



INTERNATIONAL
OIL POLLUTION
COMPENSATION
FUNDS 1971
AND 1992

FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION DE 1971
ET DE 1992 POUR LES
DOMMAGES DUS À LA
POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES

FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS
DE 1971 Y 1992

Resumen de las reuniones de los FIDAC de abril de 2002

10 mayo 2002

Durante la semana del 29 de abril al 3 de mayo de 2002, los Fondos Internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y 1992 (FIDAC) celebraron varias reuniones. El Fondo de 1992 celebró reuniones de su Asamblea, del Comité Ejecutivo y de un Grupo de Trabajo intersesiones.

El Fondo de 1971 celebró una reunión de su Consejo Administrativo para tratar las cuestiones relacionadas con la Asamblea y el Comité Ejecutivo.

Estado Jurídico de los Convenios

Actualmente el número de Estados Miembros del Fondo de 1992 asciende a 64 y otros 13 Estados han depositado instrumentos de adhesión, lo que elevará el total a 77 para mayo de 2003.

El Fondo de 1971 tiene 26 Estados Miembros.

Terminación del Convenio del Fondo de 1971 y Disolución del Fondo de 1971

El Convenio del Fondo de 1971 dejará de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, fecha en la que el número de Estados será inferior a 25 y el Convenio no será aplicable a siniestros ocurridos tras dicha fecha. Se decidió que el Consejo Administrativo seguirá administrando el Fondo de 1971 hasta que se haya disuelto dicha Organización.

Órgano de Auditoría

Los órganos rectores del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 adoptaron decisiones acerca del mandato y la composición de un Órgano de Auditoría conjunto. Los miembros del Órgano de Auditoría serán elegidos en las sesiones de octubre de 2002 de los órganos rectores.

Convenio SNPP

Se ha encargado al Director del Fondo de 1992 que tome las disposiciones oportunas para crear el Fondo que se ha de constituir de conformidad con el Convenio de 1996 sobre responsabilidad e indemnización por daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNPP). La Secretaría efectuó una demostración de un prototipo no funcional de sistema informatizado que se está elaborando para ayudar en la identificación y notificación de la carga sujeta a contribución de conformidad con el Convenio SNPP.

Financiación de una Conferencia Diplomática

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió facilitar fondos para financiar una Conferencia Diplomática destinada a examinar un proyecto de Protocolo relativo al Convenio del Fondo de 1992 para establecer un Fondo Complementario que ofrecería indemnización sobre la cuantía de indemnización disponible en virtud de dicho Convenio. La Conferencia se celebrará bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) del 12 al 16 de mayo de 2003.

Examen del régimen internacional de indemnización

El Grupo de Trabajo intersesiones establecido por la Asamblea del Fondo de 1992 para examinar la necesidad y las posibilidades de mejorar el régimen internacional de indemnización celebró su cuarta reunión.

El Grupo de Trabajo examinó los criterios de admisibilidad de las reclamaciones por los gastos de las medidas para restaurar el medio ambiente y los costos de los estudios ambientales posteriores a los derrames. El Grupo de Trabajo acordó un texto revisado de la sección pertinente del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 que se someterá al examen de la Asamblea en su sesión de octubre de 2002.

El Grupo de Trabajo examinó también si se deberían introducir enmiendas a las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que tratan de la responsabilidad del propietario del buque y de cuestiones afines, teniendo presente que esto sólo se podría hacer mediante enmiendas al Convenio. Se decidió aplazar la próxima reunión del Grupo hasta principios de 2003 a fin de conceder tiempo a las delegaciones para examinar la cuestión más a fondo y, si lo desean, presentar propuestas concretas relativas a textos de tratados sobre dicha cuestión. El Grupo de Trabajo estudiará también otras cuestiones en dicha reunión.

Reuniones futuras

Se han programado las siguientes reuniones para el resto del año 2002.

2 y 3 julio	Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971
Semana del 14 de octubre	Asamblea del Fondo de 1992 Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971

Siniestros diversos

Erika (Francia, 1999)

Al 23 de abril de 2002, se habían presentado 6 157 reclamaciones por un total de FFr1 004 millones o €153 millones (£94 millones). 5 378 reclamaciones por un total de FFr772 millones o €117 millones (£73 millones) habían sido evaluadas en un total de FFr406 millones o €62 millones (£38 millones). Por lo tanto, se habían efectuado evaluaciones de un 87% del total de reclamaciones recibidas. Se han efectuado pagos respecto de 4 141 reclamaciones por un total de FFr259 millones o €39 millones (£24 millones).

En su sesión de junio de 2001, el Comité Ejecutivo había decidido aumentar el nivel de los pagos del Fondo de 1992 del 60% al 80% de las pérdidas o daños realmente sufridos por cada demandante. En vista de la incertidumbre persistente en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles resultantes del siniestro del *Erika*, el Comité decidió que el nivel de pagos se mantuviese al 80%, pero que dicho nivel se volviese a revisar en la siguiente sesión del Comité.

El Comité Ejecutivo examinó ciertas cuestiones de política con respecto a la admisibilidad de las reclamaciones. El Comité decidió que las reclamaciones procedentes de una serie de comunas por disminución de ingresos derivados del impuesto de turismo (*taxe de séjour*) eran admisibles en principio a la luz de la naturaleza específica del impuesto, el vínculo directo entre los ingresos derivados del impuesto y el número de turistas que visitan la zona y el hecho de que la economía de estas comunas depende del turismo de playa.

Nakhodka (Japón, 1997)

La mayor parte de las reclamaciones de indemnización se ha liquidado en ¥22 119 millones (£114 millones). Sólo unas cuantas reclamaciones, principalmente las presentadas por órganos del Gobierno de Japón y el Centro de Prevención de Desastres Marítimos de Japón (JMPDC), no han sido liquidadas todavía.

Los órganos rectores decidieron aprobar reclamaciones con respecto a la construcción de una calzada para la extracción de hidrocarburos de la sección de proa del *Nakhodka* por un total de ¥2 043 millones (£10,4 millones) en comparación con la cuantía reclamada de ¥3 336 millones (£17 millones). Habida cuenta de que la cuantía total de reclamaciones presentadas excede de la cuantía máxima disponible en virtud de los convenios internacionales aplicables, ¥23 165 millones (£119 millones), los Fondos limitan los pagos al 80% de las cuantías de liquidación.

Los FIDAC han entablado en un tribunal de un distrito de Japón acciones judiciales contra Prisco Traffic Limited (el propietario del *Nakhodka*), contra Primorsk Shipping Corporation, y contra el Registro Marítimo Ruso para recuperar las cuantías pagadas por los Fondos en concepto de indemnización. Se han presentado acciones judiciales contra el asegurador del propietario del buque, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club). Los cuatro demandados se han opuesto a estas acciones.

En sus sesiones de abril/mayo de 2002, los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 aprobaron por unanimidad la propuesta presentada por el UK Club sobre un acuerdo global con respecto a todas las cuestiones pendientes derivadas del siniestro. El acuerdo consta de los siguientes elementos:

- Los FIDAC y el UK Club se repartirían los pagos de indemnización a razón del 42:58 respecto de todas las cuantías liquidadas.
- Los FIDAC seguirán efectuando pagos al nivel del 80% con respecto a todas las cuantías liquidadas.
- El UK Club pagaría el 20% del saldo debido a todos los demandantes.
- El UK Club reintegrará a los FIDAC aproximadamente ¥5 200 millones (£26,7 millones), lo que equivale a la cuantía que ha de pagar el Club a los Fondos tras el pago por el Club del 20% del saldo que debe a los demandantes como resultado de la repartición de los pagos de indemnización a razón del 42:58 entre ellos.
- Los gastos comunes en los que incurran el UK Club y los FIDAC se distribuirán también a razón del 42:58.
- Se pondrá fin a todas las acciones derivadas del siniestro.

El acuerdo no afectaría a las respectivas situaciones de las partes.

El Director de los Fondos indicó que en su opinión el acuerdo global propuesto constituía un compromiso justo que tenía en cuenta la incertidumbre inherente a cualquier litigio relacionado con cuestiones complejas. Señaló que presentaría la gran ventaja de que se pagarían íntegra y rápidamente todas las reclamaciones reconocidas y que, consecuentemente, se reintegraría a los FIDAC una parte considerable de sus pagos de indemnización.

Los órganos rectores indicaron que la aceptación del acuerdo propuesto y la retirada de las acciones no se deberían interpretar en absoluto como un cambio de la política de los FIDAC con respecto a las acciones de recurso, es decir, que el Fondo debería entablar acciones de recurso siempre que sea oportuno para recuperar de los propietarios de buques u otras partes las cuantías que éste haya pagado basándose en el derecho interno aplicable.

Braer (Reino Unido, 1993)

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 señaló que como resultado de la renuncia del Gobierno del Reino Unido a su derecho a indemnización, la renuncia del asegurador P & I del propietario del buque, Assuranceforeningen Skuld (Skuld Club) a su derecho a compensación en virtud del Convenio del Fondo de 1971 y de una garantía por el Club de pagar cualquier déficit, se pueden pagar íntegramente todas las reclamaciones reconocidas. De hecho, a excepción de seis, se han pagado íntegramente todas las reclamaciones reconocidas.

Sea Empress (Reino Unido, 1996)

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 señaló que el Fondo de 1971 y el Skuld Club habían entablado acciones de recurso contra la Autoridad portuaria de Milford Haven (MHPA) basándose en que la MHPA no había tenido en cuenta debidamente el riesgo de que un buque tanque con plena carga encallase y causase como resultado contaminación grave de hidrocarburos y en que no había puesto en práctica procedimientos para controlar o reducir al máximo el riesgo en la medida de lo posible. El Consejo señaló que la MHPA había indicado que estaba cubierta por un seguro y que los aseguradores defenderían las acciones firmemente.