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.3/8/10
14 de junio de 2001
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por España y el Reino Unido

Resumen:	Los copatrocinadores del presente documento sugieren que redundaría en beneficio de los propietarios de buques, aseguradores y receptores el permitir que las reclamaciones incluyeran un "margen de utilidad" modesto por el uso de determinados medios fijos, a condición de que pueda demostrarse que son beneficiosos para reducir la contaminación. Esto representaría un modesto incremento de los costes para los Estados que mantengan una capacidad especializada y costosa para luchar contra la contaminación.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a que examine las cuestiones suscitadas en el presente documento y a que decida pertinentemente.

1 Introducción

1.1 El Reino Unido presentó un documento (FUND/WGR.7/20/2) sobre costes fijos ante el séptimo Grupo de Trabajo Intersesiones del Fondo de 1971 en abril de 1994. En el documento se proponía que el FIDAC aumentase su contribución con respecto a los costes fijos que se derivan del mantenimiento de los medios para la limpieza y prevención de la contaminación, a fin de fomentar la adopción de medios mejores y más eficaces en todo el mundo.

1.2 En dicha reunión del Grupo de Trabajo la mayoría de los Estados Contratantes manifestaron que no eran partidarios de enmendar la política vigente del Fondo. En el Informe del Grupo de Trabajo expone que "podría aceptarse una parte razonable de los costes fijos, siempre y cuando se ciñan lo más posible al periodo de limpieza en cuestión y no incluyan cargas por costes generales antiguos". A los copatrocinadores del presente documento les sigue preocupando que esta política pueda desanimar a los Estados en sus esfuerzos por mantener una capacidad de respuesta efectiva. En el presente documento se debaten los beneficios de mantener medidas efectivas de limpieza y de prevención de la contaminación, si bien se propone un cambio más modesto de política del que se sugería en el documento original del Reino Unido de 1994. En dicho

documento se abordan en concreto los costes elevados de capital o de manera alternativa los gastos anuales para mantener una capacidad de respuesta superior a lo que podría considerarse como disposición normal para la limpieza de la costa, como por ejemplo buques de recuperación en el mar, capacidad aérea de rociado o remolcadores de emergencia.

1.3 Los copatrocinadores del presente documento consideran que el Fondo debería desempeñar un papel más constructivo a la hora de fomentar el establecimiento de una capacidad semejante en los Estados Contratantes, al ofrecer un incentivo modesto a los Estados para que establezcan la capacidad necesaria para responder con mayor eficacia a la amenaza de contaminación por hidrocarburos, lo que se traduciría en una posible reducción de las reclamaciones presentadas contra el Fondo

2 Fundamento del incentivo financiero para ofrecer una capacidad de respuesta especializada contra la contaminación.

2.1 Un gran número de Estados dispone ya de los medios básicos necesarios para luchar contra la contaminación como parte de sus planes de contingencia. No obstante, hay otros, que bien podrían disponer de medios que sobrepasen la norma. Tales medios pueden incluir la capacidad aérea para rociar con dispersantes, buques capaces de recuperar hidrocarburos en el mar, remolcadores de emergencia, etc. Los costes anuales de tal capacidad de respuesta complementaria pueden ser considerables. Dado que el abastecimiento de tales recursos es costoso y que, por lo general, se utilizan raramente, si es que llegan a utilizarse, la mayoría de los gobiernos harán frente a otras presiones fiscales que harán difícil mantener el nivel de gastos necesario para seguir contando con una capacidad plena de respuesta efectiva contra la contaminación. Puede argumentarse que los gobiernos que mantienen tales recursos, lo hacen porque desean asegurarse de que pueden enfrentarse efectivamente a la amenaza de contaminación en sus costas. No obstante, y una vez que se hayan desplegado eficazmente tales recursos, su influencia para reducir los costes derivados de un siniestro puede ser considerable, tanto para los aseguradores como para los receptores. A menudo los costes que tendrían que afrontar los aseguradores y los contribuyentes podrían resultar ser considerablemente superiores si no fuera por la ayuda local.

2.2 Es razonable esperar que los Estados Contratantes se esfuercen en mantener una capacidad de respuesta en consonancia con los riesgos que sufran sus costas y con su capacidad económica. Es por ello que los copatrocinadores pueden aceptar el argumento de que el Estado Contratante en cuestión debería normalmente financiar los planes de contingencia habituales, y de que se espera que efectúe disposiciones básicas con respecto a equipos de buena calidad para limpieza de playas, existencias de materiales apropiados, etc., y que si bien, todo esto puede ser beneficioso para la reducción de los costes generales, no sería necesario ningún incentivo complementario, si en ello coincidiese la opinión de la mayoría del Grupo de Trabajo.

2.3 No obstante, y dadas las ventajas financieras que obtendrán los aseguradores y los contribuyentes, los copatrocinadores consideran que queda sobradamente justificado que el Estado en cuestión reciba al menos cierto grado de incentivo económico, para desplegar una capacidad más especializada que trascienda de las disposiciones elementales. Se recomienda que el incentivo complementario se establezca a un límite del 10% de los costes admisibles, como ya se propuso anteriormente en el documento que el Reino Unido presentó al séptimo Grupo de Trabajo Intersesiones del Fondo de 1971. Lo que sigue es un ejemplo de cómo podría desarrollarse el planteamiento:

un supuesto contrato anual para una capacidad de respuesta determinada (Ej. aeronave para rociado aéreo) ¸ (dividido por) 365 (días al año)

X (multiplicado por)

el número de días que se utiliza la capacidad de respuesta específica para el siniestro en cuestión (más cualquiera otros costes que fuesen admisibles).

Todo esto arrojará una cifra correspondiente al coste de utilizar tales medios para responder a un siniestro. Se propone que el margen de utilidad del 10% se calcule partiendo de esta cifra resultante.

Se sugiere aplicar un incentivo adicional del 10%, por encima de los costes diarios de mantener la capacidad y el despliegue de los medios, si bien esto sólo se debe sufragar a condición de que pueda demostrarse que el ***uso*** de dicha capacidad tuvo un efecto notable y beneficioso al reducir los costes de un siniestro. El mero hecho de desplegar la capacidad específica no debiera ser suficiente para justificar el pago del incentivo. Los costes correspondientes al despliegue de equipos especializados facilitados por los Estados limítrofes o la industria tampoco reunirían las condiciones para el "incremento" del 10%. De existir sospechas de que pueda infringirse el límite de la indemnización disponible, el Estado en cuestión puede optar por no reclamar los pagos adicionales, a fin de garantizar que aquellos de sus ciudadanos que interpongan reclamaciones obtengan pagos más elevados.

3 Conclusiones

3.1 Los copatrocinadores consideran que la actual política del Fondo respecto a los costes fijos difícilmente contribuye a fomentar el que los Estados con litoral mantengan una capacidad plena de respuesta efectiva. Un margen de utilidad del 10%, para la capacidad especializada de respuesta, sería en cierta medida un tipo de incentivo, si bien sólo se abonaría si puede demostrarse que los recursos han sido beneficiosos en caso de producirse un siniestro. El examen en curso del Fondo de 1992 y la posible introducción de un tercer nivel suplementario, reducirían la posibilidad de que un margen de utilidad del 10% pusiera en peligro el pago íntegro de indemnización a demandantes de cantidades pequeñas.

3.2 Los copatrocinadores consideran asimismo que la presente propuesta tiene precedentes sólidos. Con arreglo al Artículo 14 de la Convención sobre Salvamento, la suma concedida por el salvamento puede incluir un “incremento” destinado a premiar al salvador, por haber incurrido en los costes generales que supone el mantener un buque de salvamento, u otros equipos especializados, en sus puestos durante un siniestro, cuando haya posibilidades razonables de reducir la contaminación. La suma concedida por el salvamento puede ir en consonancia con los costes correspondientes a los daños que se han evitado. El incentivo del 10% adicional que se propone para los Estados Contratantes es bien modesto en comparación.

3.3 Se invita al Grupo de Trabajo a que examine la política del Fondo de 1992 a la luz del presente documento.