**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.3/8/9
13 de junio de 2001
Original: INGLÉS

# EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

**Presentado por el Grupo internacional de los Clubes P & I**

| | |
|---|---|
| ***Resumen>*** | En el presente documento se describe una propuesta en fase de perfeccionamiento cuyo objetivo es prever, voluntariamente, un incremento del límite mínimo de responsabilidad para los propietarios de buques pequeños de aquellos Estados que puedan optar por un tercer nivel de indemnización financiado por los receptores de hidrocarburos. |
| ***Medidas que han de adoptarse:*** | Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de este acontecimiento. |

**1** El Grupo internacional de clubes P & I respalda el aumento de los niveles de indemnización, en virtud de los Protocolos de 1992 que entrarán en vigor en noviembre de 2003. Asimismo, el deseo de algunos Estados de prever más incrementos es algo bien conocido y, a la luz de los debates celebrados en la reunión del Grupo de Trabajo intersesiones de marzo de 2001 con respecto a cuestiones complejas relacionadas con la legislación sobre limitaciones y tratados, parece estar claro que se puede prever este estrato complementario de indemnización más rápidamente como una medida provisional mediante un tercer nivel optativo que supere el límite actual estipulado por el Protocolo del Fondo de 1992, que sería financiado sola y exclusivamente por los receptores de hidrocarburos.

**2** No obstante, los Clubes y los propietarios de buques permanecen comprometidos con el concepto de compartir el peso de indemnizar a las víctimas de los derrames de hidrocarburos, lo que subyace en el régimen CRC/Fondo. En la práctica el reparto dentro del marco del régimen actual se logra únicamente de forma muy general: en el caso de una reclamación considerable procedente de un buque pequeño, como es el caso del *Erika*, la proporción de la indemnización abonada por los intereses del buque será pequeña en comparación con la financiación ofrecida por los receptores de hidrocarburos. Sin embargo, la contribución general de los propietarios de

buques (como se verá en los gráficos facilitados en el documento anterior, 92WRG.3/8/3) durante un periodo, será igual o aún mayor a la efectuada por los receptores de hidrocarburos, puesto que las reclamaciones de tal envergadura son escasas y quedan compensadas por el número mucho mayor de casos que entrarán en los límites del CRC de 1992.

**3** La pauta de compartir variará con el transcurso del tiempo a medida que se desarrolle la pauta de las reclamaciones y que los incrementos que entren en vigor en 2003 vayan ejerciendo una repercusión, incrementando la proporción de propietarios de buques en aproximadamente un 50% en todos los casos CRC/Fondo. Puede que el tercer nivel optativo propuesto ejerza también una repercusión, aunque su alcance es, en realidad, mucho más especulativo. Hasta la fecha, la única reclamación que es probable que entre dentro de dentro de ese estrato de responsabilidades es la del *Erika*. Sea como fuere, y aunque la posibilidad de que las reclamaciones que entren en el tercer nivel sea pequeña, se reconoce el grado de exposición suplementaria de los receptores de hidrocarburos, de lo que se desprende que pueden hacer falta ciertas contribuciones financieras complementarias por parte de los propietarios de buques.

**4** Tal y como se reconoció en la reunión del Grupo de Trabajo Intersesiones, celebrada en marzo de 2001, existen consideraciones jurídicas complejas que obstaculizan la disposición, mediante un tratado, de otro estrato de responsabilidad para los propietarios de buques. A fin de ayudar a los Estados que necesiten más indemnización y con el fin de obtener una solución rápida al problema de los clubes del Grupo internacional de clubes P& I con el respaldo de los propietarios de buques, las organizaciones se encuentran elaborando una propuesta para aumentar voluntariamente el límite de responsabilidad correspondiente a los buques pequeños en el marco del Protocolo CRC de 1992, el cual se aplicaría tan sólo a los Estados que optaran por el tercer nivel de indemnización propuesto que supere los límites del Fondo de 1992. Así pues, en tales Estados se aumentaría considerablemente el monto de indemnización abonado por los propietarios de buques al respecto de los derrames procedentes de petroleros pequeños que con frecuencia transportan cargas especialmente contaminantes, independientemente de que el tercer nivel optativo entre o no en juego para un siniestro dado. El concepto de compartir puede mantenerse por estos medios.

**5** A fin de poder comprender los efectos que ejercería esta propuesta en todo el sector de la navegación, puede que sea necesario explicar cómo se ha dispuesto la cobertura de contaminación por hidrocarburos por el Club: los primeros $5 millones de cada reclamación de contaminación por hidrocarburos los abona el Club en el que esté matriculado el buque en cuestión; cuando la reclamación exceda de $5 millones esta será compartida por todos los clubes del Grupo internacional y, si fuese de gran envergadura, puede que se liquide mediante las disposiciones de reaseguros que los clubes efectúen en el mercado. Puesto que se estima que más del 98% de los petroleros que requieren un certificado CRC están cubiertos por los clubes del Grupo internacional, se puede considerar que el riesgo queda cubierto, en efecto, por el conjunto del sector de los armadores. A fin de realizar consultas con todo el sector sería necesario presentar las propuestas ante los Consejos de Administración de los clubes, que están integrados por representantes de los propietarios de buques, quienes colectivamente determinan la política a seguir por cada club. El proceso de consulta a los Consejos de Administración sobre el principio de la propuesta se está llevando a cabo actualmente, y se espera que en la próxima reunión del tercer Grupo de Trabajo Intersesiones, que se celebrará en junio, sea posible anunciar el resultado de esta consulta. En el caso de que la propuesta se aprobara en principio y en función de las conclusiones de la reunión de junio, puede que sea necesario pedir a los Consejos de Administración de los clubes que consideren la propuesta detenidamente.

**6** Hasta entonces puede ser de ayuda resumir los elementos clave de la propuesta:

- La propuesta se aplicaría solamente a los Estados que sean Partes en el Protocolo del Fondo de 1992 y que también hayan optado por el tercer nivel de indemnización financiado por los receptores de hidrocarburos, que está siendo examinando actualmente por el tercer Grupo de Trabajo Intersesiones.

- La propuesta supondría comprometerse con el FIDAC a pagar voluntariamente la diferencia entre el límite mínimo que contempla el Artículo V del CRC de 1992 (con el incremento efectuado a partir de noviembre de 2003) y el nuevo mínimo acordado voluntariamente.

- Si bien el nivel del incremento voluntario está pendiente de ser acordado, se prevé que dicho incremento sólo se aplicaría al límite mínimo establecido en el Artículo V del CRC. Esta cifra se ha fijado en 3 millones de DEG en virtud de los Protocolos de 1992 (4,51 millones de DEG en 2003) para un buque que no exceda de 5.000 toneladas de arqueo bruto. Los Consejos de Administración de los clubes tienen que aprobar aún un nivel preciso de incremento pero si se aprobara un incremento triple voluntario, únicamente a título ilustrativo, el límite mínimo pasaría de 4,51 de DEG a 13,53 de DEG, y dicha cifra se aplicaría a todos los buques hasta 19.247 toneladas de arqueo bruto. Los buques de más de 19.247 toneladas de arqueo bruto no sufrirían incremento alguno.

- Por consiguiente, no se produciría el correspondiente incremento del límite general CRC de 59,7 millones de DEG (89,77 millones de DEG con entrada en vigor a partir de 2003)

- No habría un incremento correspondiente del límite del Fondo del segundo nivel.

**7** Se está elaborando la propuesta descrita anteriormente para ayudar a mantener un equilibrio, entre los intereses de los propietarios del buque y los de la carga de corto a medio plazo y para lo cual se ha supuesto que el régimen actual de responsabilidad permanecerá en su mayor parte inalterado. De no ser correcto tal supuesto y en el caso de que se tenga que enmendar algún elemento esencial de dicho régimen; por ejemplo, el encauzamiento, la definición de daños o la prueba actual para determinar el derecho a limitar, entonces tendrá que reconsiderarse la propuesta.

---