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.3/14/7
20 enero 2003
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por el Grupo Internacional de Clubes P&I

Resumen:	El Grupo Internacional de Clubes P&I sostiene que un cambio esencial en el sistema de responsabilidad e indemnización de los Convenios actuales no redundará en beneficio de los demandantes. Además, arguye que no se justificaría reabrir los Convenios con el fin de disponer un sistema distinto de reparto entre los intereses navieros y de la carga de hidrocarburos, dado que, en la práctica, ya se comparte el peso de las reclamaciones.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a prestar consideración a los puntos de vista expresados en la siguiente propuesta.

Introducción

1 Los trece Clubes P&I que son miembros del Grupo Internacional de Clubes P&I son aseguradores de responsabilidad mutua que cubren las responsabilidades de terceros de los propietarios de buques, incluida la responsabilidad respecto a la contaminación por hidrocarburos. Los Clubes del Grupo Internacional cubren más del 90% del arqueo de los petroleros del mundo y son los principales proveedores de los certificados de responsabilidad financiera que se exigen en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil (CRC) de 1969 y 1992. Por consiguiente, los Clubes han intervenido en la mayor parte de los derrames importantes de hidrocarburos de los últimos treinta años, incluidos aquellos que se han producido fuera del régimen del CRC o del Fondo.

2 El informe completo del Director a la 7ª sesión de la Asamblea (92FUND/A.7/4) resume la labor emprendida por el tercer Grupo de Trabajo Intersesiones. Tras las deliberaciones previas sobre la lista de cuestiones a examinar, ahora el Grupo de Trabajo tiene que decidir qué cuestiones son lo suficientemente importantes como para justificar la inevitable desorganización que seguirá si se establece un nuevo sistema del tratado. El CRC de 1992 ha sido ratificado por 91 Estados y el Convenio del Fondo por 84 Estados. Parece poco probable que los nuevos instrumentos obtengan a corto plazo la amplia adopción de los Convenios, lo que hace honor a su eficacia, y más bien es probable que se prolongue el periodo de transición. El resultado sería una repetición de la confusión y problemas que implicó la transición del régimen de 1969/1971 al de 1992. En nuestra

opinión, ninguna de las cuestiones identificadas por el Grupo de Trabajo justificaría una desorganización a esta escala. Por este motivo, el Grupo de Trabajo determinó en su última sesión que toda propuesta debía acompañarse de una redacción del tratado de manera que se pudieran evaluar las consecuencias de la enmienda del tratado.

3 Previamente se han identificado tres asuntos que podrían considerarse lo suficientemente importantes como para justificar la enmienda a los Convenios:

- la cuantía total de indemnización
- la prueba para determinar el derecho del propietario de un buque a limitar su responsabilidad
- el encauzamiento de la responsabilidad hacia una de las partes y la exoneración de las demás

4 La primera cuestión se abordará en la Conferencia Diplomática del mes de mayo. En el supuesto de que tenga éxito y se obtenga un nivel más alto de indemnización disponible para aquellos Estados que opten por ratificar el Protocolo del Fondo Complementario, el Grupo de Trabajo puede decidir que las otras dos cuestiones no justifican la reapertura de los Convenios. Si éste fuera el caso, sugerimos con el debido respeto que no se justificaría la reapertura de los Convenios con el único objeto de disponer un sistema distinto de reparto del peso entre los intereses navieros y de la carga, tal como se sugiere en la propuesta formulada por OCIMF (92FUND/WGR.3/14/2), sobre todo porque puede demostrarse fácilmente que, en la práctica, el reparto ya se ha conseguido ahora y, según todas las probabilidades, se mantendrá en el futuro. Este punto y otra serie de cuestiones presentadas por OCIMF se examinan de manera más detallada en el anexo I. En el resto de esta propuesta trataremos las cuestiones relacionadas con el derecho a limitar la responsabilidad y el encauzamiento de la responsabilidad, así como la noción de reparto. Para abordar estos puntos de manera apropiada, es necesario echar un vistazo al contexto histórico.

Contexto histórico

Reparto del peso

5 Cuando el *Torrey Canyon* encalló en el Canal de La Mancha en 1967, los demandantes (principalmente el Gobierno del Reino Unido) no sólo tuvieron que afrontar problemas de jurisdicción sino también cuestiones relativas al derecho a entablar juicio. Estos problemas fueron planteados directamente por las Conferencias que abrieron una nueva vía con la elaboración del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos 1969 (CRC) y el Convenio internacional de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos 1971 (Convenio del Fondo). La piedra de toque adoptada en estas Conferencias era que las víctimas no tenían que cargar con el peso financiero de la contaminación resultante de los derrames de hidrocarburos en el mar sino que, al contrario, recibirían una indemnización rápida y adecuada conforme al principio de "el que contamina paga". Entonces, como ahora, hubo argumentos estériles sobre la identidad del ‘contaminador’. Por una parte, se argüía que la naturaleza de la carga era la que causaba el daño y que los receptores de hidrocarburos eran grandes corporaciones internacionales que realizaban beneficios enormes a partir de la producción y transporte de hidrocarburos, que eran libres de seleccionar los buques que transportarían la carga y, por tanto, debían ser considerados como el ‘contaminador’ y asumir la responsabilidad exclusiva. Por otra parte, se sostenía que aunque el flete representaba sólo el 8% del precio de la gasolina en la gasolinera, el propietario del buque debía ser considerado como el ‘contaminador’ porque había tenido la responsabilidad de la carga y por consiguiente era el único responsable. En esas circunstancias, las Conferencias persiguieron el objetivo de proporcionar un sistema de indemnización eficaz y determinaron que el sector de los buques tanque y el sector de los hidrocarburos en general debían repartirse el coste. Un estudio sobre el coste de los derrames de buques tanque en la década de 1990, que se distribuyó en la última sesión del Grupo de Trabajo, demostró que este objetivo se había alcanzado en gran medida.

Indemnización y no castigo

6 A fin de facilitar un pago pronto, en virtud del CRC la responsabilidad no se imponía sobre la parte en falta sino sobre la parte más fácilmente identificable, que es el propietario inscrito del buque tanque. Asimismo, la contribución de la carga no se exigía de la empresa individual de hidrocarburos en cuestión, sino del FIDAC, al cual contribuyen todos los receptores de hidrocarburos. Se reconoció, no obstante, que como corolario de este esquema sencillo el armador individual que se había mostrado negligente en la explotación del buque o la empresa de hidrocarburos que había fletado un buque de calidad inferior no serían sancionados y no tendrían que cargar con la responsabilidad individual en virtud de los Convenios. El sistema funcionó bien en la práctica ya que los demandantes no tienen el peso de establecer la responsabilidad de la parte 'culpable' y los pagos pueden efectuarse rápidamente. Sin embargo, la consecuencia de este sistema de eficacia envidiable es que en varios casos recientes, sobre todo del *Erika* y del *Prestige*, se ha denunciado que la imposición de responsabilidad no castiga suficientemente algunas prácticas no del todo satisfactorias de los propietarios del buque o de los fletadores.

7 La crítica del sistema existente y las denuncias señaladas en el párrafo anterior residen en dos malentendidos:

¿Una buena conducta es el resultado de la imposición de responsabilidad?

8 Un propietario que contrae reclamaciones tendrá que pagar una prima más alta, lo que afectará obviamente a su comportamiento. Pero con el método de puesta en común, que se explica en el siguiente párrafo, el efecto sólo se siente realmente a niveles de responsabilidad relativamente bajos. En la experiencia de los Clubes, no hay indicios de que exista un vínculo necesario entre la imposición de responsabilidad civil a altos niveles y la calidad de los buques o de sus armadores. El propietario de un buque cuya responsabilidad con respecto a un riesgo es considerable ya habrá tomado todas las medidas a su alcance para disminuir esta responsabilidad, y es poco probable que la imposición de una responsabilidad adicional conlleve mejora alguna. Además, la función del seguro mutuo consiste justamente en absorber la responsabilidad de alto nivel repartiendo el coste en el sector naviero en su conjunto. El propietario de un buque, al igual que otras partes comerciales, puede siempre asegurar su responsabilidad potencial (y está obligado a hacerlo en virtud del CRC) con la consecuencia de que se pierde el vínculo directo entre responsabilidad y conducta, en particular al nivel más alto de responsabilidad. A su vez, los aseguradores tratan de cerciorarse de que los buques y los propietarios que cubren cumplan las normas de calidad, pero aun cuando los Clubes lleven a cabo extensos programas de reconocimiento a fin de complementar la labor de las Sociedades de Clasificación y de las autoridades del Estado rector del puerto, a los aseguradores no les es posible por sí solos imponer el cumplimiento adecuado de la obligación de los propietarios de los buques de cerciorarse de que todos los buques sean mantenidos y explotados a un nivel apropiado. Esta obligación debe ser alentada en la práctica por otros métodos: el control por el Estado rector del puerto, los procedimientos de inspección previa de los fletadores de empresas de hidrocarburos y la implantación del Código IGS tienen un efecto benéfico en este sentido. Los Clubes acogen con beneplácito todas las iniciativas para mejorar las normas y actualmente estudian la manera como pueden colaborar más con estos esfuerzos.

¿La imposición de responsabilidad puede ser un castigo para un particular?

9 Como se explica en la introducción, los Clubes comparten los riesgos de responsabilidad de más del 90% del arqueo mundial. Esta cobertura está estructurada de tal manera que el propietario individual soporte el primer nivel de cualquier reclamación, por lo general $10 000, y la suma que exceda de dicha cuantía hasta $5 millones será cubierta por el Club en el que está inscrito su buque. Cuando un propietario es objeto de reclamaciones, esto se refleja obviamente en su prima, lo que constituirá un incentivo para mejorar su actuación. No obstante, las cuantías que excedan de $5 millones se reparten entre todos los Clubes según el Acuerdo de puesta en común, y el incremento del coste de las reclamaciones cuantiosas se reparte necesariamente en el sector sin

centrarse en el asegurado individual. Por consiguiente, así como todos los receptores de hidrocarburos comparten la financiación de las reclamaciones por contaminación que recaen sobre el Fondo, las reclamaciones importantes en virtud del CRC son soportadas por todos los propietarios de buques. Los redactores de los Convenios originales eran conscientes de esta estructura y de los beneficios que proporcionaba; por ello, el peso de la indemnización se ha repartido entre todos los sectores interesados: el sector de los petroleros y el sector de los hidrocarburos.

10 Los antecedentes que se han esbozado en los párrafos anteriores servirán para aclarar por qué no están bien fundadas varias sugerencias formuladas en las condiciones que resultaron de los siniestros del *Erika* y del *Prestige*. En los párrafos siguientes examinaremos cuestiones concretas e intentaremos explicar por qué no es posible mantener el actual sistema de indemnización eficaz a la vez que presentaremos elementos que responderían mejor desde un punto de vista 'moral'. Después seguiremos examinando algunas de las repercusiones del Fondo Complementario propuesto.

Derecho a limitar la responsabilidad en virtud del CRC

11 A fin de conservar el reparto del peso entre los sectores de los buques tanque y de los hidrocarburos, es fundamental que el propietario del buque, la parte responsable según el CRC, tenga derecho a limitar su responsabilidad. Además, es importante que este derecho sea prácticamente inexpugnable ya que es parte integrante del sistema de indemnización que las dos partes que pagan sean perfectamente conscientes desde un principio del riesgo al que se exponen en relación con cada siniestro. Todo lo que incite a un litigio regular sobre este punto como consecuencia de los derrames podría conducir a la interrupción de la estrecha cooperación que existe actualmente entre los Clubes y el FIDAC, lo que conllevaría una demora en los pagos de indemnización.

12 Los delegados ante la primera Conferencia de revisión en 1984 entendieron bien estos puntos: el artículo V.2 del CRC de 1969 preveía que el propietario del buque perdería su derecho a la limitación si se demostraba que el siniestro había sido causado por su 'falta concreta o culpa'; no obstante, los litigios en varias jurisdicciones han demostrado que los tribunales interpretaban que esta prueba coincidía con la simple negligencia, socavando así la finalidad del Convenio. La consecuencia fue que en 1984 se adoptó una prueba más severa (que se había introducido primero en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, (LLMC) 1976), que exigía que el propietario del buque perdería su derecho a limitar su responsabilidad si se probaba 'que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños'. En este sentido, la Conferencia de revisión de 1984 garantizó que se mantuviera el objetivo del sistema de indemnización establecido en 1969/71 al evitar litigios innecesarios sobre los grados de negligencia a la vez que garantizaba el reparto del peso entre los dos sectores involucrados. Esta conclusión fue adoptada en una Conferencia de revisión posterior celebrada en 1992.

Encauzamiento de la responsabilidad

13 Como se explicó antes, quienes formularon el sistema de 1969/71 impusieron deliberadamente la responsabilidad estricta exclusivamente sobre el propietario inscrito en virtud del CRC. Obraron así con la intención de facilitar la presentación de reclamaciones y su rápida conclusión, aunque se reconoció que el propietario inscrito bien podía no estar involucrado en la operación del buque. Si no se hubiera actuado así y, en vez de ello, se hubiera impuesto la responsabilidad sobre el fletador o el armador negligentes, entonces se hubiera llegado inevitablemente a un litigio para determinar quién era responsable del derrame. La víctima se hubiese quedado sin indemnización hasta la conclusión del litigio. Puede ser difícil aceptar el hecho de que el naviero no sea considerado inmediatamente responsable de las consecuencias de un derrame ocasionado por su negligencia. Sin embargo, se sugirió y hasta aquí ha sido reconocido por las sucesivas

Conferencias de revisión que éste es el precio a pagar para garantizar una indemnización pronta a las víctimas, en particular tomando en cuenta que la responsabilidad del propietario inscrito está cubierta por un seguro obligatorio. Además, ha de tenerse presente siempre que, aunque la víctima sólo pueda presentar una reclamación contra el propietario inscrito, la acción de recurso que el propietario entablará sin duda alguna en el derecho local garantizará que en última instancia se determine la responsabilidad de cualquier otra parte en falta, pero sin impedir la acción del demandante.

Reparto del peso: el Fondo Complementario propuesto

14 Durante los últimos 10 años se ha tomado más conciencia de que la cuantía total de indemnización disponible en virtud de los Convenios no era suficiente para satisfacer las reclamaciones resultantes de los derrames importantes de hidrocarburos, en particular cuando se trata de fueloil pesado. La ilustración la dan los siniestros del *Nakhodka*, del *Erika* y del *Prestige*, que demuestran que el principal problema en estos casos es la naturaleza de la carga y los buques tanque seleccionados para transportar este tipo de hidrocarburos altamente contaminantes. En varios siniestros recientes, las reclamaciones liquidadas por el FIDAC han tenido que ser prorrateadas porque no se sabía en un principio si se excedería del límite total. Con el *Erika*, esta cuestión llegó a un punto decisivo una vez más y, en consecuencia, se acordó que los límites en virtud de los Convenios deberían incrementarse según sus propias condiciones. Los límites incrementados alrededor del 50% entrarán en vigencia en noviembre de 2003. Con todo, considerando que se necesitaba otro aumento, algunos Estados han propuesto el establecimiento de un tercer nivel de responsabilidad, un Fondo Complementario, en aquellas jurisdicciones que requieran más protección. La propuesta del tercer nivel será examinada en una Conferencia Diplomática que se celebrará en mayo de 2003.

15 El Fondo Complementario propuesto será financiado por los receptores de hidrocarburos, lo que ha suscitado cierta consternación entre los intereses de la carga, que han manifestado que esto distorsionaría los arreglos de reparto actualmente en vigor. Por tanto, se ha sugerido buscar un método para que los intereses de los buques tanque participen en la financiación del Fondo Complementario. Sin embargo, se reconoció en general que de aplicarse formalmente esta propuesta, tropezaría con problemas insuperables del derecho de tratados. Por esta razón, se desplegaron esfuerzos para elaborar acuerdos voluntarios que tendrían el mismo efecto, pero ha resultado imposible obtener un nivel suficiente de acuerdo de los receptores de hidrocarburos. Los intereses de los buques tanque y sus aseguradores sugirieron por tanto que en aquellos países donde se implantara el tercer nivel el límite mínimo en virtud del CRC se incrementaría voluntariamente de alrededor de 4 millones de DEG a 20 millones de DEG (tal como lo propone OCIMF). Esta propuesta ha sido aceptada en principio por los Consejos de dirección de los Clubes y se sigue debatiendo la estructura del acuerdo propuesto con el FIDAC (véase el anexo II adjunto).

16 Se espera que de esta forma será posible mantener el equilibrio actual entre el sector de los buques tanque y los receptores de hidrocarburos. Dada la volatilidad de las reclamaciones es imposible prever precisamente el reparto del peso de la indemnización en el futuro, pero confiamos en que la propuesta que hemos formulado sea de gran contribución para lograr el equilibrio del riesgo de los intereses de la carga cuando se implemente el Fondo Complementario. También ha de tenerse presente que el incremento voluntario mínimo en el límite del propietario del buque se aplicará a todas las reclamaciones que surjan en países que hayan adoptado el Fondo Complementario, en tanto que el riesgo del tercer nivel surgirá únicamente si se presenta una reclamación suficientemente cuantiosa. Aunque es cierto que habrá un aumento significativo del peso sobre los propietarios de los buques en virtud del incremento voluntario del límite mínimo para los buques pequeños, es probable que en un periodo de algunos años no haya reclamaciones suficientemente cuantiosas como para alcanzar el tercer nivel (especialmente después de las mejoras operativas adicionales que con seguridad se implementarán tras el siniestro del *Prestige*), en cuyo caso el equilibrio del riesgo recaerá con más peso sobre los propietarios de los buques que sobre los intereses de la carga. De cualquier modo, hemos propuesto que las disposiciones se revisen de

tanto en tanto dentro de un plazo de tres o cuatro años tras la implantación del Fondo Complementario a fin de cerciorarse de que se mantenga un equilibrio adecuado en función de las cifras de las reclamaciones en ese momento.

Conclusiones

17 Nosotros mantenemos la firme opinión de que el régimen internacional de indemnización ha tenido un éxito notable. Por otra parte, tememos que los intentos de enmendar elementos fundamentales de los Convenios destruyan el sistema y no redunden en beneficios en términos de mejoras en la actuación desde la perspectiva de los demandantes. Por tanto, instamos a que no se intente reabrir los Convenios, ya que a nuestro parecer el único efecto sería debilitar la posición de las víctimas.

* * *

ANEXO I

Comentarios sobre la propuesta presentada por OCIMF (92FUND/WGR.3/14/2)

Estos son nuestros comentarios generales sobre el documento de OCIMF.

1 Pese a usar frases tales como "imperativo ambiental", las propuestas de OCIMF no apuntan a beneficiar a los demandantes sino exclusivamente a reducir el riesgo financiero del sector de los hidrocarburos. Por consiguiente, estas propuestas parecen ser poco pertinentes en el contexto de las deliberaciones en curso del Grupo de Trabajo. Observamos en particular lo siguiente:

a No se da justificación objetiva para el nuevo límite propuesto del CRC de 90 millones de DEG, excepto que es aproximadamente equivalente al límite máximo que se aplicará para buques tanque de más de 140 000 toneladas AB a partir del 1° de noviembre de 2003. La adopción de esta propuesta no aumentaría la cuantía de indemnización disponible para los demandantes, y se omiten de manera muy cómoda las complejas implicaciones del derecho de tratados.

b Sugerir que las dimensiones del buque tanque no son pertinentes para el cálculo de los límites de responsabilidad es ignorar el hecho de que hacer frente al costo de un derrame de 100 000 toneladas será obviamente mucho más costoso que si se tratara de un derrame de 1 000 toneladas del mismo tipo de hidrocarburos. El hecho de que los derrames pequeños puedan ser desproporcionadamente costosos (como lo demuestran las propias estadísticas de los Clubes) se debe principalmente al tipo de hidrocarburos involucrado, como ha quedado demostrado por los tres derrames más costosos que tuvieron que afrontar los Fondos en los años recientes: del *Nakhodka*, del *Erika* y del *Prestige*, los tres transportaban una carga de fueloil pesado.

c Si se pagan reclamaciones más cuantiosas porque la responsabilidad de los propietarios de los buques ha aumentado en virtud del CRC, entonces las primas de reaseguro también aumentarán. Sugerir que esto podría tener cabida en los dispositivos de seguro existentes muestra un concepto erróneo de la dinámica financiera del seguro de responsabilidad.

d Si el requisito de un seguro obligatorio se extendiese a todos los buques tanque que transportan cargas de hidrocarburos a granel, el número de buques a los que los Estados de abanderamiento tuvieran que expedir certificados crecería drásticamente, sin que haya un beneficio correspondiente para los demandantes.

e Dado que los buques *Pontoon 300*, *Al Jaziah 1* y *Zeinab* supuestamente estaban involucrados en el transporte ilegal de hidrocarburos de Irak, es dudoso que el requisito del seguro obligatorio hubiera hecho alguna diferencia.

f Una de las motivaciones de algunos Estados para adherirse al Fondo es que éste garantiza que se satisfagan las reclamaciones cuantiosas por derrames de buques tanque pequeños cuando los propietarios de dichos buques no pueden obtener o hacer frente a niveles elevados de seguros, o deciden no tomar el seguro por causa de operaciones ilícitas. En consecuencia, la capacidad de decidir no tomar parte en el CRC o en el Fondo no serviría a los intereses de los demandantes.

2 El argumento de OCIMF se fundamenta en que un incremento de la responsabilidad del propietario individual de un buque conllevará una mejora correspondiente en su conducta. Este es un supuesto equivocado porque:

a Ignora el efecto del seguro (una piedra angular del CRC), así como el hecho consecuente de que el peso financiero no se comparte entre los propietarios individuales de los buques y las empresas individuales fletadoras de hidrocarburos, sino entre los dos sectores.

b Aun sin el efecto del seguro, obviamente si una persona ya tiene una responsabilidad sustancial, es poco probable que un nuevo aumento de dicha responsabilidad influya en su comportamiento.

3 Rechazamos rotundamente la afirmación de que las estadísticas de los costes, previamente suministradas al Grupo de Trabajo por los Clubes, sean inexactas. Las estadísticas proporcionadas

por cada Club son confidenciales y el tipo de detalle mencionado por OCIMF ni siquiera se revela a los demás Clubes del Grupo Internacional. Sin embargo, se puede confirmar la exactitud de los análisis. Tal como se aclaró en el momento de la solicitud de OCIMF, el Grupo Internacional tendría mucho gusto en responder a cualquier pregunta de detalle sobre las cifras. Con respecto a las estadísticas que OCIMF ha presentado ahora observamos lo siguiente:

a Los análisis de OCIMF son forzosamente incompletos e inducen a error ya que toman en cuenta únicamente las reclamaciones presentadas contra los FIDAC. Las estadísticas de los Clubes incluyen las centenares de reclamaciones (probablemente el 95% del total) que fueron liquidadas dentro del límite del CRC y nunca llegaron al Fondo.

b Dado que los análisis de OCIMF sólo consideran los casos del Fondo, no es de sorprender la conclusión de que la mayor parte de la indemnización fue pagada por los contribuyentes de los Fondos.

c Los análisis de OCIMF no toman en cuenta varios factores. Por ejemplo, cuando se observa el crecimiento del número y del valor de las reclamaciones contra los Fondos, no toma en cuenta el crecimiento equivalente del número de Estados del Fondo durante el mismo periodo, o la transición de los Convenios de 1969/71 a los Convenios de 1992.

* * *

ANEXO II

Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos de buques tanque pequeños (STOPIA)

En nuestra propuesta a la Asamblea en su sesión de octubre de 2001 (92FUND/A.6/4/3) y en nuestra propuesta al tercer Grupo de Trabajo del FIDAC en su sesión de abril de 2002 (92FUND/WGR.3/11/1) esbozamos un plan voluntario por el cual los propietarios de los buques convendrían, a reserva de ciertas condiciones, en un incremento sustancial voluntario del límite mínimo de responsabilidad aplicable a los buques tanque pequeños en virtud del CRC de 1992.

Los pormenores de este plan han sido examinados por los Consejos de dirección de los Clubes en varias ocasiones y se han acordado sus principales elementos. Este plan se implementaría mediante dos acuerdos, cuyos proyectos se sometieron a las deliberaciones con el Director del FIDAC durante cierto tiempo. Aunque el Director no tiene un mandato actual para vincular al Fondo, ha formulado un número de valiosas sugerencias con el fin de facilitar el funcionamiento eficaz de STOPIA.

Los principales elementos del plan STOPIA que han sido convenidos con los Consejos de dirección de los Clubes son los siguientes:

1 En virtud del acuerdo STOPIA los propietarios de los buques tanque pertinentes de 29 548 AB como máximo celebrarían un contrato con el FIDAC para reembolsar las reclamaciones pagadas que excedan el límite pertinente del CRC de 1992 en una cuantía máxima de 20 millones de DEG por siniestro. Por consiguiente, todos los contribuyentes al Fondo de 1992 se beneficiarían en las circunstancias en las que fuese aplicable el plan.

2 El plan se aplicaría a aproximadamente 6 000 buques tanque, que representan alrededor del 75% de la flota mundial de buques tanque comprendidos dentro de la definición de “buque” del CRC de 1992.

3 El plan sólo se aplicaría en el caso del derrame de un buque tanque que afectase a un Estado parte en el Fondo Complementario cuando la responsabilidad se imponga en virtud del CRC de 1992.

4 El plan surtiría efecto al mismo tiempo que entre en vigor el Fondo Complementario.

5 El pabellón del buque o el propietario de la carga no serían pertinentes.

6 Tendría que rebasarse el límite del CRC de 1992 (incluidos los aumentos que entran en vigor en noviembre de 2003), pero el plan funcionaría aunque las reclamaciones no llegasen al Fondo Complementario del tercer nivel.

7 La responsabilidad del propietario del buque tanque con arreglo al plan no excedería del límite del CRC de 1992 más la parte voluntaria.

8 Los Clubes garantizarían la responsabilidad contractual del propietario del buque tanque al FIDAC en virtud de una enmienda al Memorando de Entendimiento entre el FIDAC y el Grupo Internacional de Clubes P&I, a reserva únicamente de los medios de defensa disponibles para los propietarios de buques y los aseguradores en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

9 Los propietarios de los buques y sus Clubes se reservan el derecho a abandonar el plan voluntario en el caso de que se tuviese que enmendar cualquier elemento fundamental de los Convenios de 1992 que afecte a las responsabilidades del propietario del buque tanque.