



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

FONDOS INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS
DE 1971 Y 1992

Resumen de las sesiones de los órganos rectores en enero de 2001

7 de febrero de 2001

Los días 29 y 30 de enero de 2001 celebraron reuniones los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y 1992 (FIDAC). El Fondo de 1992 celebró una sesión extraordinaria de su Asamblea y una reunión de su Comité Ejecutivo. El Fondo de 1971 no logró quórum para una sesión extraordinaria de su Asamblea y por consiguiente celebró una sesión de su Consejo Administrativo, que también trató temas del Comité Ejecutivo.

Estado jurídico de los Convenios

El Fondo de 1992 tiene 52 Estados Miembros y sigue creciendo en número: otros 12 Estados han depositado instrumentos de adhesión, lo que hará que el total ascienda a 64 para febrero de 2002.

Disminuyen los Miembros del Fondo de 1971 a medida que los Estados Miembros denuncian el Convenio del Fondo de 1971 e ingresan en el Fondo de 1992: el Fondo de 1971 cuenta actualmente con sólo 34 Estados Miembros, y su número descenderá a 26 para febrero de 2002. Se espera que el Convenio del Fondo de 1971 dejará de estar en vigor durante el primer semestre de 2002, a consecuencia de otras dos denuncias que rebajarán el número de los Estados Miembros restantes a menos de 25.

Nissos Amorgos

Se han aprobado reclamaciones por un total de Bs3 751 millones (£3,6 millones) más US\$16 millones (£10,7 millones). Se ha concluido un acuerdo de liquidación con varios pescadores y compañías elaboradoras de camarones respecto a reclamaciones relativas a reducciones de las capturas de camarones. A consecuencia de esta liquidación, se han retirado varias acciones judiciales relativas a reclamaciones de indemnización. Se espera que el Consejo Administrativo pueda elevar el nivel de los pagos en su próxima sesión.

Nakhodka

Al 25 de enero de 2001, los pagos efectuados a los demandantes ascendían a un total de ¥14 352 millones (£75 millones). Los órganos rectores habían autorizado al Director en octubre de 2000 a incrementar el nivel de los pagos del 70% al 80% cuando la cuantía total de las reclamaciones liquidadas y pendientes hubiese descendido por debajo de ¥27 800 millones. En enero de 2001 el Director calculó que el riesgo total de los FIDAC quedaba por debajo de aquella cifra, y por lo tanto decidió incrementar el nivel de los pagos del 70% al 80%. De resultados de ello, se espera que el Fondo de 1992 efectuará en breve pagos adicionales por un total de ¥2 000 millones (£11,5 millones).

Erika

Al 24 de enero de 2001, se habían presentado 3 543 reclamaciones de indemnización por un total de FFr412 millones (£30 millones). Aproximadamente 2 090 de estas reclamaciones por un total de FFr184 millones (£18 millones) habían sido evaluadas en un total de FFr123 millones (£12 millones).

En su sesión de julio de 2000, el Comité Ejecutivo había decidido que, en vista de la incertidumbre en cuanto al nivel total de las reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*, los pagos del Fondo de 1992 deberían limitarse al 50% de la pérdida o daños sufridos en efecto por los respectivos demandantes.

El Comité examinó el nivel de los pagos de indemnización en su sesión de enero de 2001.

Las reclamaciones por los costos de las operaciones de limpieza, distintos de los costos incurridos por el Gobierno francés y TotalFina, fueron calculadas por el Fondo de 1992 en FFr150 – 200 millones (£14 - 19 millones) y las reclamaciones del sector de pesca en FFr125 millones (£12 millones). Un estudio llevado a cabo en el Ministerio francés de Economía, Finanzas e Industria ha arrojado una estimación del total de reclamaciones admisibles en el sector del turismo de entre FFr1 100 y FFr1 200 millones (£106 - 115 millones). Se sugería en el informe del estudio que estas estimaciones permitirían al Fondo de 1992 aumentar el nivel de pagos hasta el 75%. No obstante, el Comité Ejecutivo observó que quedaban algunas incertidumbres significativas en las estimaciones. Teniendo en cuenta lo que antecede, el Comité Ejecutivo decidió aumentar el nivel de los pagos del 50% al 60% de la cuantía de la pérdida o daños en efecto sufridos por los respectivos demandantes.

Dolly

El *Dolly* se hundió en la Bahía Robert, Martinica, el 5 de noviembre de 1999, cuando transportaba unas 200 toneladas de asfalto, ninguna parte del cual ha escapado hasta ahora. El Comité Ejecutivo decidió que, si bien el *Dolly* había sido construido en un principio como buque de carga general, había sido adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga y que por consiguiente estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992. Asimismo se decidió que, dada la localización de los restos del naufragio en una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medidas preventivas' como se definen en los Convenios de 1992.

Slops

En una sesión anterior del Comité Ejecutivo, se decidió que el *Slops*, una instalación receptora de desechos de hidrocarburos, no estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992. Los abogados que actuaban en nombre de un contratista de limpieza griego no habían estado de acuerdo con la interpretación de los Convenios por el Comité y solicitaron que esta cuestión fuese sometida a arbitraje obligatorio. El Comité refrendó el parecer del Director de que no era apropiado someter a arbitraje la cuestión de si era correcta la interpretación de la definición por el Comité. El Comité acordó además que si el contratista no aceptaba la postura de dicho Comité, debía seguir los procedimientos para resolver controversias estipulados en los Convenios de 1992, a saber, entablar acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 en el tribunal nacional competente.