FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1992

TERCER GRUPO DE TRABAJO INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.3/8/2
24 mayo 2001
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

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

Resumen:

En la segunda reunión del tercer Grupo de Trabajo Intersesiones en marzo de 2001, la mayoría de los oradores estaban a favor de establecer un tercer nivel voluntario "optativo", por encima de los regímenes existentes del CRC/FIDAC. OCIMF reconoció la posibilidad de un tercer nivel voluntario "optativo" y transitorio pero subrayó que era esencial mantener el principio de equilibrar el riesgo entre los intereses del propietario del buque y de la carga, que constituye el fundamento de los regímenes actuales y es la clave de toda solución a largo plazo. Un tercer nivel financiado enteramente por los receptores de hidrocarburos, sin contribución de propietarios de buques, distorsionaría claramente ese equilibrio.

Reconociendo que existe la necesidad de tomar prontas medidas como medio de preservar el carácter global del sistema existente, OCIMF cree que puede haber cabida para una solución **provisional**, un tercer nivel, financiado al principio en su totalidad por los receptores de hidrocarburos en los países que lo adopten.

Ello tiene las premisas siguientes:

- Un límite de fondos que refleje el costo realista en el peor de los casos de daños debidos a contaminación por hidrocarburos en un futuro previsible (que OCIMF cree no debe exceder de 400 millones de Derechos Especiales de Giro, DEG) y una base de contribución mínima de 450 millones de toneladas.
- la introducción coincidente por propietarios de buques y sus aseguradores de un plan voluntario de elevar el umbral de responsabilidad mínima del CRC de 1992 a 20 millones de DEG para todos los buques cuando derramen hidrocarburos en aguas de un Estado Parte en el Fondo de Tercer Nivel.
- en paralelo, una seguridad mediante una Resolución de la Asamblea del Fondo del FIDAC en el sentido de que el Fondo continuará trabajando, con carácter de urgencia, para encontrar una solución que de a propietarios de buques y sus aseguradores un interés significativo en la provisión de indemnización adicional.

Medidas que han de adoptarse:

Se invita al Grupo de Trabajo a prestar consideración a las cuestiones suscitadas en el presente documento y formular a la Asamblea las recomendaciones que sean apropiadas.

1 Introducción

1.1 En su resumen de la segunda reunión del tercer Grupo de Trabajo Intersesiones, celebrada en marzo de 2001, el Presidente manifestó que, aunque de ningún modo existía unanimidad en cuanto a la necesidad de un aumento de los niveles de indemnización disponibles, varios Estados sí creen que es necesario algún incremento. Manifestó también que la mayoría de los que hablaron a favor de un incremento también habían hablado a favor de elaborar un tercer nivel voluntario "optativo". Mencionó que había que prestar particular atención a la cuestión de si un tercer nivel debía consistir en uno o dos estratos, y que correspondía a los que tienen interés en ello el facilitar más pormenores a fin de que otros puedan llegar a una decisión.

1.2 La delegación de OCIMF era una de las que hablaron a favor de un incremento de los niveles de indemnización disponibles, pero sólo si el aumento no distorsionase el principio del equilibrio apropiado del riesgo entre los intereses del propietario del buque y de la carga que constituye el fundamento de los regímenes actuales.

1.3 Las compañías petroleras son responsables del transporte de aproximadamente el 30% del total anual estimado en 2 mil millones de toneladas de hidrocarburos transportados por mar y son contribuyentes muy importantes (aproximadamente el 60% del total) del Fondo de 1992. Por lo tanto los miembros de OCIMF tienen interés en esta cuestión y se complacen en ofrecer la siguiente información para asistir al Grupo de Trabajo en sus deliberaciones.

2 Cuestiones a examinar

2.1 Toda solución ha de lograr el objetivo primario de poner a disposición de las víctimas una indemnización suficiente y de manera oportuna, al tiempo que se garantiza que la solución no facilite la continuación de la explotación de naves de calidad inferior, sino que brinde incentivos para una buena gestión.

2.2 Constituye responsabilidad exclusiva del propietario del buque el cerciorarse de que su barco sea navegable; un principio establecido desde hace tiempo que está consagrado en todos los convenios internacionales pertinentes y contra el cual no cabe objeción racional o razonable.

2.3 Por consiguiente, propietarios y aseguradores de buques de calidad inferior no deberán estar protegidos de las consecuencias financieras de la contaminación, corriendo en vez de ello ese costo directamente por cuenta de los receptores de hidrocarburos.

2.4 La introducción de un tercer nivel optativo financiado enteramente por los receptores de hidrocarburos causará, en el caso de un siniestro catastrófico, una distorsión inmediata y significativa del equilibrio del riesgo entre los intereses del buque y la carga.

2.5 Según las observaciones de las delegaciones en el Grupo de Trabajo del FIDAC en marzo, el tercer nivel optativo sería probablemente un fondo "poco" poblado en el que el número de contribuyentes sería pequeño y la repercusión del costo en cada contribuyente potencialmente muy elevada. Muchos de los contribuyentes estarán presentes en cada uno de los Estados partes y por tanto constituirán los principales contribuyentes en cada uno de dichos Estados y al Fondo en conjunto. Así, habrá una pérdida de mutualidad a nivel de Estado y de contribuyente. Asimismo ha de tenerse en cuenta que algunos contribuyentes de esos Estados pueden encontrar el peso del costo demasiado difícil de soportar.

2.6 A falta de cualquier aumento de responsabilidad de propietarios de buques en virtud del CRC, el riesgo de los intereses de la carga en Estados que sean partes en el tercer nivel será totalmente desproporcionado respecto al de propietarios de buques tanque.

2.7 Incluir un estrato de nueva responsabilidad del propietario del buque en el tercer nivel sería enteramente consistente con el equilibrio y proporcionalidad de la estructura actual. La revisión inicial sugiere que las cuestiones relativas al derecho de tratados no serían insuperables.

2.8 Algunos Estados consideran que existe una necesidad urgente de elevar las cuantías de limitación por encima de los aumentos ya adoptados por el Comité Jurídico de la OMI en octubre de 2000. El fracaso por parte de los FIDAC en dar cumplimiento a tales nuevos aumentos en un plazo razonable puede ocasionar que algunos de esos Estados busquen soluciones regionales para asegurar límites más elevados.

2.9 Tales soluciones regionales tienen el potencial de causar graves perjuicios a los Convenios internacionales CRC y del Fondo.

2.10 Muchas de las delegaciones que hablaron en la segunda reunión del tercer Grupo de Trabajo Intersesiones destacaron la importancia de preservar el carácter global del sistema.

2.11 Las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios internacionales deberían ser suficientes para cubrir el costo realista en el peor de casos de daños debidos a contaminación por hidrocarburos en un futuro previsible.

3 ¿El camino a seguir?

3.1 OCIMF reconoce plenamente el papel a desempeñar por los receptores de hidrocarburos en este campo y está deseoso de hallar soluciones que den los mejores resultados, lo más rápidamente posible, y con el apoyo pleno de todos los interesados, al tiempo que se mantiene el equilibrio esencial entre los intereses del propietario del buque y del receptor de hidrocarburos.

3.2 A plazo medio

3.2.1 Habiendo considerado todas las cuestiones del punto 2 supra, OCIMF cree firmemente que el tercer nivel optativo debería consistir en dos partes a fin de distribuir equitativamente el peso de las contribuciones entre los intereses del propietario del buque y de la carga. Ello dará también a propietarios de buques y sus aseguradores una parte en las consecuencias de la contaminación.

3.2.2 Un examen jurídico inicial indica que no hay impedimento a las enmiendas de los Convenios CRC y del Fondo para permitir tanto al propietario del buque como al receptor de hidrocarburos participar en un tercer nivel. Sin embargo, requeriría un proceso de ratificación más amplio por los Estados partes en los convenios existentes. Como bien es sabido tal proceso sería largo, OCIMF cree que una solución provisional basada en contribuciones de receptores de hidrocarburos podría proporcionar una fase transitoria hacia una solución a largo plazo que involucre a propietarios de buques y receptores de hidrocarburos.

3.3 Solución provisional

3.3.1 Reconociendo que existe la necesidad de tomar prontas medidas como medio de preservar el carácter global de los regímenes existentes, OCIMF admite que puede haber cabida para una solución **provisional** basada en lo siguiente:

1) Un tercer nivel "optativo", inicialmente financiado en su totalidad por los receptores de hidrocarburos en los países que lo adopten;

2) La cuantía total de indemnización disponible respecto a los daños de contaminación en Estados Contratantes del tercer nivel se limitará a un total de 400 millones de DEG respecto a cualquier siniestro, inclusive la contribución del CRC de 1992 y la contribución del Fondo de 1992.

3) El tercer nivel optativo entrará en vigor doce meses después del primer año civil en el que las personas que estarían obligadas a contribuir al tercer nivel optativo hayan recibido una cantidad total de al menos 450 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución. Esta es la misma disposición que para la entrada en vigor del Fondo de

1992 pero daría una base de contribuciones al tercer nivel optativo de solo un 40% de la base actual de contribución del Fondo de 1992. (Véase 2.5 supra).

4) Introducción coincidente por propietarios de buques y sus aseguradores de un plan voluntario para elevar el umbral de responsabilidad mínima del CRC de 1992, como propusieron propietarios de buques y sus aseguradores en la reunión del grupo de trabajo específico del 23 de mayo de 2001. OCIMF cree que el límite mínimo de responsabilidad de propietarios de buques no debe ser inferior a 20 millones de DEG independientemente del arqueo bruto del buque, para todos los buques cuando derramen hidrocarburos en aguas de un Estado Parte en el Fondo de Tercer Nivel. Esta contribución y su satisfacción es central para la postura de OCIMF ya que mantiene, durante el plazo provisional, un equilibrio parcial entre los intereses de propietarios de buques y receptores de hidrocarburos. En la estructura actual, los límites del CRC aplicables a barcos pequeños que derraman cargas persistentes han resultado ser en todo caso bajos y poco realistas.

5) En paralelo con lo que antecede, una Resolución en el sentido de que el FIDAC continuará, con carácter de urgencia, trabajando para un fondo de tercer nivel que restaure un equilibrio equitativo entre las contribuciones de propietarios de buques y receptores de hidrocarburos. Los propietarios de buques y sus aseguradores deben tener una parte importante en las consecuencias de la contaminación.

3.3.2 OCIMF espera que se pueda lograr progresos significativos en la redacción de disposiciones de tratados para su inserción en los instrumentos pertinentes de tratados en el próximo año.

4 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) recomendar a la Asamblea una Resolución que fije un calendario para elaborar una solución que distribuya equitativamente el peso de la contaminación por hidrocarburos entre propietarios de buques y receptores de hidrocarburos y de con ello a propietarios de buques y sus aseguradores una parte en las consecuencias de la contaminación– párrafo 3.3.1 5). OCIMF participaría con gusto en deliberaciones para elaborar esta solución.

(c) tomar nota de la posibilidad de un dispositivo provisional que consista en un tercer nivel voluntario optativo para aquellos Estados Miembros del Fondo de 1992 que lo deseen, inicialmente financiado en su totalidad por los receptores de hidrocarburos en los países que lo adopten, basado en lo siguiente:-

(i) La cuantía total de indemnización pagadera por el Fondo en un país que adopte dicho dispositivo se limitará a 400 millones de DEG respecto a cualquier siniestro – párrafo 3.3.1 2); y

(ii) Base contributiva de al menos 450 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en los países que lo adopten – párrafo 3.3.1 3); e

(iii) Introducción coincidente por propietarios de buques y sus aseguradores de su propuesta de elevar voluntariamente el CRC de 1992 para todos los buques cuando derramen hidrocarburos en aguas de un Estado Parte en el Fondo de Tercer Nivel. OCIMF cree que el umbral mínimo de responsabilidad debe ser 20 millones de DEG - párrafo 3.3.1 4).