



INTERNATIONAL
OIL POLLUTION
COMPENSATION
FUNDS

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

FONDOS INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS

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

25 de octubre de 2005

Durante la semana del 17 al 21 de octubre de 2005, los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) celebraron varias reuniones. El Fondo de 1992 celebró reuniones tanto de su Asamblea, que trata de asuntos administrativos y cuestiones de principio, como de su Comité Ejecutivo, que examina siniestros concretos. El Fondo Complementario celebró una reunión extraordinaria de su Asamblea y el Fondo de 1971 celebró una reunión de su Consejo Administrativo, que trataron ambas de cuestiones administrativas y de siniestros.

Estado jurídico de los Convenios

El Fondo de 1992 tiene ahora 92 Estados Miembros, y otros cuatro Estados han depositado instrumentos de adhesión, lo que hará que el total ascienda a 96 para octubre de 2006. El Fondo Complementario tiene ahora 11 Estados Miembros y otro Estado (Italia) ha depositado un instrumento de adhesión, con lo que el total de miembros ascenderá a 12 en enero de 2006. Varios otros Estados han indicado que esperan ratificar el Protocolo relativo al Fondo Complementario para fines 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 que ocurrieron después de esa fecha.

Elección del nuevo Director de los FIDAC

La Asamblea del Fondo de 1992 ha elegido al Sr. Willem J. G. Oosterveen, de los Países Bajos, nuevo Director de los FIDAC. El Sr. Oosterveen tomará posesión de su cargo el 1 de noviembre de 2006. El actual Director de los FIDAC, Sr. Jacobsson, retendrá la responsabilidad plena de las Organizaciones hasta el 31 de octubre de 2006. El Sr. Oosterveen ingresará en la Secretaría el 1 de septiembre de 2006 y tomará posesión del cargo el 1 de noviembre de 2006, y el Sr. Jacobsson seguirá estando disponible hasta su jubilación el 31 de diciembre de 2006.

Examen del régimen internacional de indemnización

En abril de 2000, fue creado un Grupo de Trabajo 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.

La Asamblea del Fondo de 1992 examinó el informe de la novena reunión del Grupo de Trabajo, celebrada en marzo de 2005. El Grupo de Trabajo había continuado dividido sobre la cuestión de si se debían revisar los Convenios y no había estado en situación de formular una recomendación a la Asamblea del Fondo de 1992. Por lo tanto, incumbía a la Asamblea tomar una decisión en esta sesión sobre si debía continuar la revisión. Los debates que siguieron reflejaron la continua división entre los Estados Miembros, apoyando un grupo una revisión limitada y el otro, con una mayoría ligeramente mayor, situándose totalmente en contra de la revisión y proponiendo terminar las actividades del Grupo de Trabajo. La Asamblea reconoció que no había suficiente apoyo para pasar adelante con la revisión de los Convenios, aunque fuera limitada, y por consiguiente decidió que se disolviese el Grupo de Trabajo y se suprimiese la revisión de los Convenios de su orden del día.

En la sesión de la Asamblea de marzo de 2005, el International Group of P&I Clubs había ofrecido incrementar, con carácter voluntario, la cuantía de limitación para pequeños petroleros mediante un acuerdo que se conocería como el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos de pequeños petroleros (STOPIA). El STOPIA, que se aplica a los daños de contaminación en un Estado para el que esté en vigor el Protocolo relativo al Fondo Complementario, es un contrato entre los propietarios de pequeños petroleros. Se aplica a todos los buques asegurados por uno de los P&I Clubs que son miembros del

International Group of P&I Clubs y reasegurados por el acuerdo de puesta en común del Grupo. El acuerdo entró en vigor el 3 de marzo de 2005, es decir la fecha de entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

En la sesión de octubre de 2005 de la Asamblea, el International Group of P&I Clubs presentó otra propuesta, a condición de que no se llevase a cabo la revisión de los Convenios, que haría extensivo el STOPIA a todos los Estados que fuesen parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 además de establecer un segundo acuerdo que se conocería como el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos de petroleros (TOPIA) mediante el cual los Clubs resarcirían al Fondo Complementario con respecto al 50% de las cuantías pagadas en concepto de indemnización por dicho Fondo. A la luz de la decisión de dar por terminado el Grupo de Trabajo, la Asamblea encargó al Director que colaborase con el International Group of P&I Clubs (en nombre del sector naviero) y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) antes de que el paquete de acuerdo voluntario se presentase a la Asamblea para su examen en su próxima sesión, y que se proporcione asesoría técnica y administrativa con vistas a consolidar el paquete y a garantizar que sea de cumplimiento obligatorio.

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

Se ha recibido el pago de más del 99% de las contribuciones anuales de años anteriores respecto a cada Fondo. Sin embargo, cada Estado Miembro del Fondo está obligado a presentar cada año un informe sobre las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en ese Estado. No hubo informes pendientes respecto al Fondo Complementario. Con todo, la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por parte de 28 Estados respecto a los Fondos de 1971 y de 1992 es cuestión de profunda preocupación para otros Estados Miembros, y en particular para los contribuyentes de esos Estados, ya que sin informes sobre hidrocarburos la Secretaría no puede extender facturas a los contribuyentes en los Estados que faltan a sus obligaciones. Durante el debate se subrayó que la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos constituía una violación de las obligaciones de tratado de los Estados en virtud del Convenio del Fondo de 1992. Se examinaron también medidas para prestar asistencia a los Estados para presentar informes sobre hidrocarburos y posteriormente varias fueron refrendadas por los órganos rectores.

Decisiones presupuestarias

Se aprobó para 2006 un presupuesto administrativo conjunto de £3 601 900 para el Fondo de 1992, el Fondo Complementario y el Fondo de 1971.

Contribuciones

El Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 tienen un Fondo General cada uno para pagar gastos administrativos y reclamaciones de indemnización hasta una cuantía específica por siniestro, y Fondos de Reclamaciones Importantes para pagar reclamaciones de indemnización superiores a esa cuantía. El Fondo Complementario tiene un Fondo General para pagar gastos administrativos y contará con Fondos de Reclamaciones Importantes para pagar reclamaciones de indemnización.

Los órganos rectores decidieron no recaudar contribuciones para los Fondos Generales respectivos ni para los Fondos de Reclamaciones Importantes del Fondo de 1971 y los Fondos de Reclamaciones del Fondo Complementario. Los órganos rectores decidieron asimismo recaudar contribuciones de 2005 a los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Erika* (Francia) y *Prestige* (España) de £2,0 millones y £3,5 millones respectivamente, y diferir la totalidad de las recaudaciones. Se autorizó al Director a decidir si ha de facturar la totalidad o parte de las recaudaciones diferidas para pago durante el segundo semestre de 2006, si ello fuera necesario y en la medida en que lo fuera.

Convenio SNP

Se ha encargado al Director que prepare la constitución del Fondo (Fondo SNP) que se establecerá 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). Los preparativos deben basarse en el supuesto de que el Fondo SNP tuviese una Secretaría común con los FIDAC y estuviese radicado en Londres.

La Secretaría del Fondo ha completado la elaboración de un sistema para supervisar la carga sujeta a contribución conforme al Convenio SNP, que incluye una base de datos de todas las sustancias clasificadas como nocivas o potencialmente peligrosas (SNP). El sistema final se distribuyó en agosto de 2005 en forma de CD-ROM con un programa informático para la instalación en ordenadores personales de usuarios. La Secretaría ha elaborado un sitio web dedicado para el sistema (www.hnscccc.org), así como un sitio web dedicado a la implementación del Convenio SNP (www.hnsconvention.org).

La Secretaría tiene previsto organizar otro taller sobre el Convenio SNP en la primavera de 2006, centrado en aspectos más prácticos de la implementación del Convenio SNP.

Siniestros

Erika (Francia, 1999)

Setecientos noventa y cinco demandantes han incoado acciones judiciales contra el propietario del buque, su asegurador, y el Fondo de 1992. Se han logrado transacciones extrajudiciales con 423 de estos demandantes. Los tribunales han dictado sentencias respecto a 55 acciones y quedaban pendientes acciones judiciales de 328 demandantes (incluidos 139 productores de sal). La cuantía total reclamada en las reclamaciones pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y TotalFinaElf, era €65 millones (£44 millones).

Los tribunales de comercio franceses han dictado una serie de sentencias desde la sesión del Comité Ejecutivo de junio de 2005. Los resúmenes de estas sentencias constan en los documentos 92FUND/EXC.30/6/Add.1 y 92FUND/EXC.30/6/Add.2.

Una sentencia se refiere a la reclamación de un estudiante que, al contrario de lo que había sucedido en 1998 y 1999, no había sido empleado en el verano de 2000 en un camping como ayudante de cocina. El tribunal francés aceptó la reclamación, que había sido rechazada por el Fondo de 1992. La política de los FIDAC ha sido que no son admisibles las reclamaciones de los empleados que habían sido despedidos o puestos en trabajos a tiempo parcial. El Comité Ejecutivo consideró si debería revisar la política a este respecto y, si se modificara la política en el sentido de que tales reclamaciones fueran admisibles en principio, decidir si era admisible la reclamación del estudiante que no tenía empleo, pero tenía la esperanza de obtenerlo.

El Comité decidió que no se debe modificar la política del Fondo sobre las reclamaciones por pérdidas sufridas por empleados que han sido despedidos temporalmente, puestos en trabajos a tiempo parcial o cesantes y que el Fondo de 1992 debe continuar rechazando tales reclamaciones. El Comité encargó al Director que apelara contra la sentencia respecto al estudiante a pesar de la reducida cuantía reclamada, en comparación con los costes probables, por estar en juego una importante cuestión de principio.

El Comité Ejecutivo examinó una sentencia del Tribunal de Comercio de La Roche-sur-Yon respecto a una empresa que vendía equipo de deporte náutico por pérdidas sufridas en su doble actividad de ventas de ese equipo a los turistas y a escuelas de vela en la Vandea. El Fondo había aceptado como admisible en principio la reclamación por pérdida de ingresos debido a la reducción de ventas a los turistas, pero había rechazado la reclamación por pérdida de ventas a las escuelas de vela porque esas ventas se relacionaban con servicios prestados a otras empresas del sector de turismo, pero no directamente a los turistas ('reclamaciones de turismo de segundo grado'). La política establecida de los FIDAC es que las reclamaciones de turismo de segundo grado no son normalmente admisibles por no haber una relación de causalidad suficientemente cercana entre la contaminación causada por un derrame de hidrocarburos y las pérdidas sufridas por esos demandantes. El Director había expresado el parecer de que las ventas a las escuelas de vela están comprendidas dentro de la categoría de reclamaciones de turismo de segundo grado y por lo tanto normalmente no debieran tener derecho a indemnización en principio. El Comité decidió que, como no existen hechos concretos en este caso que justifiquen apartarse de la postura adoptada por los Fondos respecto a las reclamaciones de turismo de segundo grado, la reclamación es inadmisibile, y a pesar de la modesta cuantía involucrada, refrendó la propuesta del Director de que el Fondo de 1992 debería apelar contra la sentencia.

Prestige (España, 2002)

Nivel de pagos

La cuantía máxima de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 respecto al siniestro del *Prestige* es €171,5 millones (£118 millones). Las cifras facilitadas en mayo de 2003 por los Gobiernos de los tres Estados afectados por el siniestro, España, Francia y Portugal, en cuanto a los daños causados indicaban que la cuantía total de los daños podría ascender a €1050 millones (£710 millones). En virtud de los Convenios de 1992, el Fondo tiene que tratar por igual a todos los reclamantes. Por consiguiente, el Comité Ejecutivo decidió en mayo de 2003 que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen de momento al 15% de las pérdidas o daños efectivamente sufridos por cada reclamante determinadas por los expertos del Fondo de 1992. El Comité reconsideró varias veces el nivel de pagos pero decidió, en fecha tan reciente como junio de 2005, que se mantuviera el nivel del 15%.

En el pasado el nivel de pagos del Fondo de 1992 se ha determinado generalmente sobre la base de la cuantía total de las reclamaciones ya presentadas y futuras posibles contra el Fondo, y no sobre la base de la evaluación por el Fondo de las cuantías admisibles. Cuando el Comité Ejecutivo examinó el nivel de pagos en octubre de 2005 basándose en las cifras presentadas por los Gobiernos de los tres Estados afectados por el siniestro, estaba claro que el nivel de pagos probablemente habría de mantenerse en el 15% durante varios años, a menos que se adoptase un nuevo enfoque.

El Director sugirió que un modo alternativo de determinar el nivel de pagos del Fondo consistiría en basarlo en una estimación de la cuantía final de las reclamaciones admisibles contra el Fondo, establecida ya sea a consecuencia de acuerdos con los reclamantes o bien por sentencias definitivas de un tribunal competente, lo que era poco probable que se fuera a rebasar dicha estimación.

En vista de la magnitud del siniestro del *Prestige* y las circunstancias excepcionales que lo rodean, el Comité Ejecutivo se mostró de acuerdo con la propuesta del Director de incrementar el nivel de pagos del 15% al 30% de las pérdidas realmente sufridas por los reclamantes. El Comité decidió además distribuir provisionalmente la cuantía pagadera por el Fondo de 1992, menos una reserva del 10%, entre los tres Estados afectados por el siniestro. Ambas decisiones estaban supeditadas a la provisión de ciertas garantías y compromisos de los Estados interesados, para que el Fondo quedase protegido contra el exceso de pago. Al mostrarse de acuerdo con la propuesta, varias delegaciones subrayaron que ello no debería considerarse como un precedente para siniestros futuros.

Extracción de los hidrocarburos del pecio

El Comité Ejecutivo examinó además si una reclamación de €109 millones (£74 millones) del Gobierno español por los costes de la operación de extracción de hidrocarburos del pecio del *Prestige* era admisible conforme a los criterios del Fondo de 1992.

El *Prestige* se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa a una profundidad de 3 500 metros y la sección de popa a una profundidad de 3 830 metros. Basándose en los estudios llevados a cabo en 2003, se había estimado que la cantidad de hidrocarburos restantes en el pecio era de 13 100 toneladas en la sección de proa y 700 toneladas en la sección de popa. El Gobierno español decidió que se extrajera la carga restante del pecio usando lanzaderas rígidas de aluminio, que se llenan por gravedad a través de perforaciones practicadas en los tanques. La extracción de los hidrocarburos, que comenzó en mayo de 2004, se terminó en septiembre de 2004. Se extrajeron unas 13 000 toneladas de la carga de hidrocarburos de la sección de proa hundida. No se intentó extraer las 700 toneladas de hidrocarburos de la sección de popa, sino que se habían tratado con agentes biológicos para acelerar la degradación de los hidrocarburos.

El Comité Ejecutivo tomó nota de las dos opiniones técnicas, una de la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) pedida por el Director, y otra de un equipo de expertos del Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) (Francia), el Institut océanographique de Paris (IOP) (Francia) y el Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM) (Italia) pedida por el Gobierno español.

Las principales diferencias entre las opiniones de los dos grupos de expertos eran que los expertos nombrados

por el Gobierno español habían tenido en cuenta el posible impacto social de dejar el petróleo en el pecio, mientras que ITOPF se centraba solamente en los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, que no tienen en cuenta los efectos sociales y los no económicos.

El Director estaba de acuerdo con la postura adoptada por ITOPF de que el petróleo restante en las secciones hundidas del *Prestige* no presentaba una amenaza importante de contaminación y que los costes de la operación de extraer el petróleo eran desproporcionados con respecto a cualesquiera consecuencias potenciales económicas y ambientales de dejar el petróleo en el pecio. Por esta razón, el Director consideró que la reclamación del Gobierno español no cumplía los criterios de admisibilidad estipulados por los órganos rectores de los FIDAC, es decir, que la operación debería ser razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.

La delegación española se refirió a la opinión presentada por el grupo de tres expertos, que sostenía que no hacer nada con el petróleo en el pecio habría significado pasar el problema a futuras generaciones, y que no podía haber duda de que el petróleo en el pecio del *Prestige* tenía que ser tratado y que la responsabilidad de las autoridades españolas iba más allá del marco puramente nacional, ya que el petróleo en el pecio amenazaba también a las costas de Francia y Portugal. Aquella delegación señaló que la ITOPF había llegado a la conclusión en su informe de que existía un riesgo perceptible de que los hidrocarburos derramados del pecio llegasen a Galicia y manifestó que esto podría haber tenido repercusiones graves para los recursos pesqueros. También se señaló que podrían haber resultado afectadas las islas frente a la costa de España, que eran muy sensibles y que gozaban de un grado elevado de protección ambiental. La delegación española destacó que la decisión de extraer los hidrocarburos del pecio se había tomado tras las deliberaciones y el asesoramiento de un comité científico asesor integrado por más de 40 expertos reconocidos internacionalmente. Dicha delegación sostuvo que los costes de la operación de extracción de hidrocarburos no eran desproporcionados teniendo presente la cantidad de hidrocarburos que se había extraído y en comparación con los costes de operaciones similares que habían aceptado los FIDAC en relación con siniestros previos.

Durante los debates, algunas delegaciones apoyaron la opinión del Gobierno español de que la reclamación era admisible. Otras delegaciones manifestaron su simpatía con la delegación española pero hicieron hincapié, sin embargo, en que se tenían que respetar los criterios de admisibilidad del Fondo y consideraron que el coste de la operación de extracción de hidrocarburos era desproporcionado con respecto a las consecuencias potenciales desde el punto de vista económico y ambiental. Se señaló que cada Estado tenía derecho a decidir qué medidas preventivas debería adoptar, pero que si se decidía basándose en las repercusiones potenciales desde el punto de vista social y no económico, no se podían tener en cuenta dichos efectos al evaluar la admisibilidad de las reclamaciones.

Algunas delegaciones opinaron que, en vista de que no es posible predecir con certeza qué hubiera sucedido si se hubiesen dejado los hidrocarburos en el pecio, sería difícil para cualquier Gobierno resistir a la presión de la opinión pública para cerciorarse de que se eliminara el riesgo, y así sugerían que las medidas adoptadas por el Gobierno español eran razonables y que la reclamación era admisible en principio.

Otras delegaciones indicaron que, si bien los costes totales relacionados con la operación de extracción de los hidrocarburos parecían ser desproporcionados con respecto a las consecuencias ambientales y económicas que en el caso de haber dejado los hidrocarburos dentro del pecio, podría ser que algunos de los costes de los estudios y reconocimientos hubieran sido razonables hasta el punto de cuando se supo el coste real de la operación de extracción de los hidrocarburos.

El Comité Ejecutivo decidió aplazar la decisión sobre la admisibilidad de la reclamación, pero encargó al Director que colaborase con el Gobierno español en el examen de la reclamación a fin de examinar todos los elementos de la reclamación con vistas a identificar posibles conceptos admisibles y evaluar la cuantía admisible de esos elementos para que los examine el Comité en una sesión futura.

Futuras reuniones

Se han programado las siguientes reuniones para 2006. Tal vez sean necesarias más reuniones, según las novedades con respecto a los siniestros existentes y la incidencia de nuevos siniestros.

Semana del 27 de febrero	Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971
Semana del 22 de mayo	Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971
Semana del 23 de octubre	Asamblea del Fondo de 1992 Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971 Asamblea del Fondo Complementario