

TERCER GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES Punto 2 del orden del día 92FUND/WGR.3/5 9 febrero 2001 Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

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

Resumen:

El OCIMF cree que los regímenes de indemnización existentes han servido bien al correr de los años a la comunidad internacional, particularmente las víctimas de la contaminación. El OCIMF cree también que es hora de evaluar la idoneidad de los regímenes a la luz de la experiencia y de identificar los cambios que sean necesarios para adaptarlos a las necesidades cambiantes de la sociedad. El OCIMF apoya las propuestas que incrementen las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios Internacionales, para cubrir el costo realista de los daños del peor de los casos en un futuro previsible. Con todo, el OCIMF no apoyaría las propuestas que tuviesen el efecto de incrementar el peso de indemnización de los propietarios de la carga de modo que se distorsione el equilibrio del riesgo entre el propietario del buque/armador y los propietarios de la carga, y particularmente aquellos que hacen caso omiso de la responsabilidad subyacente del propietario del buque por la estructura, mantenimiento y explotación del buque.

Medidas que han de adoptarse:

- (a) tomar nota de la información que consta en el presente documento;
- (b) prestar la debida consideración a las cuestiones suscitadas a la hora de formular recomendaciones a la Asamblea.

1 Introducción

Las compañías petroleras son responsables del transporte marítimo de aproximadamente el 30% del total anual estimado de 2 000 millones de toneladas de hidrocarburos transportados por mar y

- 2 -

son contribuyentes muy significativos (aproximadamente el 60% del total) al Fondo de 1992. Por consiguiente el OCIMF tiene en cuenta sus responsabilidades y ha apoyado activamente las iniciativas para incrementar los límites de indemnización en virtud de los Convenios CRC y del Fondo. Sin embargo, el OCIMF reconoce que tal vez sean necesarios más cambios para garantizar que los regímenes de indemnización continúen haciendo frente a las necesidades cambiantes de la sociedad. El OCIMF cree firmemente que todo cambio de los dispositivos existentes, que han servido bien a las víctimas al correr de los años, deberá ser abordado en un contexto internacional por la OMI o por el FIDAC, según el caso.

2 Cuestiones que ha de examinar el Grupo de Trabajo

2.1 Máximos niveles de indemnización

El OCIMF apoyaría un incremento de las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios Internacionales para cubrir el costo realista de los daños del peor de los casos en un futuro previsible.

2.2 <u>Restricción sobre las condiciones para el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad</u>

El OCIMF no apoya propuestas para aliviar la prueba para la pérdida de derechos de limitación por parte del propietario del buque. El OCIMF cree que esto se traduciría en prolongados retrasos en la indemnización de los demandantes mientras se debate y se reparte la responsabilidad en los Tribunales.

2.3 <u>Encauzamiento de la responsabilidad</u>

El OCIMF no apoya propuestas que eliminen el actual mecanismo para encauzar toda la responsabilidad hacia el propietario del buque que figura en el registro.

Todos los Convenios Internacionales reconocen que el propietario del buque es responsable único de la navegabilidad de un buque, inclusive su utilización segura y eficiente. El Convenio de responsabilidad civil de 1992 encauza deliberadamente la responsabilidad a través del propietario del buque que figura en el registro y los aseguradores de su responsabilidad, y ello ha resultado ser muy factible. Las razones por las que no se responsabiliza directamente a los propietarios de la carga por los daños de contaminación por hidrocarburos comprenden su incapacidad de inspeccionar o comprobar de otra manera la condición interna del buque que ha de transportar su carga y el hecho de que no tienen control directo sobre el cuidado o utilización del navío. Cambiar la división de responsabilidad existente, para aumentar el peso sobre los propietarios de la carga, llevará en último término a un debilitamiento de la responsabilidad del propietario del buque y constituirá una falta de incentivo para que los aseguradores adopten un activo interés en la condición y utilización de los buques que aseguran. Incluso podría llevar a rebajar la normativa.

En este contexto es pertinente observar que las propias inspecciones voluntarias y los procesos de control previo de los fletadores se efectúan por añadidura, y no sustitución, del cumplimiento diligente de las obligaciones reglamentarias del Estado de abanderamiento, clase, propietario y Estado rector del puerto. Si las actividades del Estado de abanderamiento, rector del puerto y clase fuesen suficientemente diligentes, la necesidad de las inspecciones de los fletadores quedaría reducida en gran medida.

2.4 <u>Penalizaciones y sanciones financieras</u>

El OCIMF no apoya propuestas para introducir penalizaciones o sanciones financieras que sean de naturaleza punitiva y no asegurables. Ello alentará la creación de más compañías de un buque y compañías de comercio de hidrocarburos basadas en activos limitados. Es poco probable que

92FUND/WGR.3/5

- 3 -

las medidas punitivas influyan en el comportamiento de aquellos con más probabilidad de ser negligentes, impidan otro *Erika* o transmitan el imperativo de seguridad que todos deseamos. De hecho, socavarán más bien que reforzarán los regímenes internacionales.

2.5 Daños al medio ambiente

El OCIMF no apoya la introducción de cálculos arbitrarios y teóricos de los daños medioambientales; estos se basan en modelos altamente teóricos y una ciencia cuestionable. Tendrá menos que ver con la indemnización y más con las multas o sanciones. El objetivo de todo plan de indemnización debe ser garantizar que todos los que sufren daños reales se sitúen en la misma posición que habrían tenido si no hubiera ocurrido el siniestro. Los Convenios existentes tienen una definición muy amplia de lo que constituye daños medioambientales y el costo de la restauración ya se define como una clase de reclamación admisible conforme a las directivas del FIDAC. No hay un medio fiable de definir daños eventuales o evaluar la disminución medioambiental. La experiencia en los EE.UU., donde está implantada la legislación de este tipo, es que existen ejércitos de abogados y 'expertos' empleados en argumentar el contencioso. Ello solo puede significar que los que han sufrido pérdidas verdaderas, a consecuencia de un siniestro, pueden padecer retrasos y/o reducción del nivel de indemnización recibido por competir con reclamaciones de daños altamente teóricos al medio ambiente. Sin duda esto va en contra de la tendencia general de las mejoras para acelerar la tramitación de reclamaciones y facilitar el pago rápido a las víctimas.

3 Medidas que ha de adoptar el Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a:

- (a) tomar nota de la información que consta en el presente documento; y
- (b) prestar la debida consideración a las cuestiones suscitadas a la hora de formular recomendaciones a la Asamblea.