



INTERNATIONAL
OIL POLLUTION
COMPENSATION
FUNDS

FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS À LA
POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES

FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS

Resumen de las sesiones de los órganos rectores de marzo de 2005

23 de marzo de 2005

Los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) celebraron varias reuniones entre el 14 y el 22 de marzo de 2005. La primera sesión de la Asamblea del Fondo Complementario se celebró conjuntamente con una sesión extraordinaria de la Asamblea del Fondo de 1992 y una reunión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 a fin de examinar el mejor modo de funcionamiento de los tres órganos con una Secretaría común y un solo Director. La Asamblea del Fondo de 1992 abordó también otros asuntos. Por otra parte, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 celebró reuniones para examinar distintos siniestros, así como el Grupo de Trabajo intersesiones, creado en abril de 2000 para examinar la idoneidad del régimen internacional de indemnización.

La Asamblea del Fondo de 1992 eligió al Sr. Jerry Rysanek (Canadá) como Presidente, en reemplazo del Sr. Willem Oosterveen (Países Bajos) quien después de ocupar el cargo durante cinco años había decidido no volver a presentarse. El Sr. José Aguilar-Salazar (México) y el profesor Seiichi Ochiai (Japón) siguen ocupando los cargos de Vicepresidentes.

La Asamblea del Fondo Complementario eligió al Capitán Esteban Pacha (España) como Presidente y al Sr. Nobuhiro Tsuyuki (Japón) y Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca) como Vicepresidentes.

Constitución del Fondo Complementario

El Fondo Complementario fue constituido el 3 de marzo de 2005 como resultado de la entrada en vigor de un Protocolo relativo al Convenio del Fondo de 1992 adoptado en mayo de 2003 bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional. El Fondo Complementario tiene ahora 8 Estados Miembros (Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Irlanda, Japón, Noruega y España). Otro Estado (Portugal) ha depositado un instrumento de adhesión, con lo que el total de miembros ascenderá a 9 en mayo de 2005. Otros Estados han indicado que esperan ratificar el Protocolo del Fondo Complementario para finales de 2005.

El Fondo Complementario pone a disposición indemnización adicional a la disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 por daños de contaminación en los Estados que sean Parte en el Protocolo. En consecuencia, la cuantía total disponible para la indemnización de cada siniestro por daños de contaminación en los Estados que sean Miembros del Fondo Complementario será de 750 millones de DEG (£600 millones), incluidas las cuantías pagaderas en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, 203 millones de DEG (£162 millones).

Los órganos rectores de los tres Fondos consideraron una serie de cuestiones relativas a la estructura, administración y funcionamiento del Fondo Complementario. En vista del estrecho vínculo existente entre los tres Fondos, los órganos rectores decidieron confiar la administración del Fondo Complementario a la Secretaría del Fondo de 1992, que administra también el Fondo de 1971, y la dirección del Fondo Complementario al Director de los Fondos de 1992 y de 1971.

La falta de presentación de informes de hidrocarburos sujetos a contribución (informes de hidrocarburos) ha sido un problema reiterado para el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992. Cuando se elaboró el Protocolo relativo al Fondo Complementario, se decidió, por consiguiente, insertar disposiciones al efecto de denegar indemnización temporal o permanentemente respecto a los Estados que no hubiesen cumplido su obligación de presentar informes de hidrocarburos. La Asamblea del Fondo Complementario consideró los procedimientos que se han de seguir a fin de determinar si un Estado Miembro del Fondo Complementario afectado por un siniestro había cumplido sus obligaciones al respecto. A la Asamblea del Fondo Complementario le

correspondería decidir si un Estado ha cumplido o no sus obligaciones. Durante el debate, se hizo énfasis en que era esencial aplicar estrictamente las disposiciones sobre la denegación de indemnización, pero que los pequeños errores de forma en los informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución no deberían considerarse como motivo para retirar la indemnización, a menos que impidieran al Fondo Complementario extender facturas a los contribuyentes potenciales.

La Asamblea del Fondo Complementario decidió que las contribuciones para el Fondo Complementario se recaudasen cada año al mismo tiempo que se recaudan las contribuciones para el Fondo de 1992 o el Fondo de 1971. Por lo tanto, la Asamblea considerará la primera recaudación de contribuciones para el Fondo Complementario en su sesión de octubre de 2005.

Estado jurídico de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992

El Fondo de 1992 tiene ahora 86 Estados Miembros, y otros 6 Estados han depositado instrumentos de adhesión, lo que hará que el total ascienda a 92 para octubre de 2005.

El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 y no se aplica a los siniestros ocurridos después de esa fecha.

Procedimientos para la contratación del próximo Director

El actual Director, Sr. Måns Jacobsson, que asumió el cargo el 1 de enero de 1985, se jubilará el 31 de diciembre de 2006. La Asamblea del Fondo de 1992 examinó, por tanto, los procedimientos para la contratación de su sucesor, que será elegido en la sesión de octubre de 2005. Se distribuirá una circular a los Estados Miembros del Fondo de 1992 invitándoles a presentar candidaturas para el cargo de Director a más tardar el 30 de junio de 2005.

El actual Director conservará la responsabilidad plena de las Organizaciones hasta el 31 de octubre de 2006, el Director recién elegido ingresará en la Secretaría el 1 de septiembre de 2006 y asumirá la responsabilidad de las Organizaciones el 1 de noviembre de 2006, y el actual Director mantendrá su disponibilidad hasta el 31 de diciembre de 2006.

STOPIA

La Asamblea del Fondo de 1992 tomó nota de una oferta del International Group of P&I Clubs de incrementar, con carácter voluntario, la cuantía de limitación para los pequeños petroleros por medio de un acuerdo, que se conocerá como Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos de pequeños petroleros (STOPIA). Este acuerdo entró en vigor el 3 de marzo de 2005, fecha de entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

El acuerdo STOPIA se aplica a los daños de contaminación en un Estado en que está en vigor el Protocolo relativo al Fondo Complementario y es un contrato entre los propietarios de pequeños petroleros. Se aplica a todos los buques inscritos en uno de los P&I Clubs que son miembros del International Group y están reasegurados mediante los acuerdos de puesta en común de dicho International Group. En virtud de este acuerdo, la cuantía máxima de indemnización pagadera por los propietarios de todos los buques de un arqueo bruto igual o inferior a 29 548 toneladas sería 20 millones de DEG (£16 millones). Aunque el Fondo de 1992 no es parte en este acuerdo, STOPIA confiere derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento al Fondo de 1992 por parte del propietario del buque involucrado.

Respecto a los buques cubiertos por el STOPIA, el Fondo de 1992 seguirá siendo responsable de indemnizar a los demandantes en el caso y en la medida en que la cuantía total de las reclamaciones admisibles excede de la cuantía de limitación aplicable al buque en cuestión en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Fondo de 1992 tendría derecho a resarcimiento por parte del propietario del buque de la diferencia entre la responsabilidad de dicho propietario del buque en virtud del Convenio y 20 millones de DEG, incluso si el Fondo Complementario no estuviese obligado a pagar indemnización respecto al siniestro.

Grupo de Trabajo del Fondo de 1992 sobre la idoneidad del régimen internacional de indemnización

Este Grupo de Trabajo fue creado en abril de 2000 para examinar la necesidad de mejorar el régimen internacional de indemnización establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 a fin de garantizar que el régimen continuara satisfaciendo las necesidades de la sociedad.

Cuando la Asamblea del Fondo de 1992, en su sesión de octubre de 2004, examinó el informe de la reunión de 2004 del Grupo de Trabajo, era obvio que las opiniones se dividían en dos grandes grupos: uno estaba en contra de cualquier revisión de los Convenios de 1992 y de la continuación del Grupo de Trabajo, mientras que el otro consideraba que era preciso abordar una serie de cuestiones pendientes que podrían conducir a la revisión de los Convenios. La Asamblea decidió que el Grupo de Trabajo se reuniese a principios de 2005 y que formulase sus recomendaciones finales a la Asamblea, en su sesión de octubre de 2005, sobre la conveniencia de revisar los Convenios y, en caso afirmativo, señalar qué cuestiones era preciso revisar.

En su reunión de marzo de 2005 el Grupo de Trabajo centró sus debates sobre el reparto equitativo del peso de la indemnización entre los propietarios de los buques y los intereses de la carga y sobre si era necesario revisar los Convenios de 1992. Con respecto a este último punto, el Grupo de Trabajo estaba dividido a partes iguales.

El Grupo de Trabajo consideró también las cuestiones que debía recomendar a la Asamblea para su inclusión en el caso de que se decidiera una revisión limitada de los Convenios de 1992. Se recomendó que, de procederse a la revisión, debían tenerse en cuenta una serie de cuestiones para su consideración ulterior y se descartaron otras.

La Asamblea examinará el informe del Grupo de Trabajo en octubre de 2005 y decidirá entonces sobre la conveniencia de revisar los Convenios y qué cuestiones deberá incluirse en toda revisión.

Convenio SNP

Se había encargado al Director que preparase la constitución del Fondo (Fondo SNP) en virtud del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP). Se ha avanzado considerablemente en esta tarea.

Durante la sesión de la Asamblea del Fondo de 1992, algunas delegaciones señalaron que el Fondo debía organizar un taller para ayudar a los Estados en los preparativos de la entrada en vigor del Convenio SNP y con objeto de promover una uniformidad en su interpretación y aplicación. La Secretaría ha previsto organizar un taller paralelamente a las reuniones de los FIDAC en junio de 2005.

Siniestros diversos**Siniestro en Alemania (Alemania, 1996)**

Entre el 20 de junio y el 10 de julio de 1996, la costa alemana y una serie de islas alemanas cercanas a la frontera con Dinamarca en el Mar del Norte fueron contaminadas por crudos de petróleo. Las autoridades alemanas emprendieron operaciones de limpieza en el mar y en tierra, y se retiraron de las playas unas 1 574 toneladas de mezcla de hidrocarburos y arena.

Las investigaciones de las autoridades alemanas revelaron que el buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 TRB) había descargado crudos libios en el puerto de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996. Según las autoridades alemanas, quedaron a bordo unos 46 m³ de hidrocarburos que no pudieron ser descargados por medio de las bombas del buque.

Las autoridades alemanas se dirigieron al propietario del *Kuzbass* y le pidieron que aceptase la responsabilidad por la contaminación debida a hidrocarburos, declarando que, si no se cumplía esto, entablarían acción judicial contra él. El propietario del buque y su asegurador P&I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), negaron toda responsabilidad por el derrame.

Las autoridades alemanas informaron al Fondo de 1992 que, si no prosperaban sus intentos de recobrar el coste

de las operaciones de limpieza del propietario del Kuzbass y su asegurador, reclamarían contra el Fondo de 1992.

En julio de 1998, la República Federal de Alemania entabló acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia de Flensburg contra el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club, reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza en una cuantía de DM2,6 millones o €1,3 millones (£920 000). La reclamación aumentó posteriormente a €1,4 millones (£990 000) más intereses.

En diciembre de 2002, el Tribunal de primera instancia pronunció una sentencia conjunta en la que sostuvo que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club eran responsables mancomunada y solidariamente. El Tribunal indicó que las autoridades alemanas no habían dado pruebas concluyentes de que el *Kuzbass* era responsable, pero que las pruebas circunstanciales señalaban de modo contundente aquella conclusión. El Tribunal no abordó la cuantía de las pérdidas.

El propietario del buque y el West of England Club apelaron contra la sentencia. En una audiencia que tuvo lugar en diciembre de 2004, el Tribunal de Apelación de Schleswig-Holstein indicó que, basándose en las pruebas presentadas, distaba mucho de estar convencido de que el *Kuzbass* fuera la fuente de la contaminación y que las perspectivas de que prosperase la apelación del propietario del buque y del West of England Club eran considerablemente mejores que las del Gobierno alemán. El Tribunal recomendó firmemente que las partes lograsen una transacción extrajudicial al efecto de que el propietario del buque y el West of England Club pagasen a las autoridades alemanas €120 000 (£85 000) y que las costas recuperables se repartieran a razón del 92%-8%. La propuesta de transacción implicaba que el Fondo de 1992 debería pagar el saldo de la cuantía admisible de la reclamación del Gobierno alemán.

Después de la audiencia, el propietario del buque y el West of England P&I Club han formulado una propuesta con respecto a una posible transacción extrajudicial en la que intervendrían todas las partes y según la cual el propietario del buque y el West of England Club pagarían el 18% y el Fondo de 1992, el 82% de todas las pérdidas demostradas sufridas por la República Federal de Alemania como resultado del siniestro.

El Comité Ejecutivo autorizó al Director a procurar una transacción extrajudicial con las demás partes interesadas (es decir, la República Federal de Alemania, el propietario del buque y el West of England Club) y a concluir tal transacción en nombre del Fondo de 1992 a condición de que la cuantía que debía pagar el propietario del buque y el West of England Club se aumentara por encima del 18% que se ofrece en la actualidad.

***Erika* (Francia, 1999)**

Se han incoado varias acciones judiciales de indemnización en diversas jurisdicciones de Francia contra el Fondo de 1992, el propietario del *Erika* y su asegurador de responsabilidad. En 400 de estos casos se han logrado transacciones extrajudiciales.

Se han dictado 21 sentencias en total en relación con reclamaciones entabladas contra el Fondo de 1992 en diversos tribunales franceses, la mayoría de estos procesos guardaban relación con la cuestión de la admisibilidad. En general las sentencias son muy favorables al Fondo, ya que en la mayoría de los casos en los que el Fondo había rechazado reclamaciones por no ser admisibles, los Tribunales se mostraron de acuerdo con su postura. En algunos casos los Tribunales han aplicado los criterios de admisibilidad del Fondo, en otros casos los tribunales no los han aplicado pero los han tenido en cuenta y en otros casos han indicado que los criterios del Fondo no eran vinculantes y que la admisibilidad debía decidirse de conformidad con la aplicación de las leyes francesas pero han llegado a los mismos resultados que había logrado el Fondo en su rechazo de las reclamaciones al exigir, con arreglo a las leyes francesas, que exista un nexo causal entre el acontecimiento y el daño. Unas pocas sentencias se referían a la cuantía, y en los casos en los que los tribunales no se han mostrado de acuerdo con las evaluaciones del Fondo, éste no ha recurrido a menos que las cuantías otorgadas por el Tribunal fuesen considerablemente distintas o parecieran arbitrarias.

En los documentos 92FUND/EXC.28/4 y 92FUND/EXC.28/4/Add.1 se incluyen resúmenes de estas sentencias.

Prestige (España, 2002)

Cuando el Comité Ejecutivo examinó el nivel de pagos en mayo de 2003, sobre la base de las cifras facilitadas por los Gobiernos español, francés y portugués, se calculó que las pérdidas respecto del siniestro del *Prestige*, que afectó a España, Francia y Portugal, podría ascender a un total de €1 038 millones (£700 millones) lo que excedía en gran medida de la cuantía disponible para la indemnización, €171,5 millones (£121 millones). Por esta razón, el Comité Ejecutivo decidió en mayo de 2003 que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen al 15% de las pérdidas o daños efectivamente sufridos por los demandantes respectivos.

En vista de las cifras disponibles en marzo de 2005 y de las incertidumbres que quedaban acerca del nivel de las reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo decidió mantener este nivel de pagos.

Siniestro en Bahrein (Bahrein, 2003)

En marzo de 2003, la costa de Bahrein quedó contaminada por hidrocarburos de una fuente desconocida. Los análisis de la contaminación indicaban que la 'huella química' daba una correspondencia casi exacta con la muestra de crudo de Iraq (Basrah). Las imágenes por satélite y los análisis de la trayectoria del derrame indicaban que los hidrocarburos habían sido derramados muy probablemente el 8 de marzo de 2003 o alrededor de esa fecha en las proximidades del terminal petrolero de Al Ju'aymah frente a la costa de Arabia Saudita, si bien las autoridades de Bahrein no habían podido identificar un buque concreto. Nuevos análisis de la trayectoria indicaron que los hidrocarburos no podían haberse originado en ninguno de los yacimientos petrolíferos marinos, oleoductos o instalaciones basadas en la costa, incluido el terminal de hidrocarburos de Al-Baker (Iraq) desde el cual se exportaba el crudo de Iraq (Basrah).

El Comité Ejecutivo en su sesión de mayo de 2004 consideró que las pruebas señalaban concluyentemente que la fuente de la contaminación había sido un buque tal como se define en los Convenios de 1992 y expresaron su agradecimiento por la manera sistemática en la que las autoridades de Bahrein habían llevado a cabo sus investigaciones. El Comité decidió que las reclamaciones derivadas del siniestro estaban cubiertas por el Convenio del Fondo de 1992 y que eran admisibles en principio las reclamaciones de las autoridades de Bahrein respecto a costes de limpieza y daños a la pesca.

Tras la decisión del Comité, se presentaron siete reclamaciones de una cuantía total de US\$1,1 millones (£573 000) en concepto de los costes de medidas preventivas y operaciones de limpieza. Estas reclamaciones se acordaron por un total de US\$689 000 (£383 000). El total de reclamaciones de US\$1,6 millones (£830 000), presentadas en nombre de 434 pescadores que habían sufrido daños materiales y pérdidas económicas, se acordaron por un total de US\$542 000 (£284 000). Todas las reclamaciones derivadas del siniestro fueron acordadas dentro de los siete meses de su presentación al Fondo de 1992.

Siniestro en la Federación de Rusia (Federación de Rusia, 2003)

En septiembre de 2003, el petrolero mineralero ruso *Nefterudovoz-57M* (2 605 TRB), con una carga de fuel-oil pesado, colisionó con el petrolero *Zoja I* (18 625 TRB) de Chipre en las radas exteriores del Onega, Mar Blanco (Federación de Rusia). El inspector que se personó en el lugar del siniestro en nombre del propietario del buque había estimado inicialmente que el derrame alcanzaba unas 0,2 toneladas de carga pero las autoridades rusas calcularon posteriormente que se habían derramado 53,9 toneladas, de las cuales se recuperaron 8,9 toneladas por remoción con raseras.

El *Nefterudovoz-57M* estaba asegurado por el North of England P&I Club y tenía un certificado expedido por el Capitán del Puerto de Astrakhan en nombre del Gobierno de la Federación de Rusia en el que constaba que el buque estaba asegurado de conformidad con lo dispuesto por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

La Inspección Marítima Especializada de la Región de Arkhangelsk, una dependencia del Ministerio de Recursos Naturales de la Federación de Rusia presentó una reclamación por un importe de 14,8 millones de rublos (£242 000) en concepto de daños causados por contaminación por hidrocarburos, calculado basándose en el 'Methodika', un método creado en 1967 para cuantificar los daños ocasionados al medio ambiente. La reclamación fue remitida al Tribunal de Arbitraje de Arkhangel, que desestimó el argumento del propietario del buque de que la indemnización por daños ocasionados por contaminación debía regirse por el Convenio de

Responsabilidad Civil de 1992, en el que se dispone la exclusión de las reclamaciones por deterioro del medio ambiente que se basen en cuantificaciones abstractas calculadas a partir de modelos teóricos. El Tribunal dictaminó que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se aplicaba a los buques que transportan hidrocarburos y productos derivados de hidrocarburos que hacen escala en un puerto de otro país y que navegan en alta mar o en las aguas interiores o fluviales de otro país. En la fecha del siniestro, el *Nefterudovoz-57M*, que es un buque apto para la navegación marítima y fluvial, transportaba productos derivados de hidrocarburos por aguas interiores de la Federación de Rusia, y en la opinión del Tribunal el cálculo del volumen de pérdidas sufridas se efectuaría, por ende, de conformidad con lo dispuesto por los reglamentos de la Federación de Rusia y no por los reglamentos del derecho internacional ni los tratados internacionales, y aceptó la reclamación de 12,4 millones de rublos (£202 000).

El propietario del buque apeló ante el Tribunal de Apelación de la Región de Arkhangel y, posteriormente, ante el Tribunal de Casación de San Petersburgo, manteniendo que la reclamación debía ser competencia del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992; sin embargo, ambos tribunales reafirmaron el dictamen del Tribunal de Arbitraje de Primera Instancia.

Si bien el calibre del siniestro no exigió que el Fondo de 1992 tuviera que pagar indemnización, el International Group of P&I Clubs señaló a la atención del Comité Ejecutivo la posición adoptada por los tribunales de Rusia, en vista de la importancia que los Estados Miembros del Fondo de 1992 conceden a la aplicación uniforme del régimen de indemnización internacional. El International Group señaló que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 estipulaba que el Convenio es aplicable a los daños causados por la contaminación en el territorio, incluidas las aguas territoriales de un Estado parte en el Convenio.

El Comité Ejecutivo consideró que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 debería haberse aplicado al siniestro del *Nefterudovoz-57M* y que si se hubiese aplicado el Convenio, las reclamaciones basadas en el 'Methodika' no hubiesen sido admisibles.

Futuras reuniones

Se han programado las siguientes reuniones para el resto de 2005.

Semana del 27 de junio	Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971 (si es necesario) Taller sobre el Convenio SNP
Semana del 17 de octubre	Asamblea del Fondo de 1992 Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971 Asamblea del Fondo Complementario