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.3/5/5
1 marzo 2001
Original: FRANCÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES Y DE LOS RECEPTORES DE LA CARGA, ELEMENTOS DE REFLEXIÓN

Documento presentado por la delegación francesa

Resumen:	En relación con el documento 92FUND/WGR.3/2/1, presentado en la primera reunión del Grupo de Trabajo, en el presente documento se desea presentar diferentes puntos relativos a la cobertura de la responsabilidad del propietario y al lugar que corresponde a los receptores en el sistema internacional.
Medidas que han de adoptarse:	Incluir estos puntos entre los que merecen ser profundizados por el Grupo de Trabajo.

Se constata, con respecto a la actual situación, que el adelanto que representaba en 1969 el reconocimiento de un principio de responsabilidad objetiva del propietario del buque vinculado a una obligación de seguro, pudiendo ser este directamente disponible para las víctimas, es infringido en los protocolos de 1992 por la modificación de las condiciones de aplicación de esta responsabilidad.

1. El espíritu que ha prevalecido en la elaboración del régimen del CRC 1969 - FIDAC 1971

El derecho de la responsabilidad de los propietarios de buques se rige por varios principios. Un principio, que hasta ahora nunca ha sido cuestionado, del derecho del propietario a limitar su responsabilidad, y un principio que se relaciona con el fundamento de esta responsabilidad.

En efecto, tradicionalmente, la existencia de falta o culpa es la condición necesaria para el reconocimiento de la responsabilidad. Pero ante los riesgos particulares que el comercio de hidrocarburos hace correr a la colectividad, la comunidad internacional ha elaborado un régimen de responsabilidad objetiva, que declara al propietario del buque a priori responsable de los daños sobrevenidos con ocasión del empleo de su buque, independientemente de la existencia de falta.

Para que tal régimen tenga consistencia real, se ha instituido igualmente una obligación de seguro. Este último punto ha constituido tal innovación en el mundo del transporte marítimo tradicional que, para atenuar su efecto, el convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 había previsto un mecanismo por el que el Fondo tomaba a su cargo la diferencia entre la cuantía exigible al propietario conforme al convenio CRC de 1969 y lo que hubiera debido pagar conforme a los convenios generales sobre limitación de responsabilidad por reclamaciones marítimas (lo que solía denominarse "roll-back").

2. Las reglas de limitación de responsabilidad en los convenios de 1969 y 1992

En lo que se refiere al derecho del propietario de limitar su responsabilidad, existe una evolución importante entre el convenio de 1969 y el de 1992.

El artículo V-2. del convenio de 1969 estipulaba que "s*i el siniestro ha sido causado por una falta concreta o culpa del propietario, éste no podrá valerse del derecho a la limitación prevista en el párrafo 1 de este Artículo.*" Sin embargo, la falta personal del propietario no venía calificada en el convenio.

En el protocolo de 1992 (artículo 6.2.), ya no se niega al propietario el derecho de limitar su responsabilidad más que en el caso en que "*se prueba 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.*"

Así, mientras que una simple negligencia del propietario permitía en virtud del antiguo convenio negar al propietario el derecho de limitar su responsabilidad, la renegociación en los protocolos de 1992 de las cuantías de cobertura por los armadores y sus clubes P & I ha conducido a no reservar esta eventualidad más que en los casos de falta intencional o inexcusable.

Ahora bien, esta alteración de las condiciones originales de puesta en juego de la responsabilidad por falta del propietario conduce a una degradación de la suerte de las víctimas, por el hecho de las reglas aplicadas por los clubes P & I.

3. Las reglas contractuales que vinculan los clubes P & I a sus miembros

En las reglas aplicadas comúnmente por los clubes P & I afiliados al Grupo Internacional de asociaciones P & I, se encuentran varias cláusulas que conciernen a la cobertura de daños por contaminación y las cláusulas de exoneración del asegurador.

Por una parte, la cláusula general, aplicable a todas las reclamaciones de indemnización, sea cual sea su naturaleza, recuerda que desde el momento en que el propietario tiene derecho a limitar su responsabilidad, el asegurador sólo toma a su cargo los costos comprendidos en la limitación.

Por otra parte, la cláusula especial de cobertura del riesgo de contaminación que prevé que, cuando no se aplica la cláusula precedente (es decir cuando el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad), la cobertura ofrecida por el asegurador por siniestro es de 1 000 millones de dólares EE.UU.

En fin, la cláusula según la cual el asegurador no cubre los daños causados por el propietario del buque cuando estos resulten de su acto u omisión personales, cometidos con la intención de provocar tales daños o cometidos temerariamente y a sabiendas de que tales daños serían su resultado probable.

De la combinación de estas reglas resulta que, si se conserva el esquema puesto en práctica en 1969, cuando el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad por una falta personal que sin embargo no tiene carácter intencional o inexcusable, el asegurador está obligado a cubrirlo y las víctimas tienen acceso a la cobertura de 1 000 millones de dólares EE.UU.

Por otra parte, según el esquema puesto en práctica en 1992, la única cobertura cierta es la fijada por el convenio, o sea un máximo de 59,7 millones de DEG. En efecto, además la cláusula del convenio que permite negar al propietario el derecho a limitar su responsabilidad es la misma que permite al club P& I retirar su cobertura. La víctima ya no tiene, pues, interés en demostrar la culpa del propietario, pues ella se volvería a encontrar sin garantía de indemnización.

4. Alcance de la obligación de asegurarse

Entre los siniestros que han afectado al fondo en años recientes son numerosos aquellos en que intervienen unidades de tamaño pequeño o medio, con frecuencia viejas y que, o bien escapan a la obligación de asegurarse, o bien no soportan más que una parte ínfima del monto de los perjuicios, en función de su arqueo. Es más, el convenio CRC pone un tope a la obligación de los propietarios de las unidades más grandes en el 44 % del monto disponible en virtud de ambos convenios.

Respecto a esta progresión de la indemnización en virtud del convenio CRC, existe pues una discrepancia entre el sistema internacional y la cláusula particular de cobertura de P & I, que no tiene en cuenta el criterio del arqueo. Desde el momento en que un buque ha “entrado" en un club P & I se supone que su armador recibe una cobertura de los daños por contaminación que puede llegar hasta 1 000 millones de dólares EE.UU.

Si bien no parece que la cláusula particular de cobertura de daños por contaminación de los contratos P & I haya funcionado hasta la fecha, su existencia significa que el club acepta estar expuesto al riesgo de tener que pagar 1 000 millones de dólares EE.UU por siniestro.

En la práctica, por las razones aducidas más arriba, se puede considerar sin embargo que cuando evalúa el riesgo financiero de asegurar tal o cual buque, el asegurador puede limitar este riesgo a la cuantía del fondo de limitación.

Ahora bien, este puede no guardar proporción con el alcance de los daños a indemnizar.

Se constata pues una divergencia profunda entre los compromisos teóricos (1 000 millones de dólares EE.UU.) y reales de los clubes P & I (la cuantía del fondo de limitación).

Esta divergencia no es comprendida por los terceros que desean la aplicación de la cobertura particular de P & I para los daños por contaminación. En este sentido, una elevación de la cuantía de las obligaciones de seguros presentaría dos ventajas. Por una parte, reduciría la diferencia antes mencionada y, por la otra, tendría sin duda incidencia en la calidad de los buques que se benefician de la cobertura del P & I.

5. Cálculo de la limitación de responsabilidad del propietario del buque

Como se ha mencionado antes, podría ser revisado el cálculo de la cuantía de los fondos de limitación de responsabilidad.

Pueden explorarse varias vías con el objeto de redefinir el equilibrio de las cargas financieras entre el propietario del buque y el receptor de la carga.

Como se ha recordado, el principio de la progresión de la cuantía del fondo de limitación del propietario, con un tope del 44 % de la cuantía máxima disponible en virtud de los convenios, si llega a un equilibrio aceptable cuando se trata de unidades importantes, reposa en un postulado que puede resultar erróneo, como han mostrado los siniestros del *Tanio*, del *Nakhodka* y del *Erika*. En efecto, un cálculo fundado únicamente en el arqueo no es representativo del riesgo que el buque puede hacer correr.

Para tener en cuenta de una manera equitativa este aspecto, se podrían examinar varias modificaciones.

Por una parte, la definición de una cuantía significativa mínima (por ejemplo un tercio de la cuantía total disponible en virtud de la cobertura ofrecida por el sistema CRC/FIDAC); por otra parte, el tener en cuenta un coeficiente de riesgo. Los parámetros necesarios para establecer tal coeficiente, que deben seguir siendo simples, se podrían inspirar en los trabajos actualmente en curso en el seno de la OMI y en los estudios estadísticos llevados a cabo por los organismos especializados (ITOPF, Intertanko, etc). Se pueden citar, a título de ejemplo, la edad del buque y/o la existencia de doble casco.

6. Lugar y papel de los receptores de la carga

Lo que se puede constatar es que, en el sistema actual, la aplicación de la responsabilidad de los receptores de la carga se limita al pago de contribuciones en caso de siniestro. Pero tal sistema no refleja el papel real de los receptores de la carga en el transporte marítimo de hidrocarburos. O bien, en efecto, están directamente interesados e implicados en este transporte (caso de las grandes compañías petroleras), o bien su actividad depende en gran medida de las entregas de productos petrolíferos. En ambos casos, es innegable que los receptores deben estar más implicados en los mecanismos destinados a garantizar una mejor seguridad de los transportes.

La enorme diversidad de los que intervienen en el dominio del transporte de hidrocarburos no permite definir a priori un agente que se pueda hacer responsable único de la calidad del buque que este emplea para dirigir los hidrocarburos hacia su receptor.

Teniendo en cuenta el número de los que intervienen, la adopción de un criterio que tenga relación con la calidad del buque sólo puede basarse en la constatación del estado del mismo en el momento de la recepción de la carga.

6.1. Respecto al objetivo buscado, que es cerciorarse de que el petróleo transportado lo sea en buques en buenas condiciones, no debería tener influencia el hecho de que el receptor no sea el fletador y que la carga haya sido objeto de varias transacciones comerciales antes de llegar a su receptor.

En efecto, los receptores de la carga de hidrocarburos son profesionales que dependen de la llegada de estos productos para su actividad comercial (intermediarios petroleros o centrales de producción de electricidad), por lo que no sería ilógico integrarlos en esta diligencia de calidad haciendo pesar sobre ellos una limitación financiera, reflejando el estado de los buques que vienen a aprovisionarlos.

Esta diligencia es ya en parte la de las compañías petroleras que fijan criterios de aceptabilidad para el transporte de la carga al destino de sus terminales o para transportes que se efectúan en su nombre (con transferencia de propiedad de destino). La propuesta que se hace para el cálculo de las contribuciones de ponderar las cantidades de hidrocarburos recibidas teniendo en cuenta el estado del buque no sería más que una medida de incentivo complementario.

No sería anormal que la industria acompañe tal modificación con una revisión de las cláusulas contractuales que la vinculan a los diferentes intermediarios, tales como los corredores de fletes, a fin de que estos tomen igualmente parte en esta diligencia de calidad y soporten, si fuera necesario, las consecuencias de la elección de buque que proponen a sus clientes.

6.2. Además, la recepción de ciertas categorías de productos petroleros crea un riesgo específico.

La experiencia de los siniestros del *Tanio*, del *Nakhodka* y del *Erika* sobre todo, por no citar más que estos tres casos, muestra que ciertos productos particularmente persistentes son transportados por buques que ofrecen menos garantías que los asignados al transporte de los demás productos petroleros. Varios factores explican el recurso a estos buques, principalmente la tasa de flete de los productos negros con relación a otros hidrocarburos y el costo de la limpieza de los tanques después de tales cargas. Pero las

limitaciones de transporte de estas mercancías, sobre todo el hecho de que deben ser calentadas, aumentan el riesgo, pues favorecen la corrosión que es tanto más rápida por ser ya viejo el buque.

Se podría, pues, prever ya sea el aumento de la contribución de los receptores de tales cargas, ya sea una cobertura específica de los siniestros causados por tales productos (por ejemplo un recargo del tipo del que figura en los convenios para los fenómenos naturales de carácter excepcional). Este recargo podría igualmente hacerse sobre el primer nivel, es decir entrar en el cálculo del fondo de limitación de responsabilidad del propietario.

7. Inclusión de intereses en el convenio del FIDAC

Existe actualmente una diferencia de tratamiento de los intereses entre las sumas exigibles del propietario del buque y las exigibles de los receptores de la carga.

Aunque se ha decidido que los fondos de limitación de responsabilidad devengasen intereses y que dichos intereses beneficien a las víctimas, el convenio del FIDAC, porque fija el compromiso máximo en 135 millones de DEG, ofrece una solución diferente en lo que concierne a la cuestión del pago de intereses.

Los intereses que puedan producir las contribuciones recaudadas vienen en efecto deducidos de las sumas que los receptores tengan que desembolsar.

Parecería más equitativo contabilizar los intereses en provecho de las víctimas.