

La responsabilidad por daños causados por un derrame de petróleo

por el Capitán de Fragata Luis R. P. Vila

Los acuerdos TOVALOP y CRISTAL durante años han tenido como ventaja una mayor cobertura de los riesgos, para los casos de derrame de petróleo en virtud de abarcar a una mayor zona geográfica (la zona económica exclusiva) y montos de indemnización mayores.

Estos acuerdos son celebrados por los propietarios de los buques tanques y los fletadores de los buques sin tripulación y quedarán fuera de vigencia en febrero de 1997 ya que el convenio FONDO de 1992 entró en vigor internacional el 30 de mayo de 1996.

La nota hace un repaso de los distintos convenios existentes y de los sistemas internacionales mencionados.

De todos los grandes derrames ocurridos en el mundo entero, el más famoso y el que marcó un vacío legal trascendente fue el del "Torrey Canyon". Trajo aparejado que en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) se realizara en el año 1969 una conferencia internacional que dio origen al **Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos y al Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos**.

Posteriormente, en 1971, otra conferencia del citado organismo internacional dio origen al **Convenio internacional sobre la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos**. Este convenio surgió como producto de la interpretación por la cual al dueño de la carga también se lo considera solidariamente responsable por los daños causados y por lo tanto, establece la contribución económica del dueño del petróleo.

En forma independiente los armadores de buques tanque y la industria petrolera interpretaron que mientras los mecanismos legales de cada país se ponían en vigor -con sus lógicas demoras- era necesario lograr acuerdos operati-

vos que los protegieran. Así surgieron los acuerdos TOVALOP y CRISTAL, los cuales tienen la misma finalidad que los convenios ya citados, pero durante años han tenido como ventaja una mayor cobertura de los riesgos, en virtud de abarcar a una mayor zona geográfica (la zona económica exclusiva) y montos de indemnización mayores.

Responsabilidad acorde a la legislación nacional

El Código Civil establece que el propietario de la cosa riesgosa (hidrocarburo) sería responsable en caso de un derrame, pero a la vez sobre el guardián o custodio (armador o transportador) podría recaer también la responsabilidad, siendo la misma **objetiva e integral**.

La doctrina sostiene que la responsabilidad extracontractual del armador se rige por las normas de la Ley de la Navegación, con lo cual se está entonces ante una responsabilidad **subjetiva y limitada**. Dicha limitación alcanza al valor del buque al final del viaje, más los fletes brutos a percibir por ese viaje y el valor de los créditos a su favor que se hayan originado durante el mismo.

Debe considerarse así que por ser una ley específica, la misma debería tener primacía sobre la ley general. Por otra parte, debe compartirse la idea de que el valor del buque y de los fletes resulta, en

la inmensa mayoría de los casos, una suma exigua para indemnizar a los damnificados, como así también que el procedimiento judicial de reclamo resulta largo y engorroso, por lo cual puede suponerse que la indemnización no será efectivizada en tiempo y forma.

La Ley N° 22.190 que establece el régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas por buques y artefactos navales, en su artículo 14 se refiere a los gastos realizados en concepto de limpieza de aguas y costas por contaminación. En este caso se determina la responsabilidad **solidaria y objetiva** del propietario y armador, pero no preceptúa una limitación de esa responsabilidad.

Debe tenerse presente que dicho artículo norma sobre la limpieza de aguas y costas, pero nada dice sobre indemnizaciones por lucro cesante o perjuicios indirectos.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969

El **Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, conocido como CLC 69**, fue enmendado por sendos protocolos en 1976 y en 1984, pero tales enmiendas no lograron que dicho convenio tuviera aceptación global. En este aspecto influyeron:

- los bajos montos de indemnización;
- que se aplica a los **daños debidos a la**



contaminación por hidrocarburos resultantes de derrames de hidrocarburos **persistentes** procedentes de **buques tanque cargados**; y

- cubre los daños ocasionados por contaminación en el **territorio** (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio.

La noción de **daños ocasionados por contaminación** comprende las medidas que se adopten, donde quiera que sea, para prevenir o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Parte en los convenios ("**medidas preventivas**").

El Convenio de Responsabilidad Civil 69 no cubre los daños ocasionados por **hidrocarburos no persistentes**. Los derrames de gasolina, aceite diesel ligero, kerosene, naftas, etc., no entran, por tanto, en el ámbito del Convenio.

El propietario de un buque tiene la responsabilidad objetiva (es decir, es responsable aun en el caso de que haya ausencia de culpa) por los daños causados por la contaminación resultante del derrame de hidrocarburos procedentes de su buque como consecuencia de un siniestro. Sólo podrá quedar exento de responsabilidad en algunos casos particulares, a saber, cuando:

- a) los daños se debieron a un acto de guerra o a un desastre natural grave;
- b) los daños se debieron totalmente al sabotaje de terceros; o
- c) los daños se debieron totalmente a la falta de mantenimiento de las ayudas a la navegación por parte de las autoridades.

El Convenio CLC 69 establecía que el propietario de un buque tenía derecho a limitar su responsabilidad a un valor de 133 DEG por cada TRB hasta un máximo de 14.000.000 de DEG.

La enmienda que surge del Protocolo de 1984 establece tres categorías diferentes de buques, los menores de 5000 TRB, los que están entre 5000 y 140.000 TRB y los mayores de esta última cifra; para los menores, la limitación es de 3 millones de DEG; para los intermedios, 3 millones más 420 DEG por cada unidad de arqueado adicional y para los mayores de 140.000 TRB tienen el límite máximo de 59,7 millones de DEG.

La cotización del DEG, a mediados de 1996, es aproximadamente 1 DEG = 1,5 dólares. Ahora si tomamos el mayor buque que cubre el tráfico de hidrocarburos en nuestro país (39.474 TRB) y

le aplicamos los valores vigentes de la limitación de la responsabilidad del armador, tendremos un máximo aproximado de 26.218.000 de dólares.

Cabe destacar que en nuestro litoral marítimo existen numerosos asentamientos poblacionales cuya primordial actividad se basa en el turismo y la pesca, los cuales se verían afectados en caso de un gran derrame de petróleo. La indemnización resultante de la aplicación del Convenio CLC 69 se efectúa normalmente dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro.

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69, sólo pueden promoverse reclamaciones relacionadas con daños por contaminación contra la persona inscrita como propietario del buque tanque en cuestión. Esto no impide que las víctimas puedan reclamar una indemnización a personas que no sean el propietario del buque, fuera del marco del Convenio.

No obstante, el Convenio CLC 69 prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario. Este tiene derecho a recurrir contra terceros de conformidad con la legislación nacional.

El propietario de un buque tanque que transporte como carga más de 2000 toneladas de hidrocarburos persistentes está obligado a mantener un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69, el cual es contratado normalmente a través de los Clubes de Protección e Indemnidad (P & I Clubs).

Los buques tanque deben llevar a bordo un certificado que atestigüe la cobertura del seguro. Este certificado también es obligatorio para los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no es Parte en el Convenio cuando entran en un puerto o instalación terminal de un Estado Parte o salen de él.

Sólo pueden promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales del Estado Parte en el Convenio en cuyo territorio o mar territorial se causaron los daños.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

En virtud de los problemas que aquejaban a la comunidad naviera internacional y de la necesidad de que los convenios internacionales entraran en vigor para suplantarlo a los acuerdos industria-

les —que eran de carácter interino— el Convenio CLC se enmendó nuevamente en 1992, **generándose el nuevo Convenio CLC 92**, el cual receptúa la mayor parte de los inconvenientes descriptos. Este nuevo Convenio entró en vigor el 30 de mayo de 1996 y por un tiempo sobrevivirán ambos sistemas legales hasta que los países que han ratificado el viejo CLC se adhieran al CLC 92 y denuncien al anterior, mediante el procedimiento expresamente establecido.

Los montos de limitación de la responsabilidad del armador no han variado, pero ahora también se indemniza cuando el daño se produce en la zona económica exclusiva y cuando el buque está en lastre después de haber transportado hidrocarburos.

La unidad de cuenta es el DEG o el Franco oro para aquellos países que no sean parte del Fondo Monetario Internacional.

El sistema TOVALOP

Este sistema es un acuerdo celebrado por los propietarios de tanqueros y fletadores de buques sin tripulación, bajo el cual las partes convienen en asumir ciertas obligaciones por las cuales podrán no ser responsables legalmente en otras circunstancias.

TOVALOP se basa en que cuando un tanquero miembro derrama o amenaza con derramar hidrocarburos persistentes (ya sea carga o combustible), el propietario o fletador del buque sin tripulación tomará las acciones correspondientes, o reembolsará a los gobiernos y otros entes que incurran en gastos razonables de reacción al incidente o que sufran daños por contaminación.

Las medidas que se toman para responder al incidente incluyen esfuerzos por eliminar el riesgo y acciones para evitar o minimizar los daños por contaminación, por ejemplo, utilizando barreras, colectores de superficie y otras técnicas de limpieza. El daño por contaminación se define como cubriendo la pérdida o daño que resulta directamente del derrame del hidrocarburo. Por lo tanto puede incluir hechos tales como el manchado de embarcaciones y equipo de pesca y contaminación de áreas cultivadas de algas marinas, crustáceos u otros recursos marinos. Sin embargo, no están cubiertos los daños a recursos naturales no cuantificables comercialmente o que son teóricos o especulativos.

Desde su entrada en vigencia en octubre de 1969, TOVALOP ha sido modificado en varias ocasiones. Las modificaciones más recientes, que entraron en vigencia el 20 de febrero de 1987, dieron como resultado, entre otras cosas, límites de responsabilidad substancialmente mayores mediante la inclusión de un Suplemento de Acuerdo existente (ahora denominado el Acuerdo Vigente). Sin embargo, los términos del Suplemento sólo aplican a incidentes propiedad de un miembro de CRISTAL. En todos los demás casos sólo aplican los términos y límites del Acuerdo Vigente.

Bajo el Acuerdo Vigente la compensación máxima para todos los reclamos que surjan de cualquier incidente es de 160 dólares por tonelada (alrededor de 147 dólares por tonelada de arqueo bruto) o 16,8 millones de dólares, la que sea menor.

Bajo los términos del suplemento TOVALOP los límites máximos de responsabilidad son:

- Para todos los tanqueros hasta 5000 toneladas de arqueo bruto, máximo fijo de 3,5 millones de dólares.
- Para buques sobre 5000 toneladas de arqueo bruto, 3,5 millones de dólares, más 493 dólares por cada tonelada de arqueo bruto en exceso de 5000 toneladas de arqueo bruto, hasta un máximo de 70 millones de dólares que corresponde a un tanquero por alrededor de 140.000 toneladas de arqueo bruto.

Cualquiera que tenga un reclamo bajo el Acuerdo debe notificar al miembro propietario por escrito antes de cumplirse dos años del incidente.

Se otorga especial importancia a la exigencia de que cada miembro sea económicamente capaz, a satisfacción de la Federación, de cumplir con sus obligaciones bajo el Acuerdo. Generalmente esto se logra tomando de seguros mutuos de protección e indemnidad (P & I Clubs) que aseguran a los propietarios de buques contra diversos riesgos de terceros.

Dicho seguro casi invariablemente cubrirá también la responsabilidad potencial de un propietario bajo el CLC 69 o bajo la legislación nacional sobre contaminación por hidrocarburos.

El Acuerdo TOVALOP finalizará el 20 de febrero de 1997, en virtud de que el Convenio CLC 92 ya entró en vigor el 30 de mayo de este año.

Convenio del FONDO de 1971

Las funciones principales del Convenio del Fondo 71 son proporcionar indemnización complementaria a quienes no pueden obtener una indemnización plena de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69, y resarcir al propietario de parte de su responsabilidad en virtud de dicho Convenio.

Como el Convenio del Fondo 71 es un convenio complementario del Convenio de Responsabilidad Civil 69, sólo los Estados que son Partes en el Convenio CLC 69 pueden constituirse en Partes en el Convenio del Fondo 71 y convertirse, por tanto, en Miembros del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC).

El FIDAC indemniza a toda persona que ha sufrido daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en un Estado Parte en el Convenio del Fondo 71, si dicha persona no puede obtener indemnización plena en virtud del Convenio CLC 69 por una de las siguientes razones:

- a) De los daños por contaminación no nace responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69, por ejemplo, porque el propietario pueda acogerse a una de las causas de exención previstas en el Convenio.
- b) El propietario es financieramente insolvente para cumplir con sus obligaciones en virtud del CLC 69 y su seguro es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización de los daños por contaminación.
- c) La cuantía de los daños rebasa la responsabilidad del propietario en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69.

El FIDAC queda exento de su obligación de indemnizar si prueba que los daños por contaminación fueron consecuencia de un acto de guerra o fueron ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra.

El Convenio FUND 71 establece la formación de un fondo de indemnización al cual aportan los recibidores de crudo y fuel oil por agua. Los aportes varían año a año en virtud de los siniestros que deba afrontar el sistema.

Este Convenio favorece primordialmente a los grandes exportadores de crudo, como es el caso de Venezuela, y

a aquellos países cuyas aguas jurisdiccionales se ven navegadas por un intenso tráfico de petroleros, pero que reciben una cantidad exigua de crudo. El tráfico de nuestro litoral era casi en su totalidad de origen y destino nacional, habiéndose sumado últimamente la exportación de crudo y la importación de fuel oil, en valores significativos, de aproximadamente 10 millones de metros cúbicos por año.

La indemnización máxima que brinda el Convenio FUND 71, incluida la del CLC 69, con motivo de un siniestro es de 60 millones de DEG.

El FIDAC resarce a los propietarios de buques matriculados en un Estado Parte en el Convenio del Fondo 71 o que enarbolan su pabellón en una parte de la cuantía total de su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 69. La cuantía máxima pagadera por el FIDAC al propietario del buque es de 33 DEG por cada tonelada de arqueo del buque en el caso de los buques hasta de 83.333 toneladas; en lo que respecta a los buques de más de este arqueo, la cuantía pagadera por cada tonelada de arqueo del buque se aumenta hasta alcanzar el máximo de 5.667.000 DEG para los buques de más de 105.000 toneladas.

El FIDAC queda exento de su obligación de pagar una indemnización si prueba que los daños se debieron a la conducta dolosa del propietario. También queda exonerado de sus obligaciones si prueba que, como resultado de la falta personal del propietario, los daños se debieron al incumplimiento de las prescripciones establecidas en determinados convenios internacionales (SOLAS 74, MARPOL 73/78, Convenio de líneas de carga, 1976, y Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir abordajes, 1972).

Los pagos de indemnizaciones y resarcimientos, así como los gastos administrativos del FIDAC, se financian mediante las contribuciones que se exigen a toda empresa que durante un año civil haya recibido más de 150.000 toneladas de petróleo crudo y fuel oil pesado (**hidrocarburos sujetos a contribución**) en un Estado Parte en el Convenio del Fondo 71.

Las contribuciones se calculan a partir de informes sobre los hidrocarburos recibidos por cada contribuyente. Los gobiernos de los Estados Miembros del FIDAC

presentan esos informes, pero las contribuciones son abonadas directamente al FIDAC por cada contribuyente. Los gobiernos no tienen ninguna responsabilidad respecto de dichos pagos, a menos que la hayan asumido voluntariamente.

Los **hidrocarburos sujetos a contribución** se contabilizan cada vez que se reciben en los puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro del Fondo 71, tras haber sido transportados por mar. El término **recibido** hace referencia a la recepción de hidrocarburos en tanques o depósitos inmediatamente después de haber sido transportado por mar.

En este contexto no importa el lugar de carga: los hidrocarburos pueden haber sido importados o haberse transportado desde otro puerto del mismo país o traído en un buque desde una plataforma de producción mar adentro. También se tiene en cuenta a los fines de la contribución todo hidrocarburo recibido para su transbordo con destino a otro puerto o su ulterior transporte a través de un oleoducto.

El FIDAC acepta los gastos derivados de la limpieza de bienes contaminados. Si esos bienes no pueden limpiarse, el FIDAC abona los costos de reposición, a reserva de una reducción por desgaste.

También son recuperables las **pérdidas económicas** sufridas por quienes dependen directamente de las ganancias proporcionadas por actividades costeras o relacionadas con el mar.

En cuanto a los **daños al medio ambiente**, la Asamblea del FIDAC aprobó en 1980 una importante resolución en la que se afirma que el cálculo de la indemnización "...no deberá efectuarse sobre la base de la cuantificación abstracta de los daños calculada de conformidad con modelos teóricos".

En otras palabras, el FIDAC sólo puede pagar una indemnización si el demandante, con título legítimo para reclamar con arreglo a la legislación nacional pertinente, ha sufrido una pérdida económica **cuantificable**. Esto significa que no se indemnizan los daños al medio ambiente que no sean de naturaleza económica.

Convenio del FONDO de 1992

En forma similar a lo acontecido con el Convenio CLC, el Convenio del FONDO fue enmendado por el Protocolo de 1992, el cual también entró en vi-

gor el 30 de mayo de 1996 y aumenta la indemnización a 135 millones de DEG, en forma total junto con el CLC 92, que a la fecha significan más de 200 millones de dólares, cifra que si bien no cubriría las expectativas de todo el conjunto de posibles damnificados de un derrame, puede considerarse como un gran paliativo a la hora de afrontar los gastos operativos y de indemnización de un siniestro de un buque tanque.

Si en un año calendario tres países recibieran en forma conjunta más de 600 millones de toneladas, el límite de indemnización se elevará automáticamente a 200 millones de unidades de cuenta.

CRISTAL

Este sistema fue creado originalmente para proporcionar compensación adicional a la provista por los propietarios de tanqueros y fletadores de buques sin tripulación bajo TOVALOP. Por esta razón, muchas de las definiciones y disposiciones, así como su alcance general, son complementarias.

En concordancia con TOVALOP, el Contrato fue modificado con vigencia desde el 20 de febrero de 1987, entre otras cosas, para aumentar sustancialmente el monto de compensación disponible a aquellas víctimas de contaminación de hidrocarburos por tanqueros que no serán totalmente compensados bajo los términos del Suplemento TOVALOP, CLC 69 o el Convenio del Fondo 71.

Para que se aplique CRISTAL en un incidente, el tanquero debe llevar carga de hidrocarburo persistente que sea propiedad, o que se estime pertenece a un miembro del Contrato CRISTAL, y el propietario del tanquero debe haber pagado una compensación hasta un monto igual al límite del buque en el Suplemento TOVALOP. Si se cumplen estas condiciones, los daños no compensados por contaminación o costos incurridos para responder al incidente, calificarían para compensación bajo CRISTAL, hasta el límite aplicable.

Bajo los términos del Contrato CRISTAL, pueden aplicarse los siguientes límites máximos de responsabilidad, determinados por el tonelaje de arqueo bruto del tanquero. En todos los casos las cantidades mencionadas incluyen la compensación que sería pagadera por el propietario del tanquero, según lo deter-

minado por los límites de responsabilidad en el Suplemento TOVALOP:

- Para todos los tanqueros hasta 5000 toneladas de arqueo bruto, un máximo fijo de 36 millones de dólares.
- Para buques sobre 5000 toneladas de arqueo bruto, 36 millones de dólares, más 733 dólares por cada tonelada de arqueo bruto en exceso de 5000 toneladas de arqueo bruto hasta un máximo de 135 millones de dólares que corresponde a un tanquero de alrededor de 140.000 toneladas de arqueo bruto.

Cualquiera que tenga un reclamo bajo contrato debe notificar a Cristal Limited por escrito antes de cumplirse dos años del incidente. El procedimiento detallado para los reclamos está contenido en los Reglamentos de Cristal Limited.

Si bien las obligaciones de un propietario de tanquero bajo TOVALOP o CLC 69 son normalmente cubiertas por contratos individuales de seguro, CRISTAL por sí mantiene un fondo de dinero con el cual se hace frente a las reclamaciones. Se solicita a los miembros del contrato que efectúen aportes a este fondo en proporción a las cantidades de crudo y combustible que cada uno recibe por mar. El monto real y frecuencia de la contribuciones depende de las cancelaciones de reclamos.

El régimen de CRISTAL incluye un sistema de reembolsos para sus miembros que, por hallarse establecidos en un Estado Parte en el Convenio FUND 71, pagan contribuciones al FIDAC. A estos miembros CRISTAL les reembolsa las contribuciones pagadas al FIDAC respecto de siniestros relacionados con cargas que sean de propiedad de cualquier miembro de CRISTAL.

Una disposición equivalente en el Suplemento de TOVALOP establece que los propietarios de buques tanque contribuirán a dicho reembolso hasta el límite aplicable establecido por dicho Suplemento.

Al igual que para el Acuerdo TOVALOP, el Acuerdo CRISTAL quedará fuera de vigencia en febrero de 1997 ya que el Convenio del FONDO de 1992, como se mencionara anteriormente, entró en vigor internacional el 30 de mayo de 1996. 