

# Tribuna Profesional

## Convenios marítimos sobre responsabilidad e indemnización ¿Es necesaria la propuesta de Directiva sobre responsabilidad civil y garantías financieras? European Community Shipowners Association - ECSA Traducción y síntesis de ANAVE

El presente informe analiza la propuesta de Directiva de la Comisión Europea sobre responsabilidad civil y establece la posición del sector marítimo en relación con la misma. Una vez más, las empresas navieras se ven obligadas a defender el mantenimiento de un régimen legal para el transporte marítimo basado en los Convenios internacionales y la promoción de cualquier modificación del mismo en el seno de la OMI, evitando así, en la medida de lo posible, normativas regionales que puedan perjudicar la competitividad de las empresas navieras europeas.

En este caso ello resulta especialmente sencillo, dado que existen numerosos Convenios internacionales sobre la materia, que muy brevemente se resumen a continuación. Se trata pues de propiciar la entrada en vigor de dichos Convenios, desde la UE, mediante la ratificación por todos los Estados comunitarios de los mismos.

### Introducción

El pasado día 23 de noviembre, la Comisión Europea (CE) adoptó el tercer paquete normativo sobre seguridad marítima desde el accidente del Erika (Erika III). Entre otras, incluye una Propuesta de Directiva sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los navieros<sup>(1)</sup>, que pretende “mejorar la calidad del transporte marítimo y proteger los intereses de las víctimas en caso de accidentes”.

<sup>(1)</sup> Aunque el título de la propuesta de Directiva dice “propietarios de buques”, en el apartado de definiciones se define este concepto de una forma muy amplia: propietario, armador, manager, naviero en general o fletador a casco desnudo.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



Las asociaciones europeas de navieros, representadas por ECSA (European Community Shipowners' Association), y entre ellas, ANAVE, siempre hemos defendido que estos asuntos deberían tratarse preferentemente en el seno de la OMI, porque sólo de este modo es posible la implantación de cualquier nueva normativa con carácter global en el ámbito internacional, evitando así perjudicar la competitividad de las empresas comunitarias (sean navieras, industriales o ambas).

Este informe resume el análisis realizado por ECSA sobre esta propuesta de Directiva. Para que quienes no sean expertos en esta materia puedan entender bien esta posición, es conveniente comenzar mencionando los Convenios internacionales existentes sobre Responsabilidad y Compensación. Son 6, que cubren las siguientes áreas:

- Daños producidos por buques que transporten hidrocarburos (Convenios CLC y Fondo).
- Daños sufridos por pasajeros de buques o sus equipajes (Convenio de Atenas).
- Daños causados en el transporte de sustancias nocivas o potencialmente peligrosas (Convenio HNS). Pendiente de entrada en vigor.
- Daños debidos a la contaminación por combustibles de los buques (Convenio Bunker). Pendiente de entrada en vigor.

- Limitación de responsabilidad por muerte, lesiones y pérdida/daños en equipajes o vehículos para cualquier tipo de transporte (Convenio de Londres o LLMC).

En la tabla de la siguiente página se resume la situación actual de cada uno de estos convenios, límites de responsabilidad, etc.

*“ECSA considera preferible y prioritario encaminar los esfuerzos de las instituciones comunitarias a la pronta ratificación, por todos los Estados marítimos de la UE, de todos los Convenios Internacionales existentes, especialmente de aquellos que aún no han entrado en vigor.”*

Además, la OMI se encuentra en estos momentos trabajando en la preparación de un Convenio sobre remoción de restos de naufragios, que pretende regular los derechos y obligaciones de los Estados y de los navieros sobre los restos de buques naufragados o carga hundida que puedan suponer un riesgo para la navegación o un peligro para el medio ambiente marino de los Estados costeros. Su adopción está prevista para el año 2007.

Como principio general, aunque existen ciertas reservas específicas, todos estos convenios establecen un régimen de **responsabilidad objetiva pero limitada**. Ello tiene dos efectos de enorme importancia:

- Por una parte, permite que los perjudicados obtengan su indemnización **sin necesidad de determinar si existió dolo o culpa** y, por ello, en general mucho más rápidamente que si hubiese que demostrar previamente la culpabilidad.
- Por otra, a pesar de tratarse de unos límites de responsabilidad que cuantitativamente hay que considerar en general como muy elevados, al no ser ilimitada, se trata para la empresa naviera de un riesgo financiero **que es posible asegurar**

y, en la medida en que esté efectivamente asegurado por una entidad solvente, ello es **la mejor forma de garantizar que las víctimas cobren su indemnización**. Es cierto que el Convenio LLMC no obliga

a tener el riesgo asegurado, pero existen unas Directrices de la OMI que así lo recomiendan, y en la práctica, la inmensa mayoría de los navieros lo hacen, por medio de los Clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs).

Todos estos Convenios establecen la posibilidad de ejercitar una acción directa por parte del perjudicado contra el asegurador.

Además, mientras que los convenios HNS o Bunker no entren en vigor, resulta aplicable una Directiva comunitaria recientemente aprobada sobre responsabilidad medioambiental, que obliga a los navieros a concertar garantías financieras que cubran su responsabilidad sobre eventuales daños al medio ambiente. En cuanto a los daños personales o pérdidas materiales relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, derrames de combustible o remoción de restos, la responsabilidad viene ya determinada en la normativa nacional y cubierta por todos los seguros de P&I hasta los límites del Convenio LLMC de 1996.

ECSA mantiene que, teniendo en cuenta todos los convenios internacionales citados, la propuesta de la Comisión no aporta gran valor añadido. Considera preferible y prioritario encaminar los esfuerzos de las instituciones comunitarias a la pronta ratificación, por todos los Estados marítimos de la UE, de todos los Convenios Internacionales existentes, especialmente de aquellos que aún no han entrado en vigor. Ello permitiría su entrada en vigor a nivel internacional, protegiendo así los intereses de los países de la UE y abriendo el camino a una revisión de dichos Convenios, si fuera necesario, siempre dentro del marco de la OMI. Como se deduce del cuadro adjunto, son bastantes los Estados miembros que no han ratificado los referidos convenios.

Los únicos supuestos no cubiertos por todo lo anterior serían los daños a la carga y los resultantes de colisiones. ECSA no considera necesaria la introducción por la UE de un sistema de seguro obligatorio en estos campos, ya que se trata, en la inmensa mayoría de los casos, de conflictos entre empresarios y es un hecho que los empresarios saben cuidar sus propios intereses, lo cual viene implícitamente reconocido en las Directrices de la OMI sobre las responsabilidades de los navieros con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo, que excluyen expresamente las reclamaciones de la carga de cualquier sistema de seguro obligatorio.



## Convenios Marítimos Internacionales sobre Responsabilidad y Compensación

Nombre	Campo aplicación	Nº países contratantes (% flota mundial)	¿En vigor?	Países marítimos comunitarios que no han ratificado	Límite máximo de responsabilidad
CLC 1969 <sup>(1)</sup>	Hidrocarburos (carga)	113 (94,41%)	SI	0	GT ≤ 5.000 → 4,51 mill. DEG <sup>(2)</sup> 5.000 < GT ≤ 140.000 → 4,51 mill. DEG + 631 DEG * (GT - 5.000) GT > 140.000 → 89,77 millones DEG
Fondo 1971 <sup>(3)</sup>	Hidrocarburos (carga)	98 (94,41%)	SI	0	203 mill. DEG (300,74 en algunos casos) (incluye el CLC)
Fondo 2003 <sup>(4)</sup>	Hidrocarburos (carga)	16 (94,41%)	Opcional	6	750 mill. DEG (incluye CLC/FONDO)
Atenas1974 <sup>(5)</sup>	Pasajeros y sus equipajes	25 (38,36%)	SI	12	Por muerte o lesiones: 175.000 DEG Por pérdida/daños equipaje en camarote: 1.800 DEG Por pérdida o daños de vehículos: 10.000 DEG
Atenas Protocolo 2002	Pasajeros y sus equipajes	4 (0,13%)	NO	20	Por muerte o lesiones: 250.000 DEG (400.000 si el transportista no prueba que no se debió a su culpa o negligencia) Por pérdida/daños equipaje en camarote: 2.250 DEG Por pérdida o daños de vehículos: 12.700 DEG
LLMC 1976 <sup>(6)</sup>	Todo	50 (49,65%)	En vigor	4	Por muerte o lesiones: GT ≤ 500 → 330.000 DEG Por cada GT de 501 a 3.000 → 500 DEG Por cada GT de 3.001 a 30.000 → 333 DEG Por cada GT de 30.001 a 70.000 → 250 DEG Por cada GT > de 70.000 → 167 DEG Otras reclamaciones: GT ≤ 500 → 167.000 DEG Por cada GT de 501 a 30.000 → 167 DEG Por cada GT de 30.001 a 70.000 → 125 DEG Por cada GT > de 70.000 → 83 DEG
LLMC 1996	Todo	21 (20,98%)	En vigor	13	Por muerte o lesiones: GT ≤ 2.000 → 2 mill. DEG Por cada GT de 2001 a 30.000 → 800 DEG Por cada GT de 30.001 a 70.000 → 600 DEG Por cada GT > de 70.000 → 400 DEG Otras reclamaciones: GT ≤ 2.000 → 1 mill. DEG Por cada GT de 2001 a 30.000 → 400 DEG Por cada GT de 30.001 a 70.000 → 300 DEG Por cada GT > de 70.000 → 200 DEG
HNS 1996 <sup>(7)</sup>	Sustancias nocivas y potencialmente peligrosas	8 (4,83%)	NO	19	GT ≤ 2.000 → 10 mill. DEG Por cada GT de 2001 a 50.000 → 1.500 DEG Por cada GT > de 50.000 → 360 DEG con un máximo de 100 mill. de DEG
Bunker 2001 <sup>(8)</sup>	Hidrocarburos (combustible)	9 (9,07%)	NO	15	Los del Convenio de Londres de 1976 (ver LLMC arriba)

- (1) Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.
- (2) DEG: Derechos Especiales de Giro. 1DEG = 1,20 € (a 31 de marzo de 2006).
- (3) Convenio de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos.
- (4) Establece una compensación suplementaria a la disponible con el Convenio de 1992, a través de una tercera capa adicional de compensación.
- (5) Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.
- (6) Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo
- (7) Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- (8) Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques.



## El seguro en el sector marítimo

En el sector marítimo es importante diferenciar entre los seguros comerciales tradicionales y los seguros de P&I.

Durante un viaje el buque puede sufrir daños en su casco o maquinaria, en la carga que transporta, a sus pasajeros o equipajes, se puede producir un incidente de contaminación, una colisión, etc.

Todos estos riesgos están asegurados, ya sea con seguros comerciales que cubren básicamente los daños al casco y a la maquina del buque o mediante seguros de P&I para la responsabilidad derivada de los daños a los pasajeros, a la carga o a terceros (contaminación, colisión, etc.)

### **Seguros comerciales “de casco y máquinas”**

Como su propio nombre indica, los seguros de casco y máquinas cubren la pérdida o los daños al casco y/o máquina del buque y normalmente se contratan en el mercado comercial de seguros. En algunas ocasiones, estos seguros cubren también la responsabilidad derivada de la colisión del buque asegurado.

Los aseguradores comerciales tienen, por supuesto, ánimo de lucro. Estos seguros se contratan, típicamente, a través de un broker, que representa al naviero en las negociaciones con los aseguradores.

Aunque Japón, Francia, EEUU, Noruega y Alemania tienen centros importantes, Londres, con el Lloyds of London, sigue liderando el mercado de este tipo de seguro para buques de navegación oceánica, con una cuota de mercado de cerca del 25%.

Lloyds of London es una sociedad cuyos miembros -corporativos e individuales- se aseguran mediante sindicatos. Existen en la actualidad 62 sindicatos, dirigidos por 44 agentes, firmas que cuentan con aseguradores especializados de gran experiencia, que aceptan riesgos en nombre de los miembros del sindicato. Veinticinco de estos sindicatos aseguran riesgos marítimos.

### **Seguros de Protección e Indemnización**

Los seguros de Protección e Indemnización (P&I) proporcionan al naviero cobertura respecto de los daños a la carga, la responsabilidad

frente a terceros (daños de contaminación), daños personales, enfermedad o muerte de un miembro de la tripulación o pasajero, etc.

A diferencia de los aseguradores comerciales, los Clubes de P&I son parte integral del sector marítimo. Son asociaciones mutuas de seguros cuyos dueños son los propios navieros que se proporcionan seguros a sí mismos. Los Clubes de P&I existen únicamente para aportar a sus miembros-navieros cobertura de responsabilidad y servicios conexos. Así, los Clubes de P&I pueden asumir el papel de defensor del naviero en casos de reclamaciones de responsabilidad, mientras que con los seguros comerciales es el propio naviero el que afronta la reclamación, mientras que el asegurador únicamente paga.

Los Clubes no tienen ánimo de lucro y formalmente sólo pueden cobrar lo necesario para cubrir los costes de las reclamaciones y sus gastos administrativos. La cuota a pagar por cada miembro depende del riesgo que el mismo suponga, en función del GT del buque, su tráfico y, sobre todo del historial del armador. Algunos países obligan a los Clubes a constituir una reserva que cubra daños de compensación, en cuyo caso deben facturar unas derramas adicionales.

Los aseguradores comerciales normalmente reparten el riesgo entre varias compañías, mientras que los Clubes de P&I asumen el 100% del mismo.

Para poder dar cobertura a sus clientes en caso de reclamaciones masivas, los Clubes se han unido en el Grupo Internacional de Clubes de P&I, lo que les permite repartir parte de las reclamaciones de mayor cuantía. En estos casos, el Club que sufra una reclamación considerada mayor, asume los primeros 5 millones de dólares y el exceso sobre esa suma se reparte entre todos los Clubes del Grupo Internacional.

Los Clubes también cuentan con un acuerdo de reaseguro común que cubre a partir de los 30 millones de dólares.

En la actualidad, algunos clubes de P&I son dirigidos, en la rutina diaria, por firmas profesionales. Sin embargo, el control último del mismo lo siguen manteniendo sus navieros-miembros a través de las asambleas generales y los comités de dirección. La mayor parte de los clubes aceptan a navieros de cualquier nacionalidad o tipo de buque, aunque algunos están especializados.



## Resumen del informe de ECSA e ICS sobre la propuesta de Directiva

### **Obligación de los Estados de la UE de ratificar el Convenio LLMC de 1996**

a. El sector naviero apoya la ratificación, a la mayor brevedad posible, por todos los Estados miembros de la Unión Europea, del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad (LLMC 1996), que establece unos límites de indemnización que pueden calificarse como muy elevados y además moderniza el sistema internacional de responsabilidad e indemnización. Refleja la evolución de la capacidad del mercado internacional de seguros e introduce un procedimiento de enmienda tácito que permite la adaptación rápida de los límites de indemnización a nuevos desarrollos de estos mercados, defendiendo así tanto los intereses del sector como de los afectados por incidentes marítimos.

### **Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad en caso de negligencia grave, para los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea parte del LLMC 1996**

b. El borrador de Directiva introduce un sistema diferente para determinar la limitación de responsabilidad dentro de la UE de los buques abandonados en terceros países que no hayan ratificado el LLMC 1996. En estos casos, propone reemplazar el criterio que determina según el LLMC la pérdida del beneficio de la limitación (“una persona responsable no podrá limitar su responsabilidad si se demuestra que la pérdida fue el resultado de una acción personal u omisión, realizada con la intención de causar tal pérdida, con temeridad y a sabiendas de que tal daño se produciría probablemente”) por otro (“negligencia grave”) que básicamente persigue el mismo resultado, pero contiene elementos mucho más subjetivos y menos claros.

Desde el sector se recomienda encarecidamente a la Comisión respetar, en todos los casos, el criterio actual para determinar la pérdida por el naviero del derecho a la limitación, internacionalmente bien aceptado y entendido y sobre el que existe numerosa jurisprudencia. Lo contrario conduciría, en caso de colisión de un buque de pabellón europeo con otro de pabellón de terceros países en aguas comunitarias, a dos estándares distintos de limitación de responsabilidad para un mismo incidente, lo que no sólo se considera discriminatorio sino que incumpliría las obligaciones de los

Estados miembros derivadas de UNCLOS<sup>(2)</sup> y las leyes sobre los tratados internacionales.

c. Además, no parece adecuado imponer a compañías navieras privadas establecidas en terceros países y con tráficos con Europa una amenaza de responsabilidad ilimitada por el hecho de que sus gobiernos no hayan ratificado el LLMC 1996. Animar a un país a ratificar un determinado Convenio es un asunto de los gobiernos, mediante la vía diplomática, las empresas navieras no tienen control sobre los tratados que ratifican los Estados.

Las empresas navieras opinan que cualquier norma que discrimine a los países no comunitarios conducirá, inevitablemente, a represalias contra los buques europeos en otras partes del mundo.

### **Cuantía de las garantías financieras**

d. La propuesta obligaría también a todos los buques de pabellón europeo y a los que entren en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de un Estado miembro de la UE, a establecer una garantía financiera de responsabilidad civil cuyo importe no deberá ser inferior al **doble** del límite fijado en el LLMC 1996. Como se ha dicho en el párrafo anterior, los criterios para la pérdida del beneficio de la limitación según este Convenio son bien claros y, como acertadamente se explica en la exposición de motivos de la propuesta, “prácticamente imposibles de superar”. Se trata además de unos límites que ya son cuantitativamente muy elevados, por lo que el sector considera que, además de innecesario, esta obligación resulta excesiva y contraria al fomento del pabellón europeo.

Adicionalmente, resultará para las empresas navieras extremadamente difícil cumplir con esta obligación, dado que los seguros de P&I no cubren más allá de los límites de responsabilidad legal vigentes, es decir, los del LLMC 1996.

También es importante señalar que la imposición de esta obligación a buques no comunitarios que no escalen en puertos europeos pero que entren en la ZEE de un estado miembro podría ser contraria al principio de libertad de navegación.

(2) Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (United Nations Convention on the Law of the Seas - UNCLOS).



### **Certificados de garantía financiera**

e. El sector reconoce que el Convenio LLMC de 1996 no obliga a asegurar los límites de responsabilidad incluidos en el mismo. Sin embargo, con el ánimo de generalizar una buena práctica existente en el sector, la Asamblea de la OMI adoptó en febrero de 2000 la Resolución A898/21, relativa a unas Directrices sobre responsabilidades de los navieros con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo, en la que se les recomienda contratar seguros para sus buques hasta los límites del Convenio LLMC. La gran mayoría de empresas navieras sigue estas directrices.

ECSCA e ICS apoyan, por tanto, la propuesta de que todos los buques estén obligados a tener un seguro/garantía financiera, asegurando así el compromiso de la UE con los estándares internacionales y evitando reglas regionales de seguro obligatorio que inevitablemente darían lugar a un gran número de problemas legales y prácticos.

Sin embargo, sugieren que la existencia de dicho seguro se acredite mediante un certificado de un Club de P&I que sea exigible a todos los buques que entren en puertos europeos en lugar de que sean los gobiernos de los Estados miembros de la UE los que tengan que emitir dichos certificados ya que, entre otras cosas, tendrán dificultad para detectar aseguradores que puedan ser financieramente incapaces de cumplir con sus compromisos.

### **Garantía financiera en caso de abandono de tripulaciones**

El sector marítimo apoya la propuesta de suscribir garantías financieras/seguros que cubran los costes derivados de la repatriación de tripulaciones abandonados, pero recomienda perseguir este objetivo –así como la discusión sobre garantías financieras por reclamaciones de la tripulación en los casos de daños personales– en el seno del grupo de trabajo de la OMI/ILO, tal y como se acordó en la Conferencia Internacional de la ILO en febrero de 2006.

### **Peticiones concretas de ECSCA e ICS**

1. El sector naviero apoya la ratificación, a la mayor brevedad posible, por todos los Estados miembros de la Unión Europea (UE), del Convenio de 1996 sobre Limitación de la Responsabilidad (LLMC 1996), así como del Convenio de ese mismo año sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (HNS) y del Convenio de 2001 sobre contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKER). La ratificación de estos Convenios permite configurar un marco adecuado de responsabilidad civil, seguro obligatorio y acción directa dentro de la UE para las reclamaciones específicamente definidas en los mismos.
2. Respecto de las propuestas incluidas en el borrador de Directiva, el sector naviero propone las siguientes alternativas:
  - Incorporar a la normativa comunitaria las Directrices de la OMI sobre responsabilidades de los navieros con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo, lo que crearía un sistema comunitario de seguro obligatorio al mismo tiempo que aseguraría el compromiso de la UE con los están-

dares internacionales y haría innecesaria la Directiva propuesta.

- Si se decidiese seguir adelante con la propuesta, limitar la misma a la ratificación del LLMC 1996 por todos los Estados miembros y a la obligatoriedad, para todos los buques que entren en puertos comunitarios, de tener suscrito un seguro de responsabilidad con un Club de P&I, en línea con las Directrices de la OMI mencionadas en el párrafo anterior.
- La existencia de dicho seguro debería acreditarse mediante un certificado de un Club de P&I y no por los gobiernos de los Estados miembros de la UE, ya que esto último generaría una burocracia compleja e innecesaria y podría suponer una barrera técnica al comercio de servicios de seguro, lo que iría en contra del espíritu y las obligaciones comunitarias derivadas del Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (World Trade Organization - WTO) sobre el comercio de servicios (General Agreement on Trade in Services - GATS).
- El sector no apoya la propuesta de la Comisión de modificar el actual criterio que determina la pérdida del beneficio de la limitación (“*con temeridad y a sabiendas de que tal daño se produciría probablemente*”)

- por el de (“*negligencia grave*”). El criterio actualmente vigente es el usado en todas los Convenios modernos sobre responsabilidad y es internacionalmente bien aceptado y entendido. Sobre el mismo existe además numerosa jurisprudencia.
- Cualquier propuesta de seguro obligatorio debería ir unida a unos límites de responsabilidad específicos y bien definidos y no a “reclamaciones marítimas en general”. Ello permite asegurar unas cuantías de responsabilidad realmente elevadas, a cambio de que tanto los navieros como las compañías aseguradoras tienen bien definido el tipo de daños y la cuantía de las reclamaciones a los que deben responder. Además, y en línea con las referidas Directrices de la OMI, tal seguro obligatorio no debería incluir las reclamaciones por daños a la carga o por colisiones.
  - El sector naviero apoya la propuesta de suscribir garantías financieras/seguros que cubran los costes derivados de la repatriación de tripulaciones abandonadas, que deberá perseguirse en el grupo de trabajo de la OMI/OIT<sup>(3)</sup> tal y como se acordó en la última Conferencia Internacional de la OIT en febrero de 2006.
3. El sector tiene serias reservas sobre las siguientes propuestas, contenidas en el borrador de Directiva:
- La de obligar, incluso a los buques abanderados en países que hayan ratificado el LLMC 1996, a establecer una garantía financiera de responsabilidad civil cuyo importe no sea inferior “al doble del límite fijado en este Convenio”. Además de no haber sido justificada, no es legalmente recomendable, dado que los seguros de P&I no cubren más allá de los límites de responsabilidad legal vigentes, es decir, los del LLMC 1996.
  - La de introducir el concepto de “*negligencia grave*” como criterio para no limitar la responsabilidad de los buques abanderados en terceros países que no hayan ratificado el LLMC 1996. Ello no facilitará la pronta ratificación de dicho Convenio y perjudicaría a las empresas navieras armadoras de dichos buques. Además, los países comunitarios que sigan siendo parte del Convenio LLMC 1976 incumplirían sus obligaciones derivadas del mismo, lo que podría dar lugar a represalias contra los buques europeos en otras partes del mundo.
4. El sector marítimo considera inconsistente que la Comisión Europea pretenda impulsar en la OMI la revisión del Convenio LLMC 1996, con el objetivo final de terminar con el sistema de limitación existente, inmediatamente después de haber impulsado su pronta ratificación por todos los Estados miembros y terceros países. La limitación de la responsabilidad es un sistema internacionalmente aceptado, que fue políticamente apoyado por el Consejo y Parlamento Europeo cuando adoptaron en 2005 la Directiva sobre responsabilidad medioambiental relativa a la prevención y reparación de daños medioambientales.
5. El sector recomienda a las instituciones comunitarias que se respete la decisión de las Asambleas de IOPCF<sup>(4)</sup> de octubre de 2005 y marzo de 2006, de no revisar los Convenios CLC y del Fondo y aceptar los llamados “acuerdos contractuales voluntariamente vinculantes: TOPIA y STOPIA”<sup>(5)</sup> que tienen como objetivo compartir los costes de determinadas reclamaciones entre los propietarios de los buques y los de las cargas. Esta decisión se tomó después de más de cinco años de negociación y reconfirmó el régimen internacional sobre responsabilidad y compensación por daños de contaminación por hidrocarburos, por ser rápido, suficiente y por garantizar la compensación de los perjudicados de derrames sin entrar a debatir quien es responsable del mismo.
- (3) Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- (4) Asamblea de los Fondos Internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos - FIDAC (International Oil Pollution Compensation Funds - IOPCF), que es el órgano supremo que gobierna los Fondos de 1992 y el Fondo complementario.
- (5) Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos de pequeños petroleros (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement - STOPIA) por el que la cuantía de limitación aplicable al naviero en virtud del Convenio CLC de 1992 se ha incrementado respecto de los daños de contaminación derivados de incidentes causados por buques tanque pequeños o Acuerdo de Indemnización de la Contaminación por hidrocarburos de petroleros (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement - TOPIA) por el que el sector marítimo y la industria petrolera acuerdan compartir los costes de cualquier reclamación que afecte al Fondo complementarios de 2003. Estos acuerdos entraron en vigor el 20 de febrero de 2006 y son apoyados por representantes de los importadores de hidrocarburos, navieros y gobiernos.

