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.3/8/16
25 junio 2001
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Resumen:	INTERTANKO reconoce el valor del régimen del CRC y del Fondo, que a escala internacional han tenido gran éxito en lograr el objetivo de indemnizar a las víctimas de derrames de hidrocarburos. A fin de mantener el régimen internacional existente y en reconocimiento de la necesidad de disponer de niveles suficientes de indemnización en el caso de un siniestro catastrófico INTERTANKO apoya: - La propuesta esbozada en el documento presentado por Australia, Canadá, Dinamarca y otros (92FUND/WGR.3/8/4) para la introducción de un fondo de tercer nivel optativo. - La propuesta del Grupo Internacional de Clubes P & I de un dispositivo voluntario para elevar el límite para los buques pequeños, que se expone en su documento (92FUND/WGR.3/8/3).
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a prestar consideración al presente documento y a proceder sobre la base de los principios enunciados y las propuestas formuladas.

1 INTERTANKO ha apoyado consistentemente los regímenes internacionales de responsabilidad e indemnización por derrames de hidrocarburos y ha observado con preocupación creciente los empeños por elaborar regímenes regionales de responsabilidad e indemnización por derrames de hidrocarburos fuera del ámbito de la OMI/FIDAC. INTERTANKO reconoce la necesidad de una indemnización adecuada de las víctimas de derrames de hidrocarburos también en futuros casos catastróficos en que la índole de la carga derramada, o la particular sensibilidad de la localización

donde se concretan los efectos del derrame, necesita niveles de indemnización incluso mayores que los límites recientemente reajustados del CRC y del CF de 1992.

2 INTERTANKO acepta que la única solución práctica a corto plazo para satisfacer a aquellos estados que, debido a la índole de las cargas transportadas en sus aguas o la particular sensibilidad de dichas aguas, requieren niveles de indemnización mayores es la introducción de un tercer nivel optativo. INTERTANKO apoya entonces la propuesta esbozada en el documento presentado por Australia, Canadá, Dinamarca y otros (92 FUND/WGR.3/8/4).

3 INTERTANKO reconoce que existe una preocupación legítima por que el límite de un fondo de tercer nivel optativo sea realista, e INTERTANKO apoya entonces las declaraciones respecto al límite general (400 millones de DEG) formuladas por OCIMF (documento 92FUND/WGR.3/8/2). A INTERTANKO le preocupa también que el equilibrio a largo plazo entre las contribuciones de los armadores y los intereses de la carga no quede sustancialmente alterado en detrimento de ningún grupo de contribuyentes.

4 INTERTANKO apoya la propuesta del Grupo Internacional de Clubes P & I de un dispositivo voluntario y está dispuesta a prestar asistencia a la elaboración de un incremento voluntario de los límites para los buques pequeños que se describe en la presentación del Grupo Internacional (documento 92FUND/WGR.3/8/3) para abordar todo desequilibrio percibido en las contribuciones si se establece un tercer nivel optativo. Este apoyo viene, con todo, condicionado a que los armadores no intervengan en la financiación del tercer nivel y a que se dejen intactas las principales características del CRC.

5 INTERTANKO reconoce que una reclamación catastrófica en un estado que opte por el tercer nivel podría desequilibrar en potencia el reparto hasta ahora igual de las reclamaciones por contaminación de hidrocarburos entre los intereses de los buques y de la carga y por lo tanto apoyará la propuesta del Grupo Internacional de incrementar el límite de responsabilidad de los buques más pequeños sobre una base voluntaria. Habrá de tenerse en cuenta, no obstante, que más del 95% de los casos de derrames de hidrocarburos son pagados íntegramente por los propietarios de buques, y la introducción de los nuevos límites del CRC de 1992 en 2003 probablemente aumentará el porcentaje.

6 Sería prematuro predecir el efecto que un tercer nivel optativo tendría en el reparto de los costos entre los buques y la carga, pero como observación general INTERTANKO haría notar que la responsabilidad de los propietarios de buques conforme al CRC y la contribución voluntaria en el primer nivel será de hecho plenamente utilizada cada vez antes de que exista cualquier riesgo para los niveles segundo y tercero.

7 Los efectos del ajuste de los límites del CRC y CF de 1992, la constitución potencial de un tercer nivel y una contribución adicional voluntaria del lado de los propietarios de buques han de ser evaluados como es debido antes de poder extraer conclusiones finales basadas en cifras concretas y acordar medidas en una fase posterior. INTERTANKO se complacerá en colaborar con otros intereses de la industria, como por ejemplo las compañías petroleras y los gobiernos, para identificar posibles mejoras del sistema y también estudiar como se puede mantener un reparto equitativo en lo sucesivo.

8 Debe redundar en interés de los gobiernos y la industria el preservar y desarrollar el sistema existente según el cual los propietarios de buques aceptan la responsabilidad objetiva con un derecho realista a limitar esta responsabilidad, las disposiciones de encauzamiento y el requisito de seguro obligatorio que hace innecesario el litigio en nombre de las víctimas, y un reparto equitativo de la responsabilidad entre los que toman las decisiones de control.

9 Además de la preocupación por que los límites generales del régimen del CRC y CF pueden ser insatisfactorios en los peores casos, la velocidad de los pagos parece ser un factor de accionamiento en gran parte de la crítica externa formulada contra el régimen existente. Los

propietarios de buques, a través de sus aseguradores P & I y el Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, trabajan diligentemente y con éxito para asistir a los demandantes y para tramitar las reclamaciones de modo rápido. Siempre queda la posibilidad de retrasos de poca importancia para cualquier sistema implantado que:

- requiere la evaluación de reclamaciones

- depende de que los demandantes presenten sus reclamaciones

- requiere que los demandantes presenten pruebas aceptables para justificar las pérdidas o costos económicos

- necesita evitar pagar reclamaciones infladas o especulativas

10 La industria de los petroleros valora los regímenes del CRC y CF, que a escala internacional han tenido gran éxito en lograr el objetivo de indemnizar a las víctimas, y claramente favorece un enfoque que deje en su sitio los principales elementos de este régimen. Un aumento voluntario de los límites de los buques pequeños puede muy bien significar que los propietarios de buques aceptan una participación significativamente mayor del riesgo de responsabilidad que antes, particularmente si no ocurre un accidente catastrófico en un país que opte por el tercer nivel. En este caso el dispositivo voluntario representaría un compromiso financiero unilateral por parte de los propietarios de buques.

11 Instamos al Grupo de Trabajo a prestar consideración a los puntos señalados por INTERTANKO.