientes propuestas de modificaciones al texto actual del convenio:

i) **Artículo III 4**. *No podrá elevarse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización para resarcimiento de daños por contaminación que no se atenga a las disposiciones de este Convenio. No podrá elevarse ninguna reclamación basada en daños por contaminación, en virtud de este Convenio o de otro modo, contra los dependientes o agentes del propietario.* Redacción tomada del texto del convenio de 1969.

ii) **Artículo V 1**. *El propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía de*

89,77 millones de unidades de cuenta. No obstante, cuando los daños ocasionados por contaminación afecten a un Estado parte en el convenio internacional sobre la constitución de un fondo complementario, el propietario deberá contribuir igualmente al fondo complementario el x % de la cuantía de las indemnizaciones abonadas por éste. Esta cantidad no excederá en ningún caso de x millones de unidades de cuenta.

iii) **Artículo V 2**. *El propietario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas.*

iv) **Artículo VII 1.** *El propietario de un barco que esté matriculado en un Estado contratante y transporte hidrocarburos a granel como cargamento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan las sumas previstas en el Artículo V, párrafo 1.*

v) **Artículo VII 8.** *Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso el demandado podrá, aún cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo V, párrafo 2, valerse de los límites de responsabilidad que prescribe el artículo V, párrafo 1. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concurra con él en el procedimiento.*