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.3/8/11
18 junio 2001
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por la Cámara Naviera Internacional (CNI)

Resumen:	La CNI apoya en general el documento presentado por Australia, Canadá, Dinamarca y otros (92FUND/WGR.3/8/4) e insta al Grupo de Trabajo a proceder a la introducción de un tercer nivel internacional financiado por los intereses petroleros. Al mismo tiempo han de adoptarse resoluciones que aclaren el ámbito amplio de las disposiciones existentes con respecto a los daños ambientales. En una fase posterior podría considerarse la necesidad de más revisiones regulares de los límites, cuando se podría identificar y abordar cualquier desequilibrio entre los intereses navieros y petroleros.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a considerar el procedimiento del modo sugerido por la CNI.

1 La CNI apoya en general el documento presentado por Australia y otros (92FUND/WGR.3/8/4) como respuesta pragmática al llamamiento de algunos estados para un aumento del nivel general de indemnización. La propuesta de un tercer nivel internacional optativo de indemnización financiado por los receptores de hidrocarburos en los estados partes en el plan optativo se podría introducir relativamente rápido, con mínima perturbación del sistema subyacente.

2 Además, como ya se ha indicado informalmente, la CNI está dispuesta a cooperar con el Grupo Internacional de Clubes P & I en la elaboración de su sugerencia de aumentar voluntariamente los límites de responsabilidad para buques pequeños en Estados que adopten el tercer nivel, como medio de reequilibrar cualquier desequilibrio percibido entre los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos. Sin embargo, los propietarios de buques no ven el argumento a favor de la propuesta de los buques pequeños si se acordase que se hiciesen modificaciones al CRC de 1992 para disponer contribuciones de los propietarios de buques al tercer nivel, como se propone en los documentos presentados por Australia y otros (92FUND/WGR.3/8/5) y OCIMF (92FUND/WGR.3/8/2).

3 La decisión de la OMI de aumentar sustancialmente los límites de los Convenios CRC y del Fondo de 1992 en octubre de 2000 (que surte efecto en 2003) fue plenamente apoyada por la CNI. El sistema internacional tiene gran éxito y ha servido bien en general a las víctimas a lo largo de los años. Sin embargo, la CNI reconoce que la necesidad de limitar el nivel de los pagos con respecto a las reclamaciones establecidas en los siniestros importantes, hasta que se conozca la cuantía total de la indemnización pagadera, se ve como una debilidad del sistema que amenaza su credibilidad. De igual modo, la CNI reconoce que las reclamaciones establecidas en siniestros importantes recientes se acercan – y, en el caso del *Erika*, probablemente excedan de los límites existentes.

4 La CNI apoya el parecer de que las víctimas de los siniestros de contaminación por hidrocarburos deben recibir una indemnización pronta y adecuada incluso en los siniestros más graves de contaminación por hidrocarburos. Teniendo esto en cuenta, hemos estudiado la propuesta formulada por la Comisión Europea para la indemnización adicional en Europa. Aunque no concordaríamos con algunos pormenores, opinamos que el concepto general de un tercer nivel de indemnización además del FIDAC tiene sus méritos. Pero, como industria internacional, la CNI tiene gran preferencia por soluciones globales, y el hecho de que una propuesta similar progresa ahora a nivel internacional es bienvenido y cuenta con su apoyo.

5 Como se ha manifestado en la última sesión, la CNI apoya el principio de un tercer nivel internacional que sería optativo para los estados partes en el Convenio del Fondo de 1992. Con todo, los detalles requieren cuidadosa consideración, incluidos los dispositivos de contribución.

6 Las estadísticas que acompañan a la presentación del Grupo Internacional de Clubes P & I (92FUND/WGR.3/8/3) ilustran el grado de eficacia que ha tenido el sistema para lograr un equilibrio general entre los intereses navieros y petroleros. Incluyendo los costos estimados de los siniestros del *Erika* y el *Nakhodha*, los propietarios de petroleros (en virtud del CRC de 1992) y los receptores de hidrocarburos en los países del FIDAC (en virtud del Convenio del Fondo de 1992) han hecho una contribución igual a la indemnización total facilitada en el decenio.

7 No obstante, no ha de olvidarse que el propietario del buque hace frente por sí solo a la gran mayoría de las reclamaciones sin recurrir al FIDAC. Si bien la industria petrolera es llamada a contribuir sustancialmente en el caso de un derrame importante y costoso, las estadísticas demuestran que, incluso antes del aumento recientemente acordado de los límites del CRC y del Fondo, el 95% del número de los derrames indemnizados por el CRC y el Fondo en el decenio fueron atendidos por los propietarios de buques solos. La industria naviera no disputa esta situación. Igualmente, la CNI no cree que sea injusto que los receptores de hidrocarburos contribuyan, sustancialmente si es necesario, en aquellos casos numéricamente escasos en que se excedan de los límites de los propietarios de buques.

8 En opinión de la CNI, es prematuro concluir que un tercer nivel optativo financiado íntegramente por los receptores de hidrocarburos socavaría el equilibrio actual entre los intereses navieros y petroleros en el régimen del CRC/Fondo. El historial de las reclamaciones sugiere que un tercer nivel raramente sería invocado, si es que lo fuese alguna vez, es decir que su existencia misma seguiría siendo teórica a menos/hasta que hubiese un siniestro importante, mientras que el efecto de los aumentos voluntarios propuestos en los límites de los buques pequeños sería ciertamente muy real. El impacto de tales aumentos sería soportado por todos los propietarios de buques en el sistema mutuo, no sólo el propietario del buque en cuestión. (Véase la presentación del Grupo Internacional de Clubes P & I, 92FUND/WGR.3/8/9.)

9 Como se explicó en 92FUND/WGR.3/8/4, las propuestas para las contribuciones del propietario del buque al tercer nivel sólo podrían ser puestas en práctica mediante enmiendas al CRC de 1992. Las opciones, que se presentan en 92FUND/WGR.3/8/5 (opciones 2 y 3), parecen ignorar el derecho de tratados y los problemas de limitación. No es posible imponer una nueva responsabilidad a una parte cuya responsabilidad esté limitada en virtud de un instrumento existente sin modificar ese instrumento. No obstante, modificar el CRC de 1992 para proveer

contribuciones del propietario del buque al tercer nivel sería un proceso complejo y largo. Es posible que tales enmiendas desencadenasen también negociaciones sobre otras características del sistema que no serían bienvenidas para todos los sectores de la industria y que serían divisivas entre los Estados Contratantes. A este respecto, la CNI hace referencia al documento presentado a la sesión anterior por OCIMF (92FUND/WGR.3/5) y a esta sesión por el Grupo Internacional (92FUND/WGR.3/8/3). La CNI comparte plenamente sus opiniones en cuanto a mantener tanto la prueba existente para inhabilitar el derecho de limitación, como las disposiciones de encauzamiento existentes. Además, la CNI apoya la sugerencia de que el ámbito amplio de las disposiciones existentes con respecto a los daños ambientales se aclare mediante resoluciones de la Asamblea.

10 Por consiguiente, la CNI instaría al Grupo de Trabajo a proceder a la introducción de un tercer nivel internacional financiado por los intereses petroleros, que sería optativo para aquellos estados que deseasen indemnización adicional. Al mismo tiempo han de adoptarse resoluciones que aclaren el ámbito amplio de las disposiciones existentes con respecto a los daños ambientales. En una fase posterior podría considerarse la necesidad de más revisiones regulares de los límites, cuando se podría identificar y abordar cualquier desequilibrio entre los intereses navieros y petroleros.

11 La CNI se complacería en ampliar esta nota en la reunión.