



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 julio de 2002

5 julio 2002

Los días 2 y 3 de julio 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 una reunión de su Comité Ejecutivo y el Fondo de 1971 celebró una reunión de su Consejo Administrativo.

Estado jurídico de los Convenios

Actualmente el número de Estados Miembros del Fondo de 1992 asciende a 66 y otros 14 Estados han depositado instrumentos de adhesión, lo que elevará el total a 80 para mayo de 2003. El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 y no es aplicable a siniestros ocurridos tras dicha fecha.

Convenio SNP

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 SNP). La Secretaría ha elaborado un prototipo funcional de sistema informatizado para ayudar en la identificación y notificación de la carga sujeta a contribución de conformidad con el Convenio SNP.

Siniestros diversos

Aegean Sea (España, 1992)

En julio de 2001, en virtud de la autorización recibida del Consejo Administrativo, el Director presentó una proposición formal al Gobierno español con miras a lograr una solución global de todas las cuestiones pendientes resultantes del siniestro del *Aegean Sea*. Dicha proposición, efectuada de acuerdo con el propietario del buque y su asegurador y aceptada en principio por el Gobierno español, está subordinada a la obtención por este último de la retirada de las demandas ante los tribunales incoadas por las víctimas, que representan al menos un 90% del principal del total de pérdidas o daños reclamados. La delegación española informó al Consejo Administrativo que hasta el momento se habían llegado a acuerdos con los demandantes en lo referente al 85% del principal de las pérdidas o daños reclamados y que se esperaba alcanzar el 90% en el transcurso de las siguientes semanas. El Gobierno español presentará un decreto ley al Parlamento a fines de septiembre de 2002, el cual una vez adoptado habilitará la liquidación global. El Gobierno español tiene la intención de indemnizar a las víctimas antes de finales del 2002.

Erika (Francia, 1999)

Al 26 de junio de 2002, se habían presentado 6 206 reclamaciones por un total de FFr1 038 millones o €158 millones (£102 millones). De este conjunto, 5 599 reclamaciones por un total de FFr819 millones o €125 millones (£81 millones) habían sido evaluadas en un total de FFr427 millones o €65 millones (£41 millones). Por lo tanto, se habían efectuado evaluaciones de un 90% del total de reclamaciones recibidas. Se habían efectuado pagos respecto de 4 389 reclamaciones por un total de FFr285 millones o €43 millones (£28 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 volvería a examinar en su siguiente sesión, que se celebrará en octubre de 2002.

El Comité Ejecutivo consideró la admisibilidad de una reclamación de indemnización presentada por BAI Brittany Ferries SA, una compañía francesa que presta servicios de transbordador entre Inglaterra y Francia (Bretaña y Normandía). La reclamación, que asciende a FFr69 millones o €10,6 millones (£6,8 millones), se refiere a supuestas pérdidas que conducen a una reducción del número de pasajeros causadas por el siniestro del *Erika* y a costos de una campaña de comercialización para mitigar pérdidas.

El Comité Ejecutivo, considerando que existía un nexo causal entre las pérdidas alegadas y la contaminación de la costa atlántica francesa resultante del siniestro del *Erika*, decidió que la reclamación presentada por Brittany Ferries era admisible en principio. El Comité autorizó al Director a evaluar la cuantía admisible de la reclamación, teniéndose en cuenta todos los factores que pudiesen haber contribuido a las pérdidas y, particularmente, en qué medida la reducción del número de pasajeros se produjo dentro de las fluctuaciones normales.

De conformidad con el régimen internacional de indemnización basado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, los demandantes pierden sus derechos a indemnización (sus reclamaciones prescriben) si no intenta una demanda ante los tribunales dentro de los tres años a partir de la fecha en que se produjo la pérdida respectiva. El Comité señaló que en septiembre de 2002 el Director se proponía informar por separado a todos los demandantes con los que no se hubiesen alcanzado acuerdos para entonces, así como a los eventuales demandantes, a través de los medios de comunicación y la Cámara de Comercio, acerca de las disposiciones de los Convenios de 1992 sobre prescripción. El Comité también señaló la opinión del Director respecto del siniestro del *Erika* en el sentido de que pudiera haber incertidumbre en cuanto a la fecha a partir de la cual se inicia el plazo de prescripción de tres años para cada demandante (es decir, el día en que se produjo la pérdida del demandante respectivo). Habida cuenta de esta incertidumbre, el Director sugerirá que los demandantes den por sentado que el plazo de prescripción se inicia el día del siniestro (a saber, el 12 de diciembre de 1999) a fin de evitar el riesgo de que prescriban las reclamaciones.