



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 2006

30 de octubre de 2006

Durante la semana de 23 - 27 de octubre de 2006, los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a 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 sesión de su Asamblea y el Fondo de 1971 celebró una reunión de su Consejo Administrativo, que trataron ambas de cuestiones administrativas y de siniestros. Se celebró asimismo una sesión extraordinaria conjunta de los órganos rectores para señalar la próxima jubilación del Director y para dar la bienvenida al nuevo Director.

### *Estado jurídico de los Convenios*

El Fondo de 1992 tiene ahora 96 Estados Miembros, y otros dos Estados han depositado instrumentos de adhesión, lo que hará que el total ascienda a 98 para fines de 2006. El Fondo Complementario tiene ahora 19 Estados Miembros y otro Estado (Grecia) ha depositado un instrumento de adhesión, con lo que el total ascenderá a 20 en enero de 2007. 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.

### *Discurso del Director saliente*

Con ocasión de las últimas sesiones de los órganos rectores, antes de que su sucesor tomase posesión del cargo el 1 de noviembre de 2006, el Director saliente, Måns Jacobsson de Suecia, que ha ocupado el cargo de Director de los FIDAC durante casi 22 años, pronunció un discurso final en una sesión extraordinaria de los tres Fondos. Esta sesión especial constituyó también una oportunidad para que el nuevo Director, los delegados, y los invitados especiales, entre ellos el Embajador de Suecia en el Reino Unido y el Embajador de los Países Bajos en el Reino Unido, rindiesen tributo a la destacada carrera del Sr. Jacobsson y su inapreciable contribución al régimen internacional de indemnización.

### *Criterios de admisibilidad relacionados con las reclamaciones por los costes de las medidas preventivas*

Durante la sesión de febrero/marzo de 2006 del Comité Ejecutivo, si bien consideró la reclamación del Gobierno español por los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, el Comité Ejecutivo encargó al Director que llevase a cabo un examen de los criterios de admisibilidad relacionados con las reclamaciones por los costes de las medidas preventivas, en particular por la extracción de los hidrocarburos procedentes de buques hundidos, con vistas a permitir a la Asamblea, en su sesión de octubre de 2006, debatir posibles alternativas relativas a los criterios existentes en cuanto a la admisibilidad en el marco de los Convenios de 1992.

Los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 relativos a las reclamaciones por los costes de las medidas preventivas se basan en las definiciones de “daños ocasionados por contaminación”, “medidas preventivas” y “suceso”, las cuales figuran en los artículos I.6, I.7 y I.8 respectivamente, del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, e incorporadas por referencia en el artículo I.2 del Convenio del Fondo de 1992 y en el artículo I.6 del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

La Asamblea decidió no ampliar los criterios de admisibilidad del Fondo, en relación con los costes de las medidas preventivas, para incluir consideraciones de orden social o político. La Asamblea también decidió que, al examinar el carácter razonable de las medidas preventivas, deberían tenerse en cuenta los daños al medio ambiente que podrían ocasionarse si no se adoptaran tales medidas, y que el Manual de reclamaciones del Fondo debería enmendarse en consonancia.

La Asamblea decidió además que el Fondo adoptase subcriterios específicos para las reclamaciones de los costes de la extracción de hidrocarburos de buques hundidos y elaborase a tal efecto el texto pertinente para incluirlo en el Manual de reclamaciones, teniendo en cuenta tanto las propuestas del Director como de las delegaciones española y francesa. Se encomendó al Director que elaborase dicho texto en consulta con ambas delegaciones y que presentara su propuesta a la Asamblea en su próxima sesión.

#### ***Implementación del STOPIA 2006 y el TOPIA 2006***

En febrero/marzo de 2006, las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario tomaron nota de dos acuerdos voluntarios, el STOPIA 2006 y el TOPIA 2006, en virtud de los cuales el propietario del buque/P&I Clubs reembolsarán al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario parte de la indemnización pagadera por los Fondos en virtud del Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, respectivamente. En sus sesiones de octubre de 2006, las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario aprobaron los procedimientos necesarios para implementar los acuerdos voluntarios, que entraron en vigor el 20 de febrero de 2006.

#### ***Aplicación de los Convenios de 1992 a las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque***

En su sesión de octubre de 2005, la Asamblea del Fondo de 1992 había considerado la cuestión de si los buques fondeados permanentemente que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque (STS) están comprendidos en la definición de 'buque' conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, interpretada por la Asamblea, y si los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por esos buques deberían considerarse como recibidos a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 y, en consecuencia, tenerse en cuenta para la recaudación de contribuciones. La Asamblea no había alcanzado una decisión sobre la aplicación de los Convenios de 1992 a estas operaciones STS objeto de examen, pero había encargado al Director que emprendiese un estudio en profundidad de las cuestiones involucradas e informase a la Asamblea en su próxima sesión.

El estudio identificó 24 operaciones STS en que intervienen buques fondeados permanente o semipermanentemente que sirven de unidades flotantes de almacenamiento (FSU), 20 de las cuales se localizaron en aguas territoriales de Estados Miembros del Fondo de 1992. Los buques identificados tenían un arqueo combinado de 3,3 millones de toneladas de peso muerto y un movimiento total anual estimado de casi 30 millones de toneladas de hidrocarburos (crudos y fueloil pesado), que corresponde aproximadamente al 2% de la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en los Estados Miembros del Fondo de 1992 en 2004.

#### ***Aplicabilidad de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 a los buques permanentemente y semipermanentemente fondeados***

Del estudio se concluía que algunos de los buques dedicados a las operaciones STS con carácter permanentemente o semipermanentemente podían funcionar, y de hecho funcionaban a veces, como petroleros comerciales normales. La Asamblea, a fin de ser consistente con su decisión en octubre de 1999 respecto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades flotantes de almacenamiento, decidió que los buques fondeados permanentemente y semipermanentemente que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos STS deberían ser considerados como 'buques' sólo cuando transporten hidrocarburos como carga en una travesía de ida o vuelta de un puerto o terminal situado fuera del lugar en el que normalmente operan.

#### ***Transbordos de buque a buque e hidrocarburos sujetos a contribución***

El artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 dispone que las contribuciones anuales al Fondo de 1992 serán pagadas, respecto de cada Estado Contratante, por cualquier persona que durante el año civil a que se hace referencia, haya recibido hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades que en total excedan de 150 000 toneladas transportadas por mar en los puertos o instalaciones terminales situados en el territorio del Estado.

La Asamblea tomó nota de que las operaciones de transbordo de hidrocarburos STS en que intervienen buques fondeados permanentemente o semipermanentemente eran en gran medida iguales que las operaciones de transbordo de hidrocarburos de terminales en tierra por lo que respecta a las actividades emprendidas y los consiguientes riesgos de contaminación, y por tanto decidió que todos los crudos y fueloil pesado (es decir hidrocarburos sujetos a contribución) recibidos por buques fondeados permanentemente o semipermanentemente,

en el territorio o mar territorial de un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992, deberían considerarse como recibidos a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 y, en consecuencia, tenerse en cuenta para la recaudación de contribuciones. Para reflejar su decisión, la Asamblea también decidió enmendar las notas explicativas adjuntas al formulario del Fondo de 1992 para el informe de hidrocarburos recibidos sujetos a contribución.

#### ***Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos***

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. Aunque no hubo informes de hidrocarburos pendientes respecto al Fondo Complementario, 31 Estados tenían informes pendientes respecto a los Fondos de 1971 y de 1992. Ello 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. La implementación de medidas para prestar asistencia a los Estados para presentar informes sobre hidrocarburos, adoptadas en la sesión de octubre de 2005 de la Asamblea, habían llevado a algunos avances, y los órganos rectores manifestaron la esperanza de que la situación respecto a la presentación de informes sobre hidrocarburos siguiera mejorando.

#### ***Decisiones presupuestarias***

Se aprobó para 2007 un presupuesto administrativo conjunto de £3 590 750 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 los 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 para pagar reclamaciones de indemnización.

Los órganos rectores decidieron recaudar contribuciones de £3,0 millones al Fondo General del Fondo de 1992 y £1,4 millones al Fondo General del Fondo Complementario, ambas pagaderas a más tardar el 1 de marzo de 2007. Los órganos rectores decidieron además no recaudar contribuciones para los Fondos de Reclamaciones Importantes.

#### ***Siniestros***

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

Setecientos noventa y seis demandantes han incoado acciones judiciales contra el propietario del buque, su asegurador, y el Fondo de 1992. Se han logrado transacciones extrajudiciales con 438 de estos demandantes. Los tribunales han dictado sentencias respecto a 86 acciones y quedaban pendientes acciones judiciales de 272 demandantes (incluidos 145 productores de sal). La cuantía total reclamada en las reclamaciones pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total SA, era de €60 millones (£41 millones).

El Director se refirió al hecho de que las 86 sentencias habían sido en su mayor parte a favor del Fondo. Algunos tribunales habían aplicado los criterios de admisibilidad del Fondo, algunos habían señalado que los criterios no son vinculantes para los tribunales pero brindan una referencia útil, y otros habían ignorado los criterios, pero en general habían alcanzado las mismas conclusiones que se habrían alcanzado sobre la base de los criterios. El Director señaló a la atención especialmente el hecho de que en cuatro casos en que las sentencias en el Tribunal de primera instancia habían sido contra el Fondo, el Tribunal de Apelación había invalidado recientemente esas sentencias. Aunque el Director lamentaba que el Fondo se hubiera encontrado envuelto en un número tan elevado de reclamaciones que habían sido objeto de procesos judiciales, resultaba grato que los tribunales franceses se hubieran puesto en general del lado del Fondo.

**Slops (Grecia, 2000)**

El *Slops* padeció un incendio y explosión cuando estaba fondeado en el puerto del Pireo (Grecia).

En julio de 2000, el Comité Ejecutivo decidió que la instalación flotante de recepción de residuos de hidrocarburos *Slops* no debía ser considerada como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992, y que dichos Convenios no eran aplicables a este siniestro. El *Slops*, si bien estaba originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, fue objeto de una transformación importante, incluida la separación de la hélice y desactivación de sus máquinas, y desde entonces había permanecido anclado y había sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos.

En febrero de 2002, dos empresas griegas que efectuaron operaciones de limpieza entablaron acción judicial contra el Fondo de 1992, reclamando indemnización por el coste de las operaciones. En su sesión de julio de 2002, el Comité Ejecutivo decidió que las empresas no habían facilitado ninguna información que modificase su postura de que el *Slops* no debería ser considerado como 'buque' y encargó al Director que presentara disconformidad con la acción.

El Tribunal de primera instancia estimó que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque'. El Fondo de 1992 apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación revocó la sentencia del Tribunal de primera instancia y halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por los Convenios y por lo tanto no podía ser considerado 'buque'. Por consiguiente, fueron desestimadas las reclamaciones contra el Fondo.

Los demandantes apelaron contra dicha sentencia ante el Tribunal Supremo. El Tribunal Supremo de Grecia remitió la causa a una sesión plenaria para examinar si el *Slops* debería ser considerado como 'buque' según la definición en los Convenios de 1992. Tras haber visto la causa en una sesión plenaria, el Tribunal Supremo halló que el *Slops* debería ser considerado como buque según los Convenios de 1992 y remitió la causa para que el Tribunal de Apelación la enjuiciase de nuevo.

**Prestige (España, 2002)***España*

La Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 838 reclamaciones por un total de €13 millones (£415 millones), entre ellas nueve reclamaciones del Gobierno español por un total de €60 millones (£379 millones). Tras una evaluación provisional de la primera reclamación recibida del Gobierno español, se está avanzando considerablemente en la evaluación de todas las reclamaciones presentadas por el Gobierno.

De las demás reclamaciones presentadas en España, 507 por un total de €37,1 millones (£25 millones) fueron aprobadas en €3,4 millones (£2,3 millones) y se han rechazado 157 reclamaciones por un total de €23,7 millones (£16 millones). Muchas de las reclamaciones restantes carecían de suficiente documentación de apoyo para poder realizar evaluaciones.

*Francia*

Se habían recibido 472 reclamaciones por un total de €18,4 millones (£80,2 millones) en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos, de las que se habían aprobado 384 reclamaciones en €44,5 millones (£30 millones) y se han rechazado 44 reclamaciones por un total de €2,1 millones (£1,4 millones). Una reclamación del Gobierno francés de €67,5 millones (£45,7 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza se ha evaluado provisionalmente en €31,2 millones (£21,1 millones). Muchas de las reclamaciones restantes carecían de suficiente documentación de apoyo para poder realizar evaluaciones.

*Portugal*

Una reclamación del Gobierno portugués por un total de €4,3 millones (£2,9 millones) respecto a los costes de limpieza y medidas preventivas fue acordada en €2,2 millones (£1,5 millones).

**Solar 1 (Filipinas, 2006)**

El 11 de agosto de 2006 el petrolero *Solar 1* (998 AB), matriculado en las Filipinas y cargado con 2 081 toneladas de fueloil industrial, se hundió a 630 metros de profundidad en el estrecho de Guimaras, a unas 10 millas marinas al sur de la Isla de Guimaras, Filipinas. Se derramó una cantidad desconocida pero sustancial de hidrocarburos del buque tras hundirse, y los restos del naufragio seguían derramando petróleo, aunque en cantidades decrecientes.

Filipinas es parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. La cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de £3,6 millones, pero el propietario del *Solar 1* es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros, 2006 (STOPIA 2006), con arreglo al cual la cuantía de limitación aplicable al petrolero se ha incrementado, voluntariamente, a £15,8 millones. Sin embargo, el Fondo de 1992 sigue siendo responsable de indemnizar a los demandantes si la cuantía total de las reclamaciones admisibles excediera de la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* y en la medida en que la excediera, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero tiene derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque de la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y la cuantía total de las reclamaciones admisibles o £15,8 millones, si esta cifra es inferior.

Unos 124 km. de litoral y en torno a 500 hectáreas de manglares de la Isla de Guimaras e islotes circundantes quedaron contaminados en diverso grado. El derrame había tenido un impacto considerable en caladeros a pequeña escala, afectando a más de 4 000 pescadores y 90 empresarios de estanques piscícolas. Los hidrocarburos han afectado a unas 80 pequeñas empresas de turismo.

En vista de la probabilidad de que una cantidad importante de hidrocarburos permaneciera en los restos del naufragio del *Solar 1*, y dada la actividad sísmica en las inmediaciones del pecio y su cercanía a recursos sensibles desde el punto de vista ambiental y económico, el Comité Ejecutivo decidió que una reclamación por el coste de extraer los hidrocarburos del pecio debería ser admisible en principio.

#### ***Futuras reuniones***

Se han programado las siguientes reuniones para 2007. Tal vez sean necesarias más reuniones, según las novedades con respecto a los siniestros existentes y la incidencia de nuevos siniestros.

Semana del 12 de marzo	Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971
Semana del 11 de junio	Asamblea del Fondo de 1992 Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971
Semana del 15 de octubre	Asamblea del Fondo de 1992 Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 Consejo Administrativo del Fondo de 1971 Asamblea del Fondo Complementario