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.3/8/3
1 junio 2001
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

Presentado por el Grupo Internacional de Clubes P & I

Resumen:	El documento presentado explica que redunda en beneficio del demandante que el sistema del CRC/FIDAC se base en el principio de la indemnización, y no intenta repartir la culpa moral. Asimismo demuestra como el peso financiero del sistema de indemnización se reparte entre las industrias del petróleo y de los petroleros.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de esta información.

Introducción

1 Los trece Clubes P & I que son miembros del Grupo Internacional de Clubes P & I son aseguradores de responsabilidad mutua que cubren las responsabilidades de terceros de los propietarios de buques, incluida la responsabilidad respecto a la contaminación por hidrocarburos. Los Clubes cubren más del 90% de los petroleros del mundo y son los proveedores principales de los certificados de responsabilidad financiera que se exigen en virtud del CRC. Por consiguiente los Clubes han intervenido en la mayoría de los derrames importantes de hidrocarburos de los últimos treinta años.

2 El alto grado de cooperación que ha existido entre los Clubes y los FIDAC ha permitido al Convenio CRC y del Fondo funcionar sin contratiempos y con gran éxito, redundando en beneficio de los demandantes. Asimismo es importante observar que, aparte de relativamente pocos casos notables, la vasta mayoría de las reclamaciones ha sido tramitada con diligencia y sin recurrir a litigios. Deseamos que continúe esta situación y por consiguiente ofrecemos observaciones sobre algunas de las principales cuestiones que actualmente estudia el Grupo de Trabajo.

Reparto del peso

3 El reparto equitativo del costo de la indemnización estaba muy presente en el ánimo de los que redactaron el Convenio CRC y del Fondo, y que aplicaron el principio del pago por cuenta del contaminador designando como contaminadores tanto a los propietarios de buques tanque como a los receptores de cargas de hidrocarburos. De entrada se preveía que tanto las industrias del petróleo como de los petroleros debían compartir el peso de pagar indemnización.

4 Un estudio reciente del costo de 360 derrames de petroleros durante el decenio 1990-1999 efectuado por el Grupo Internacional de Clubes P & I demuestra que los límites del CRC y del Fondo de 1992 logran el reparto equitativo previsto por los redactores de los regímenes. Pueden extraerse algunas conclusiones del folleto adjunto. Aunque más del 95% del número total de los derrames de petroleros no estadounidenses hubiera quedado indemnizado íntegramente por los propietarios de petroleros en virtud de las condiciones del CRC de 1992 solamente, el valor total de la indemnización pagadera en los 360 casos hubiera sido compartido por igual entre los propietarios de petroleros (en virtud del CRC de 1992) y los receptores de hidrocarburos en los países del Fondo (en virtud del Convenio del Fondo de 1992). Esto se aplica también cuando los costos inflados de los derrames se comparan con los límites incrementados del CRC y del Fondo de 1992 que entrarán en vigor en noviembre de 2003. Asimismo vale la pena observar que solamente el costo previsto del ERIKA excede de este máximo incrementado del Fondo.

5 Dado el éxito de los regímenes en compartir equitativamente el peso de la indemnización, opinamos que algunos de los cambios que se han sugerido constituirían pasos retrógrados. Por ejemplo, si se debilitase la prueba para nulificar el derecho del propietario del buque a la limitación, entonces dicho propietario podría ser considerado responsable en muchos más casos, con el resultado de que la participación de la industria del petróleo en cuestiones de contaminación quedaría reducida espectacularmente. Ello trastornaría significativamente el equilibrio entre las contribuciones efectuadas por las industrias de los petroleros y del petróleo.

6 Aunque apoyamos con ahínco el modo en que los Convenios han sido estructurados y aplicados, se debe reconocer que en casos excepcionales como el ERIKA pueden no proporcionar la indemnización suficiente, principalmente debido a la espinosa naturaleza de la carga involucrada. Por consiguiente apoyamos los aumentos recientemente acordados en el Comité Jurídico de la OMI que entran en vigor en noviembre de 2003, y la propuesta de modificar el procedimiento de enmienda tácita para permitir que los Convenios tengan mayor capacidad de respuesta.

7 También apoyamos la propuesta de proporcionar un nivel más alto de indemnización en aquellos Estados en que se cree necesaria una mayor protección para las víctimas. En la segunda reunión del tercer Grupo de Trabajo Intersesiones existía apoyo para un tercer nivel de indemnización financiado por los receptores de hidrocarburos. Nosotros apoyaríamos esta propuesta como una que asegura la viabilidad a largo plazo del sistema de los Convenios, con tal que el baremo del tercer nivel se fije en una escala razonable, relacionada con el valor probable de reclamaciones apropiadas, y no sea tal que estimule reclamaciones infladas y exageradas. Es más, basándose en el historial, este tercer nivel solamente se invocará en muy raras ocasiones.

8 No obstante, en potencia al menos, la propuesta podría distorsionar la pauta de compartir entre armadores y receptores de hidrocarburos hasta que se reajuste la responsabilidad del propietario del buque en la segunda fase de las tareas del tercer Grupo de Trabajo Intersesiones. En reconocimiento de esta desigualdad potencial, las organizaciones de propietarios de buques y las Administraciones de los Clubes P & I están debatiendo en la actualidad la posibilidad de que los límites para buques pequeños en virtud del CRC de 1992 pudieran aumentarse significativamente en determinadas circunstancias mediante una acción voluntaria aplicable en aquellos Estados que se apunten a un tercer nivel optativo. En un nuevo documento para el Grupo de Trabajo se facilitarán pormenores de esta propuesta.

Indemnización y no castigo

9 Cuando los Convenios sobre contaminación por hidrocarburos se formularon por primera vez hace treinta años, se reconocía que su principal objetivo era facilitar una indemnización rápida y eficaz a las víctimas. A este fin todas las reclamaciones se encauzan al propietario del buque, que es el único estrictamente responsable. Además la responsabilidad del propietario del buque es limitada y la prueba para nulificar la limitación requiere conducta indebida grave. A consecuencia de ello, un fletador o gestor que se haya descuidado no será responsable en virtud del Convenio, y en todo caso la responsabilidad del propietario matriculado, se haya descuidado o no, es limitada.

10 Varios Estados y comentaristas han objetado este resultado, unos porque creen que no es correcto que de la parte 'culpable' pueda escapar la responsabilidad por las consecuencias de su descuido, otros porque creen que la imposición de responsabilidad a más de una parte mejorará las normas operativas y la calidad de los buques. Ambas posturas carecen de fundamento en el contexto del sistema de indemnización de la contaminación por hidrocarburos en virtud de los Convenios. El beneficio manifiesto para la víctima que se confiere por el sistema existente no puede mantenerse si se eliminan estos elementos decisivos. Se ha expresado la esperanza de que se pueda mantener el 'uso fácil' del sistema existente al tiempo que se toman medidas para garantizar que la culpa se distribuya con mayor precisión. Estos dos objetivos son contradictorios. Por ejemplo, si se eliminasen las disposiciones sobre encauzamiento de la responsabilidad en el CRC a fin de imponer dicha responsabilidad al fletador o armador que se haya descuidado, entonces a esto le seguiría inevitablemente una litigación a fin de determinar de quien fuese la culpa que hubiera dado lugar al derrame. La víctima seguiría sin indemnización hasta que hubiese concluido la litigación.

11 Se reconoce que tal vez no sea atractivo que un armador que no es el propietario matriculado no sea considerado como inmediatamente responsable de las consecuencias de un derrame que ha sido causado por su descuido. No obstante se sugiere que este es un precio que hay que pagar a fin de garantizar una pronta indemnización a las víctimas. Es más, habrá de tenerse en cuenta siempre que, aunque la víctima sólo podrá reclamar contra el propietario, el recurso que este entablará en la mayoría de los casos deberá asegurar que la parte verdaderamente culpable sea considerada como responsable en último término –pero sin impedir el pago puntual de la indemnización al demandante.

12 Es importante observar que no es correcto suponer que históricamente los casos de contaminación por hidrocarburos son por lo general atribuibles a la calidad de los buques involucrados. En la experiencia de los Clubes, no hay indicios de que exista un vínculo necesario entre la imposición de responsabilidad y la calidad de los buques o sus armadores. Esto es así particularmente cuando están en juego reclamaciones cuantiosas. El propietario de un buque, igual que otras partes comerciales, puede siempre asegurar su responsabilidad potencial de manera que se pierde el vínculo directo entre responsabilidad y conducta; de hecho está obligado a hacerlo así en virtud del CRC. Aunque es el caso que el costo de tal seguro estará relacionado con el comportamiento del propietario individual en reclamaciones menores, el costo de las reclamaciones mayores se reparte entre todo el sector mediante mecanismos de puesta en común y reaseguro, así que tendrá poco impacto en el costo del seguro para el propietario individual. A su vez los aseguradores tratan de cerciorarse de que los buques que cubren cumplan las normas de calidad, pero aun cuando los Clubes ejecutan extensos programas de reconocimiento a fin de suplir la labor de las Sociedades de Clasificación, a los aseguradores no les es posible suplantar la obligación fundamental de los propietarios de buques de cerciorarse de que todos los buques sean mantenidos y explotados a un nivel apropiado. La mayoría de los propietarios toman esta obligación muy en serio. En la medida en que algunos puedan quedarse cortos, esta obligación debe ser alentada en la práctica por otros métodos tales como la supervisión por el Estado de abanderamiento y por el Estado rector del puerto, y la implantación del Código IGS.

13 Es poco probable que tengan éxito los cambios en el sistema de responsabilidad ideados para mejorar la calidad de los buques, pero tendrán un efecto negativo en la viabilidad de un sistema de indemnización que ha servido bien a la víctima.

Definición de daños

14 El Grupo Internacional de Clubes P & I acoge con beneplácito la sugerencia de que se recomiende a la Asamblea del Fondo de 1992 que adopte resoluciones aclarando la flexibilidad de las disposiciones existentes de los Convenios con respecto a los daños ambientales, particularmente en relación con el restablecimiento y los estudios ambientales posteriores al derrame. Es evidente, ante las sugerencias formuladas por varios comentaristas, que en general no se aprecia el gran alcance de las disposiciones existentes. Será de gran beneficio que pueda aclararse esta cuestión.

Otras cuestiones

15 El Grupo Internacional de Clubes P & I estará en situación de comentar las demás cuestiones ante el Grupo de Trabajo en una etapa posterior.

* * *

ANEXO

Introducción

En el periodo siguiente al derrame del *Erika* en diciembre de 1999, han tenido lugar deliberaciones en diversos círculos respecto al funcionamiento de los Convenios internacionales sobre responsabilidad e indemnización por daños de contaminación por hidrocarburos. Continuarán las deliberaciones en la OMI, el FIDAC y también en la UE.

A fin de facilitar una base objetiva para estas consideraciones, este informe presenta un análisis del costo de los derrames de hidrocarburos de los petroleros, para el periodo 1990 a 1999.

Aunque no se han escatimado esfuerzos para garantizar la precisión de los datos empleados en este estudio, ha sido necesario realizar supuestos, especialmente en lo que se refiere al costo de los casos no liquidados. Algunas de estas estimaciones pueden resultar poco fiables.

CRC de 1992 y Fondo de 1992

Generalidades

Las cuantías de indemnización disponibles en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 se expresan en Derechos Especiales de Giro (DEG). A los efectos del presente estudio se han convertido a dólares EE.UU. empleando los tipos de cambio al 30 de diciembre de 1999, publicados en el Informe Anual de los FIDAC de 1999.

Sobre esa base se ha aplicado el tipo de cambio de **1 DEG = US$ 1,3677** a lo largo de este análisis. Cualesquiera otros tipos de cambio que fueron precisos (p.ej. de monedas nacionales) también se han extraído del Informe Anual de los FIDAC de 1999.

CRC de 1992

Para un petrolero que no exceda de 5000 AB, está disponible un límite máximo fijo de 3 millones de DEG (aproximadamente US$ 4,1m).

Para un petrolero que exceda de 5 000 AB:
3m de DEG más 420 DEG (aproximadamente US$ 575) por tonelada AB adicional hasta un máximo (alcanzado para un petrolero de 140 000 AB) de 59,7 millones de DEG (aproximadamente US$ 81,7m).

Convenio del Fondo de 1992

Un máximo de 135 millones de DEG (aproximadamente US$ 185m) por siniestro, independientemente del arqueo del petrolero pero incluyendo la suma pagada por el propietario del buque tanque o su asegurador en virtud del CRC de 1992.

Si el total de todas las reclamaciones aprobadas excede de la cuantía total disponible en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, la indemnización pagada a cada demandante se reduce proporcionalmente. Esto se conoce como prorrateo y sólo es probable que surja tras un derrame de hidrocarburos excepcional.

Aumento de los límites

El Comité Jurídico de la OMI, en su reunión durante la semana del 16 de octubre de 2000, examinó una propuesta de incremento de los límites del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 según las disposiciones enunciadas en los Convenios y acordó un aumento de aproximadamente el 50% que entrará en vigor en noviembre de 2003.

Base de datos histórica del costo de los derrames de petroleros

A los efectos del presente informe, se han recogido datos de todos los Clubes P & I del Grupo Internacional así como del FIDAC y de CRISTAL Limited. La base de datos contiene aproximadamente 450 siniestros durante el decenio de 1990 a 1999, más de 350 de los cuales ocurrieron en países distintos de los EE.UU.

En el presente estudio se ha hecho una distinción entre siniestros en EE.UU. y fuera de EE.UU. debido al diferente reglamento que rige la responsabilidad e indemnización en EE.UU. en virtud de la Ley de contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPA 90). Por esta razón las configuraciones 1–3 se refieren sólo a siniestros fuera de EE.UU., mientras que la configuración 4 revisa específicamente al costo de los derrames de EE.UU. desde que se implantó la OPA 90 (agosto de 1990) y hasta el final de 1999, en relación con los límites del CRC y Fondo de 1992.

Metodología

- El estudio compara los costos de los derrames de hidrocarburos frente a los límites del CRC y el Convenio del Fondo de 1992, independientemente de si estos Convenios se aplicaban en realidad al siniestro. En las configuraciones 1–3 se evalúa el número de siniestros y la participación de las reclamaciones que habrían correspondido a cada Convenio.

- Asimismo se comparan los costos al aumento del 50% en los límites del CRC y el Convenio del Fondo de 1992 que fue acordado por el Comité Jurídico de la OMI en octubre de 2000.

- El estudio refleja el costo básico de cada siniestro, esto es el valor total de las reclamaciones reconocidas antes de tener lugar el prorrateo.

- Todos los datos se han convertido a dólares EE.UU., empleando los tipos de cambio publicados en el Informe Anual de los FIDAC de 1999.

- También se ha evaluado el efecto de inflar los costos hasta los valores de 1999. El costo de cada derrame de petroleros se ha atribuido al año de la póliza en que ocurrió. Su valor ha sido inflado entonces hasta los niveles de 1999 empleando el Índice Mundial de Precios al Consumidor (IPC) del Fondo Monetario Internacional (FMI). Se escogió este Índice debido a la incidencia mundial de los derrames de petroleros, aunque ofrece valores de inflación que son considerablemente más altos que muchos índices nacionales.

- En las configuraciones 1–3 también se han evaluado las consecuencias de eliminar de los análisis los costos estimados de los siniestros del *Erika* y el *Nakhodka* ya que se trata de los únicos siniestros que se han acercado o excedido el límite del Convenio del Fondo de 1992.

- Aunque no se han escatimado esfuerzos para garantizar la precisión de la base de datos, ha habido que formular supuestos y se han identificado ciertas limitaciones, que se esbozan a continuación.

Supuestos y limitaciones

- El objetivo ha sido limitar los datos sobre derrames de fuera de EE.UU. a los costos de las medidas preventivas (incluida la limpieza) y los daños de contaminación que hubieran sido admisibles según los criterios del Fondo de 1992. No obstante, algunas cifras facilitadas para el estudio pueden incluir otros costos que normalmente no se considerarían admisibles por el Fondo de 1992, p.ej. gastos jurídicos de los Clubes P & I.

- El interés pagado por reclamaciones debido al retraso de la liquidación debiera idealmente haber sido excluido para impedir la distorsión cuando los costos se inflan hasta los valores de 1999. Sin embargo, puede que esto no siempre haya sido posible.

- Existen variaciones en el límite inferior de las reclamaciones notificadas pero no se ha intentado adoptar una línea de base uniforme. Esto destaca también el hecho de que probablemente hay numerosos derrames pequeños respecto a los cuales no existen datos, p.ej. aquellos en que el costo queda dentro del deducible por el propietario del petrolero.

- Como no todas las reclamaciones han sido liquidadas hasta la fecha, ha resultado necesario efectuar "la mejor estimación" del valor probable de la liquidación. En algunos de estos casos la estimación puede no ser de fiar ya que, por ejemplo, la liquidación final puede depender del resultado de acciones judiciales.

Conclusiones

- Más del 95%, en números, de todos los derrames de petroleros fuera de EE.UU. durante el periodo de 1990 a 1999 hubieran sido íntegramente indemnizados por los propietarios de petroleros conforme a las condiciones del CRC de 1992. Ello es cierto tanto en el caso de los costos efectivos y los límites existentes (configuración 1) como en el de los costos inflados y los límites incrementados (configuración 3). Es pertinente anotar que el porcentaje habría sido aún mayor si se hubiera dispuesto de datos sobre los numerosos derrames de menor importancia adicionales que ocurrieron durante el periodo.

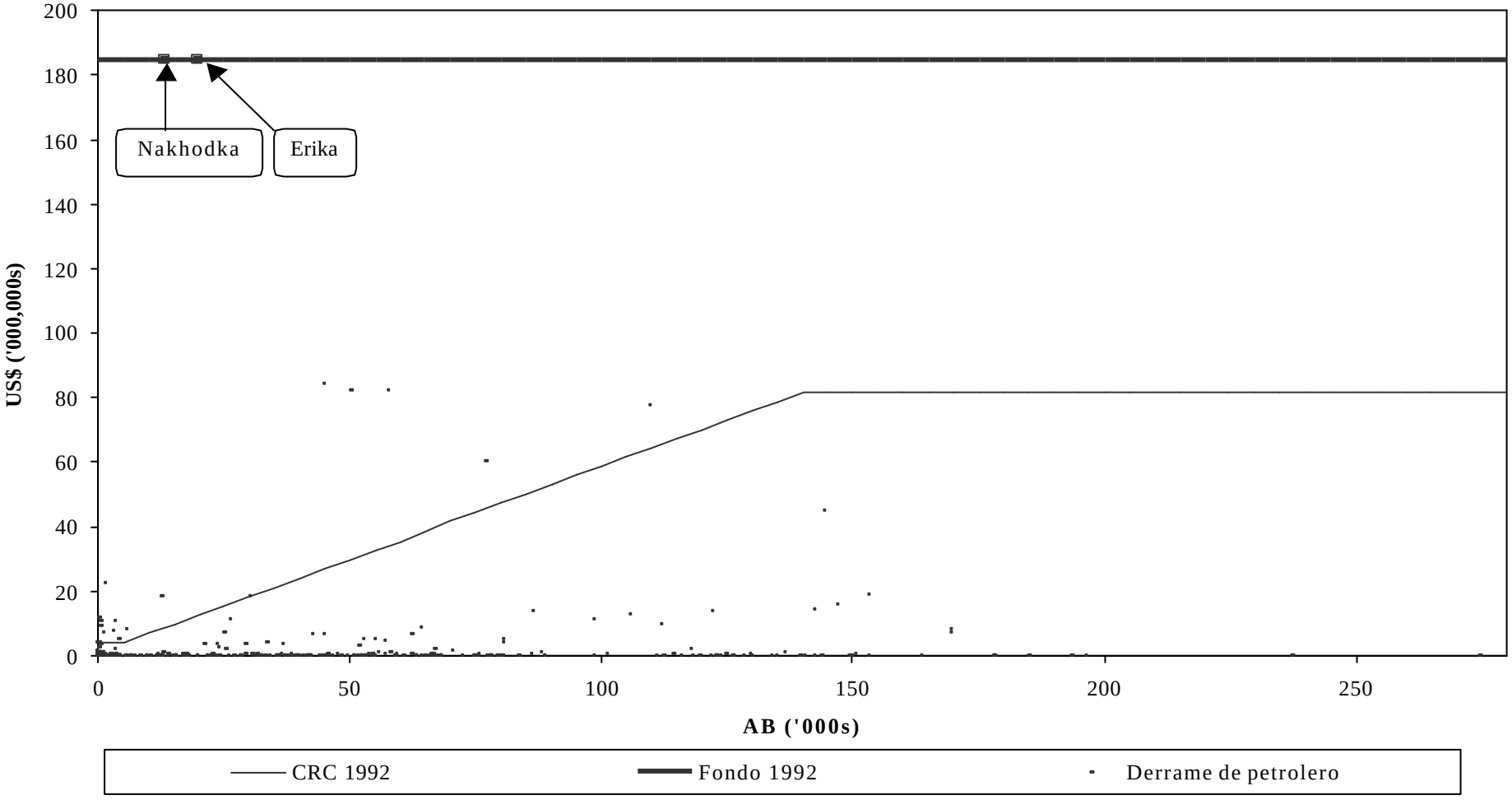
- Los límites existentes del CRC y del Fondo de 1992 habrían sido más que suficientes para indemnizar íntegramente los costos efectivos de todos los derrames de petroleros fuera de EE.UU. durante el periodo de 1990 a 1999 (configuración 1), con la probable excepción de los siniestros del *Erika* y el *Nakhodka* en los que está por determinar el valor total de las reclamaciones reconocidas.

- Cuando los costos de los derrames fuera de EE.UU. se reajustan respecto a la inflación (configuración 3), tan sólo los costos de otro siniestro excede los límites existentes del CRC y del Fondo de 1992, pero este caso hubiera sido indemnizado íntegramente por los límites incrementados del CRC y del Fondo de 1992.

- En todos los casos fuera de EE.UU. (configuraciones 1–3) el valor total de la indemnización habría sido compartido por igual entre los propietarios de petroleros (conforme al CRC de 1992) y los receptores de hidrocarburos en los países del Fondo (conforme al Convenio del Fondo de 1992). Si se eliminan del cálculo los costos estimados del *Erika* y el *Nakhodka*, aumenta en gran medida el porcentaje del costo total para los propietarios de petroleros. Esto sirve para ilustrar la influencia que uno o dos casos importantes puede ejercer en los análisis.

- Los costos de todos los derrames de petroleros y gabarras de EE.UU. (valores efectivos e inflados) desde la promulgación de la OPA 90 y hasta finales de 1999 habrían quedado dentro de los límites existentes del CRC y del Fondo de 1992.

Configuración 1: Costos Efectivos de Derrames Fuera de EE.UU., 1990-99, Comparados con Límites Existentes del CRC 1992 y del Fondo 1992



Configuración 1

Costo: Costos efectivos derrames fuera de EE.UU.

Límites CRC/Fondo 92: Límites existentes

Periodo: 1990-1999

Contribución a costos totales	CRC %	Fondo %
Derrames de petroleros	51	49
Ex Erika	59	41
Ex Erika & Nakhodka	71	29

Número de siniestros	CRC	Fondo	Total	CRC % de casos
Derrames de petroleros	342	18	360	95
Ex Erika	342	17	359	95
Ex Erika & Nakhodka	342	16	358	96

Comentarios

El *Erika* y el *Nakhodka* se han incluido en el máximo del Fondo de 1992 y no a su costo total en potencia.

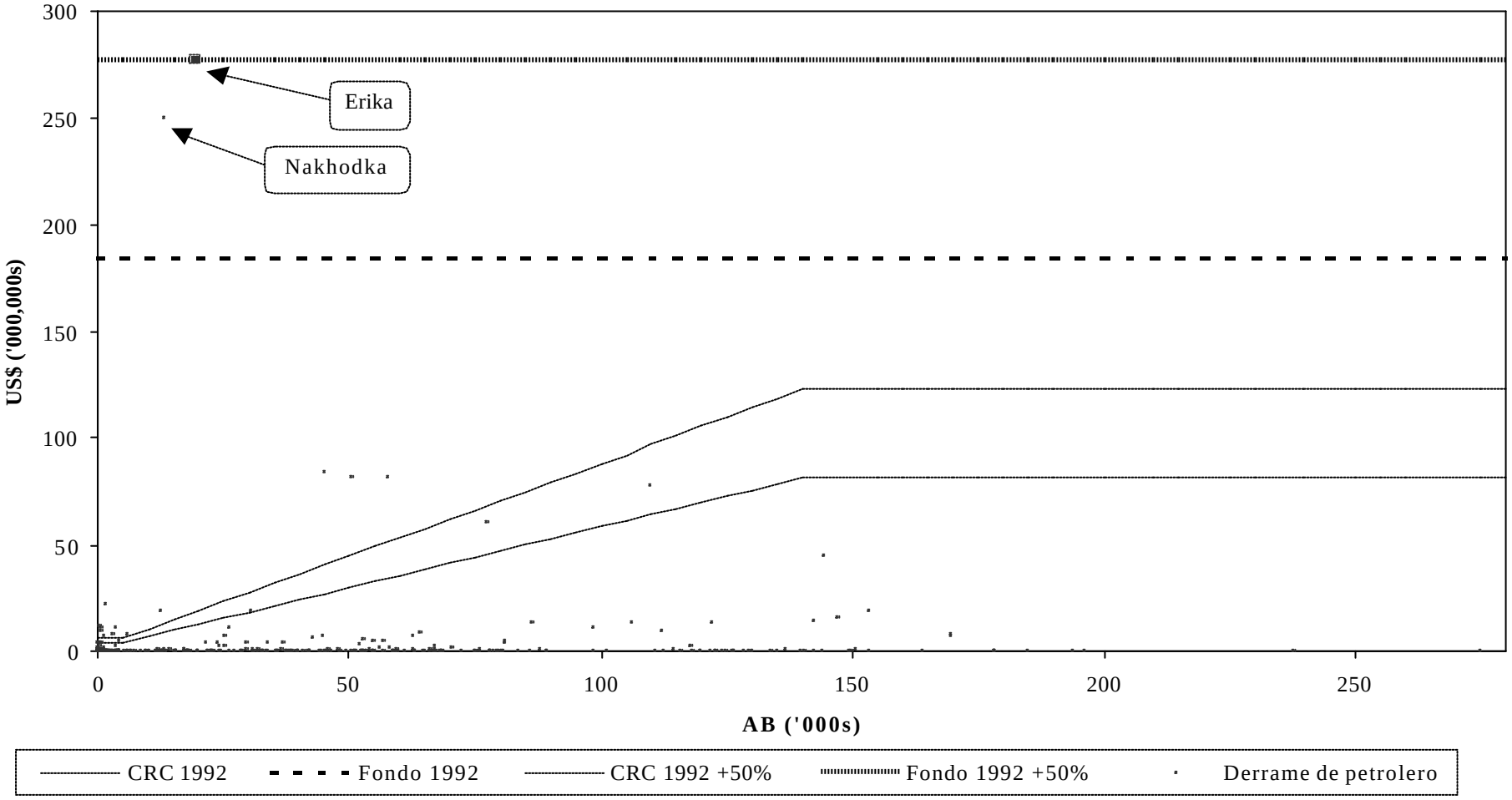
Conclusiones

1) El 95% de los derrames de petroleros fuera de EE.UU. hubieran sido indemnizados íntegramente por propietarios de petroleros conforme a las condiciones del CRC de 1992.

2) Propietarios de petroleros (conforme al CRC de 1992) y receptores de hidrocarburos en países del Fondo (conforme al Convenio del Fondo de 1992) hubieran hecho una contribución igual a la indemnización total proporcionada.

3) El porcentaje del costo total sufragado por propietarios de petroleros conforme al CRC de 1992 aumenta espectacularmente (al 71%) si se excluyen del análisis los siniestros del *Erika* y el *Nakhodka* demostrando con ello la influencia de uno o dos siniestros importantes.

Configuración 2: Costos Efectivos de Derrames Fuera de EE.UU., 1990-99, Comparados con Límites Incrementados del CRC 1992 y del Fondo 1992



Configuración 2

Costo: Costos efectivos derrames fuera de EE.UU.

Límites CRC/Fondo 92: Límites incrementados en 50%

Periodo: 1990-1999

Contribución a costos totales	CRC %	Fondo %
Derrames de petroleros	53	47
Ex Erika	64	36
Ex Erika & Nakhodka	82	18

Número de siniestros	CRC	Fondo	Total	CRC % de casos
Derrames de petroleros	346	14	360	96
Ex Erika	346	13	359	96
Ex Erika & Nakhodka	346	12	358	97

Conclusiones

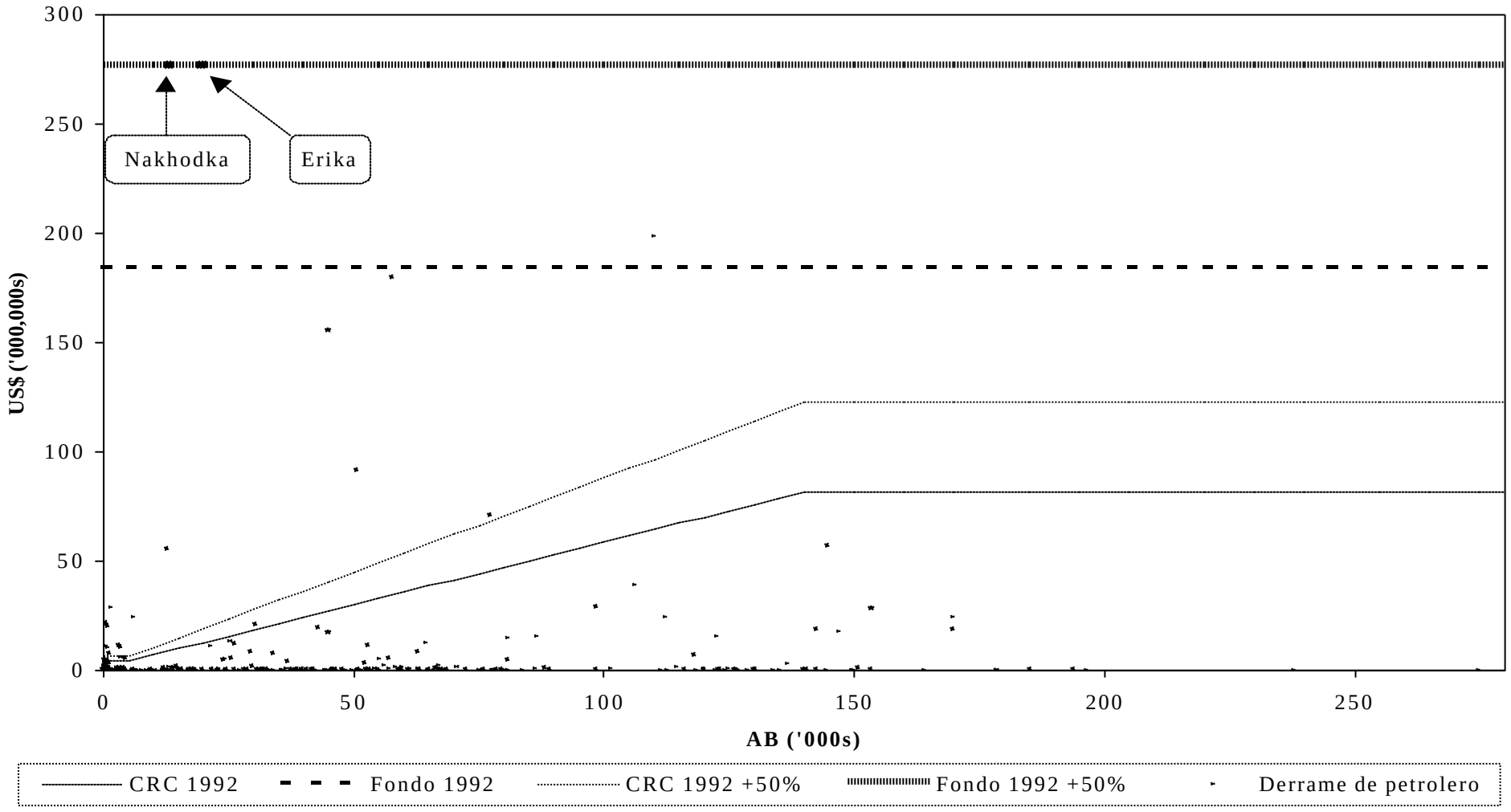
1) El 96% de todos los derrames de petroleros fuera de EE.UU. hubieran sido indemnizados íntegramente por propietarios de petroleros conforme a los límites incrementados del CRC de 1992.

2) El *Erika* y el *Nakhodka* son los únicos siniestros que se acercan o exceden el límite incrementado del Fondo de 1992.

3) Propietarios de petroleros (conforme al CRC de 1992) y receptores de hidrocarburos en países del Fondo (conforme al Convenio del Fondo de 1992) hubieran hecho una contribución igual a la indemnización total proporcionada.

4) El efecto de los límites incrementados y la exclusión de los siniestros del *Erika* y el *Nakhodka* del análisis es para incrementar más la contribución de propietarios de petroleros (conforme al CRC de 1992) al compararlo a la configuración 1.

Configuración 3: Costos Inflados de Derrames Fuera de EE.UU., 1990-99, Comparados con Límites Incrementados del CRC 1992 y del Fondo 1992



Configuración 3

Costo: Costos inflados derrames fuera de EE.UU.

Lmites CRC/Fondos 92: Límites incrementados en 50%

Periodo: 1990-1999

Contribución a costos totales	CRC %	Fondo %
Derrames de petroleros	49	51
Ex Erika	55	45
Ex Erika & Nakhodka	65	35

Número de siniestros	CRC	Fondo	Total	CRC % de casos
Derrames de petroleros	343	17	360	95
Ex Erika	343	16	359	96
Ex Erika & Nakhodka	343	15	358	96

Comentarios

La aplicación del Índice Mundial IPC del FMI resulta en un aumento triple de los costos desde 1990. Ello causa un aumento espectacular de los costos de derrames más antiguos.

El *Erika y el Nakhodka* se han incluido en el máximo incrementado del Fondo de 1992 y no a su costo total inflado en potencia.

Conclusión

1) El 95% de los derrames de petroleros fuera de EE.UU. hubieran sido indemnizados íntegramente por los propietarios de petroleros conforme a los límites incrementados del CRC de 1992.

2) Los casos del *Erika y el Nakhodka* son los únicos siniestros que se acercan o exceden el límite incrementado del Fondo de 1992.

3) Propietarios de petroleros (conforme al CRC de 1992) y receptores de hidrocarburos en países del Fondo (conforme al Convenio del Fondo de 1992) hubieran hecho una contribución igual a la indemnización total proporcionada.

4) El efecto de excluir los siniestros del *Erika* y el *Nakhodka* del análisis es menos espectacular que en las configuraciones 1 y 2 debido al costo considerablemente mayor de los casos más antiguos del Fondo al aplicar el índice de inflación.

Resumen del análisis

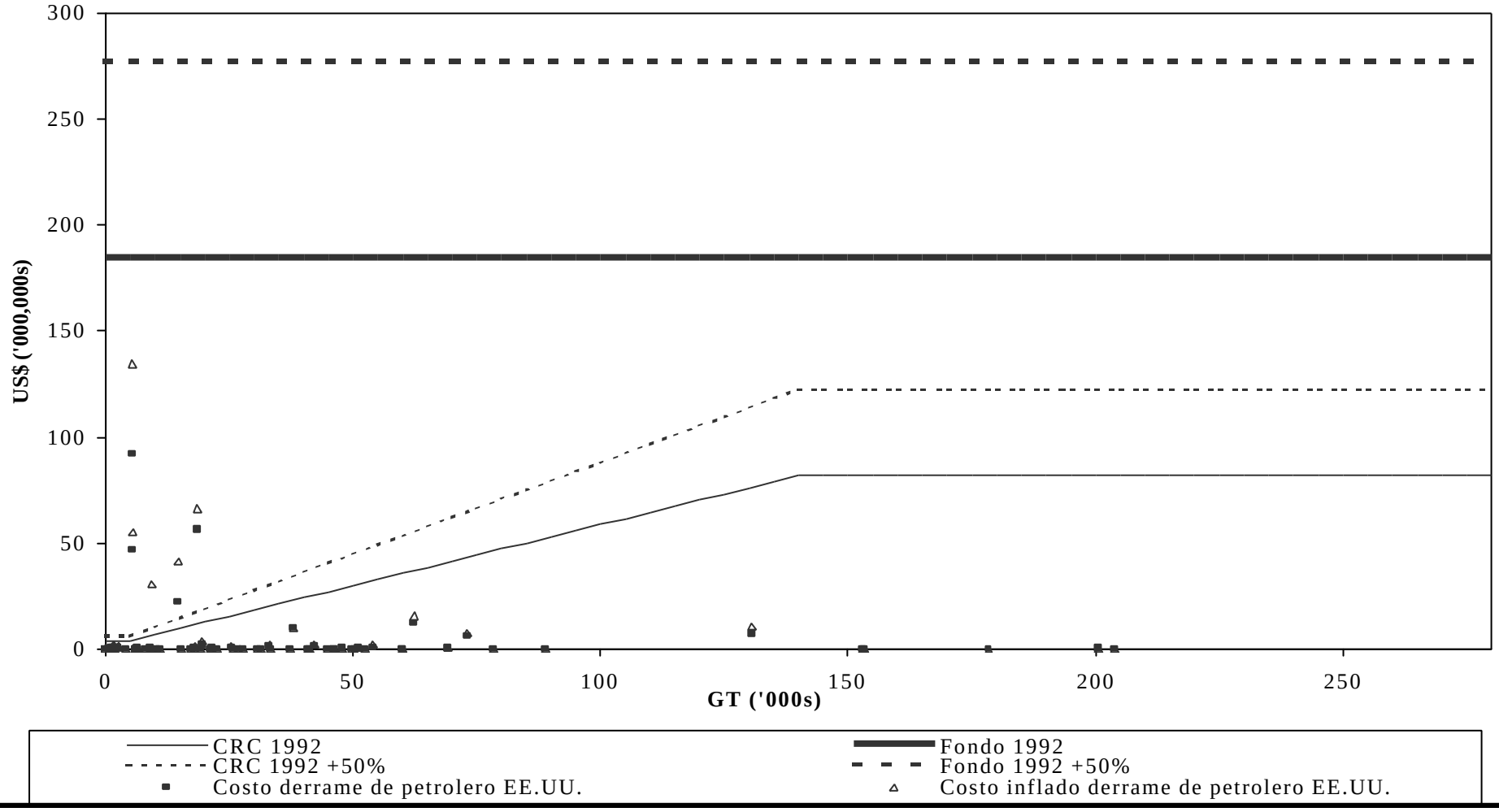
Configuración	Periodo	Costo	Límites del CRC y Fondo 92	Participación de costo total			Participación ex. Erika			Participación ex. Erika y Nakhodka	
				CRC	Fondo		CRC	Fondo		CRC	Fondo
1	1990-9	Efectivo	Existentes	51	49		59	41		71	29
2	1990-9	Efectivo	Incrementado en 50%	53	47		64	36		82	18
3	1990-9	Inflado	Incrementado en 50%	49	51		55	45		65	35

CLAVE:

= Participación costos CRC mayor que participación Fondo

= Participación costos CRC menor que participación Fondo

Configuración 4: Costos Existentes e Inflados de Derrames de EE.UU., desde la promulgación de la OPA 90 hasta 1999, Comparados con los Límites Existentes e Incrementados del CRC 1992 y del Fondo de 1992



Configuración 4	
Costo:	Costos efectivos e inflados de derrames EE.UU.
Límites CRC/Fondo 92:	Existentes e incrementados en 50%
Periodo:	Promulgación OPA 90 (agosto 1990) hasta fines de 1999

Conclusión

Los costos efectivos e inflados de todos los derrames de petroleros y gabarras de EE.UU. desde la promulgación de la OPA 90 habrían quedado dentro del límite existente del Fondo de 1992.