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.3/5/9
12 marzo 2001
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por la delegación italiana

Resumen:	Propuesta de cuestiones a examinar en el contexto de la revisión de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la propuesta a incluir en la lista de cuestiones que merecen ser profundizadas por el Grupo de Trabajo.

Es bien sabido que el sistema de contribución con arreglo a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo se basa en un régimen de dos niveles, siendo responsable hasta cierto tope el propietario individual del buque que en efecto haya contaminado; los costos que excedan de este tope son pagados por el Fondo – o sea la comunidad de todos los receptores de la carga – hasta un tope convencional mucho más alto.

Teniendo en cuenta el principio de que "paga el contaminador", parece apropiado un sistema de contribución basado no solamente en el régimen mencionado de dos niveles (propietario individual del buque/comunidad de los receptores de la carga) sino también en un tercer nivel intermedio consistente en el propietario individual de la carga que realmente haya contaminado (que generalmente es también el fletador del buque).

El objetivo principal de esta propuesta es obligar al propietario de la carga a prestar extrema atención a la navegabilidad del buque que se ha de fletar, considerar escrupulosamente su historial y realizar inspecciones de validación con el máximo cuidado.

Las compañías de seguros deben fijar primas progresivas para cargas en proporción inversa a la calidad del buque que se ha de cargar, y negarse a dar cobertura a los peores.

Es más, las compañías petroleras serían alentadas a restablecer sus propias flotas, evitando fletar buques volanderos.

Propuesta

Los umbrales deben fijarse como sigue: responsabilidad del propietario del buque, hasta el tope fijado según el tamaño del buque; responsabilidad del propietario de la carga, hasta el doble de la del propietario del buque; responsabilidad del Fondo, hasta el tope convencional.