

**Curso de Introducción a la Respuesta de
Derrames Accidentales de Petróleo y
Ejercicios de Aplicación**

IAPG-Colección



06A-628.16 D448 1996 0011242

*Sistemas internacionales de
indemnización de daños por*

INSTITUTO ARGENTINO DEL PETRÓLEO	
BIBLIOTECA	
INVENTARIO	11242
MATERIA	
UBICACIÓN	Esc. Congressos

**Sistemas Internacionales
de Indemnización de Daños por
Contaminación de las Aguas, causada por
los Hidrocarburos**

***Pref. Abogado Mario E. Roitbarg
(PNA)***

***Buenos Aires
26 al 29 de Noviembre de 1996***



SISTEMAS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACION DE DAÑOS POR
CONTAMINACION DE LAS AGUAS CAUSADA POR LOS HIDROCARBUROS

AUTOR: Prefecto Abogado MARIO EDUARDO ROITBARG

INSTITUCION: PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

CARGO: Jefe del Departamento Asuntos Legales de la Dirección de
Protección del Medio Ambiente.



LOS CONVENIOS INTERNACIONALES REFERIDOS AL TEMA

La indemnización de los daños causados por derrames de hidrocarburos procedentes de buques-tanque se rige por dos convenios internacionales: El **Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969** (CL Convention o Convenio de Responsabilidad Civil) y el **Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1971** (FUND Convention o Convenio del Fondo). Estos Convenios fueron elaborados bajo el auspicio de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El **Convenio de Responsabilidad Civil** determina la responsabilidad de los propietarios de buques-tanque por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. En dicho convenio se establece el principio de la responsabilidad objetiva del propietario del buque y se crea un sistema de seguro obligatorio de la responsabilidad. Normalmente el propietario del buque tiene derecho a limitar su responsabilidad a una cantidad que se determina según el arqueo de su buque. Este convenio entró en vigor en 1975.

El **Convenio del Fondo**, que es complementario del Convenio de Responsabilidad Civil, establece un régimen de indemnización a las víctimas en los casos en que la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil es insuficiente. El **Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC o IOPC Fund)** se estableció en virtud del Convenio del Fondo, cuando éste entró en vigor en 1978. El FIDAC es una organización intergubernamental de ámbito mundial establecida con el fin de administrar el régimen de indemnización creado por el Convenio del Fondo. Todo Estado que pasa a ser Parte en el Convenio del Fondo se convierte en Miembro del FIDAC. Esta organización tiene su sede en Londres y su Director, desde hace 17 años, es el Sr. MANS JACOBSSON.

Tanto el Convenio de Responsabilidad Civil como el Convenio del Fondo fueron modificados por protocolos en 1976, 1984 y 1992. Las enmiendas de 1976 fueron esencialmente de forma. Los Protocolos de 1984 y 1992, por el contrario, introdujeron modificaciones fundamentales en los convenios.

Tomando en consideración los protocolos modificatorios mencionados en el párrafo anterior, cabe aquí hacer una salvedad: Si la República Argentina resuelve ratificar estos convenios, lo hará en su forma enmendada, es decir con las últimas modificaciones introducidas por los respectivos protocolos de 1992.

Las principales diferencias entre el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo en su versión original y los convenios enmendados por los Protocolos de 1992, son las siguientes:

- * **Límite especial de responsabilidad para los propietarios de buques pequeños y aumento importante de las cuantías de limitación.** Los nuevos límites son: (a) Para buques cuyo arqueo bruto no sea superior a las 5.000 unidades, 3 millones de DEG (Derechos Especiales de Giro), que equivalen a unos 4,7 millones de dólares de EE.UU.; (b) Para buques de arqueo bruto superior a 5.000 unidades pero inferior a 140.000 unidades, 3 millones de DEG más 420 DEG (655 dólares) por cada unidad de arqueo adicional; y (c) Para buques de arqueo bruto igual o superior a las 140.000 unidades, 59,7 millones de DEG (93 millones de dólares).
- * **Aumento del límite de la indemnización pagadera por el FIDAC** a 135 millones de DEG (210 millones de dólares). Esta cifra incluye la indemnización pagadera por el propietario del buque en virtud del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil. Bajo ciertas condiciones, esta suma puede llegar a incrementarse hasta 200 millones de DEG (312 millones de dólares).
- * **Un procedimiento simplificado para aumentar las cuantías de limitación en los dos Convenios.**
- * **Ampliación del ámbito geográfico de aplicación de los Convenios a la zona económica exclusiva establecida en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar** (o sea 200 millas medidas desde las líneas de base). Sobre este punto, debemos recordar que los convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo sólo cubrían primitivamente los daños por contaminación ocasionados al territorio y al mar territorial del respectivo Estado Parte exclusivamente.
- * **Cobertura de los daños debidos a la contaminación ocasionada por hidrocarburos persistentes procedentes de buques-tanque sin carga.** La versión original de los Convenios sólo cubría los daños por derrames de hidrocarburos cuando éstos provenían de un buque cargado. Ahora cubren también los que provienen de buques en lastre.
- * **Posibilidad de resarcirse de los gastos ocasionados por la adopción de medidas preventivas aún en el caso de que no se produzca ningún derrame de hidrocarburos, siempre que haya habido un riesgo grave e inminente de daños por contaminación.** Originariamente, debía de haberse producido el derrame para que procediera el resarcimiento.
- * **Medidas razonables para restaurar el ambiente dañado son ahora indemnizables.** Ello merced una nueva definición de la acepción "daños ocasionados por contaminación".

LOS ACUERDOS VOLUNTARIOS DE ORDEN PRIVADO

Los Convenios Internacionales de Responsabilidad Civil y del Fondo no tuvieron una aceptación inmediata por parte de los Estados que conforman la Organización Marítima Internacional. Por el contrario, la versión original de los mismos no era satisfactoria, lo que provocó una retracción general de los Estados, a punto tal de temerse que dichos convenios nunca obtendrían el número de ratificaciones necesario para su entrada en vigor.

Por ende, hubo que pensar en un sistema sustituto, que no pasara por la voluntad de los Estados, pero que asegurara que los riesgos inherentes al transporte de hidrocarburos estuvieran debidamente atendidos.

Nacen así dos acuerdos privados sobre base voluntaria:

TOVALOP, que nuclea a los propietarios de buques-tanque, cubre los riesgos señalados para el Convenio de Responsabilidad Civil y,

CRISTAL, formado por los dueños de la carga y que cubre similares riesgos a los que prevé el Convenio del Fondo.

No es del caso extenderse aquí sobre estos acuerdos privados, sino que basta decir que cumplieron satisfactoriamente con la misión para la cual habían sido concebidos y su vigencia finalizará el 20 de febrero de 1997.

