



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 sesiones de los órganos rectores en octubre de 1999

29 de octubre de 1999

Cinco sesiones en una semana

Durante la semana de 18-22 de octubre de 1999 los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992 y 1971 (FIDAC) celebraron cinco diferentes reuniones: las Asambleas del Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 y los Comités Ejecutivos del Fondo de 1992 (dos veces) y el Fondo de 1971.

Por segundo año consecutivo la Asamblea del Fondo de 1971 no logró quórum, pues sólo 17 de los 45 Estados Miembros estuvieron presentes a la hora prescrita. A consecuencia de ello, los temas del orden del día de la Asamblea hubieron de ser tratados por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971. Llegado octubre del año próximo, resultará imposible que el Comité logre quórum. Un órgano recién creado, denominado el Consejo Administrativo, se convertirá entonces en el órgano rector del Fondo de 1971.

Estado jurídico de los Convenios

Han sido depositados instrumentos de adhesión al Convenio del Fondo de 1992 por 46 Estados. Mientras tanto, el número de Estados Miembros del Fondo de 1971 habrá descendido a 39, llegado octubre del año 2000, como consecuencia de nuevas denuncias del Convenio del Fondo de 1971. La novedad más significativa es que Italia se convertirá en Miembro del Fondo de 1992 en septiembre de 2000, abandonando el Fondo de 1971 el 8 de octubre de 2000.

Efectos de la salida de Italia del Fondo de 1971

Los Fondos de 1971 y 1992 se financian mediante contribuciones cobradas a los que reciben más de 150 000 toneladas de crudos de petróleo y fueloil pesado ('hidrocarburos sujetos a contribución') tras su transporte marítimo en un Estado Miembro en un año determinado. El gravamen por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos se basa en la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en todos los Estados Miembros. Cuando Italia abandone el Fondo de 1971 en octubre próximo, la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en todos los Estados Miembros descenderá de 250 millones de toneladas a 100 millones de toneladas. De resultas de ello, los contribuyentes en los restantes Estados Miembros del Fondo de 1971 pagarán una parte mucho mayor de la indemnización en todo siniestro futuro ocurrido en un Estado del Fondo de 1971.

A medida que más Estados abandonen el Fondo de 1971, las dificultades en el funcionamiento de la Organización no pueden sino empeorar. Varias delegaciones temían una situación en la que se produjese un siniestro, y el Fondo de 1971 estuviese obligado a pagar indemnización a las víctimas, pero no hubiese contribuyentes en los restantes Estados Miembros.

Liquidación del Fondo de 1971

El Convenio del Fondo de 1971 estipula que dicho Convenio no dejará de estar en vigor hasta que haya solamente dos Estados Miembros en el Fondo de 1971. Se están realizando considerables esfuerzos para animar a los restantes Estados Miembros del Fondo de 1971 a denunciar el Convenio del Fondo de 1971 y adherirse a los Protocolos de 1992 al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971. Comoquiera que resulta poco probable que tales medidas, por sí mismas, den el resultado de rebajar a dos el número de Estados Miembros, éstos consideraron otros enfoques. Los debates se basaron en detallados estudios de dos eminentes expertos en derecho público internacional: el Dr. Thomas Mensah y Sir Arthur Watts KCMG QC.

El enfoque preferido por las delegaciones consistía en enmendar el Convenio del Fondo de 1971 de modo que se permita darlo por terminado antes. Se encargó al Director que solicitase al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) que convocase una Conferencia Diplomática para aprobar un Protocolo que enmiende el Convenio. El Comité Ejecutivo consideró que debía haber dos criterios en virtud de los cuales el Convenio dejaría de estar en vigor: un número de Estados Miembros que descendiese por debajo de cierto nivel, o bien que la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en los restantes Estados Miembros descendiese por debajo de cierto nivel, si esto sucediese antes. Valiéndose de estos criterios se aprobó el texto de un proyecto de Protocolo. Se incluyeron en el proyecto de texto dos opciones para la entrada en vigor del Protocolo, uno basado en un procedimiento de enmienda tácita (esto es un Estado que no presente oposición se considera que ha aceptado la enmienda) y otra sobre el tradicional procedimiento de aceptación explícita.

Como consecuencia de las observaciones formuladas por el Revisor de Cuentas Externo del Fondo de 1971, el Director estudiará varias cuestiones relativas a la liquidación del Fondo de 1971 y rendirá informe al Comité Ejecutivo en su sesión de abril de 2000.

No presentación de informes sobre hidrocarburos

Una importante obligación de un Estado Miembro del Fondo consiste en presentar cada año un informe sobre las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en ese Estado. Sin embargo, están pendientes los informes sobre hidrocarburos respecto a más de dos tercios de los restantes Estados Miembros del Fondo de 1971. La situación es considerablemente mejor respecto al Fondo de 1992, en que sólo quedan pendientes los informes de tres Estados Miembros.

La no presentación de informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados fue considerada cuestión de grave 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 para contribuciones.

Informe sobre el examen de la definición de 'buque' por el 2º reunión del Grupo de Trabajo intersesiones

La reunión del Grupo de Trabajo tuvo lugar durante la semana del 26 de abril de 1999. El Grupo llegó a la conclusión de que i) las unidades móviles mar adentro deben ser consideradas como 'buques' con arreglo a los Convenios de 1992 solamente cuando transporten hidrocarburos como carga en un viaje que termine o se inicie en un puerto o terminal fuera del campo petrolífero en el que normalmente operen, y ii) las unidades móviles mar adentro quedarían fuera del ámbito de los Convenios de 1992 cuando salen de un campo petrolífero por razones operacionales o simplemente para evitar el mal tiempo. La Asamblea del Fondo de 1992 refrendó estas conclusiones y subrayó que la decisión acerca de si los Convenios de 1992 se aplican a un siniestro específico se adoptaría a la luz de las particulares circunstancias de ese caso.

El Grupo de Trabajo volverá a convocarse para una reunión de un día en abril de 2000 con el fin de prestar nueva consideración a las circunstancias en las cuales un buque tanque sin carga entraría en la definición de 'buque'.

Sitio en la Red

El Director anunció que se había inaugurado el sitio informático de los FIDAC en la Red con la siguiente dirección electrónica:

<http://www.iopcfund.org>

En el sitio en la Red de los FIDAC se incluyen sus Boletines Informativos.

Nuevo nombramiento del Director

El actual Director, Sr. Måns Jacobsson, volvió a ser nombrado para un nuevo mandato de cinco años como Director del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992.

Reubicación de las oficinas de los FIDAC

Debido al crecimiento de la Secretaría de los FIDAC y la falta de espacio extra en sus actuales locales en el edificio de la OMI, se ha decidido que la Secretaría tendrá que mudarse. A reserva de que concluyan con éxito las negociaciones con un propietario en perspectiva, se espera que la Secretaría se traslade para la primavera del año 2000.

Decisiones presupuestarias

Se aprobó un presupuesto administrativo conjunto de los Fondos de 1971 y de 1992 para el año 2000, de £3 225 040.

Se aumentó el capital de operaciones del Fondo de 1992 de £12 millones a £15 millones, pero el del Fondo de 1971 se mantuvo en £5 millones.

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió cobrar contribuciones por un total neto de £9,3 millones, £3,7 millones a abonar el 1 de marzo de 2000 y una recaudación aplazada de £13 millones a percibir en el segundo semestre del año 2000. En cuanto al Fondo de 1971, las contribuciones se fijaron en un total neto de £5,8 millones, £3,8 millones a abonar el 1 de marzo de 2000 y el resto aplazado. Se autorizó al Director a decidir si pasar factura de la totalidad o parte de las recaudaciones aplazadas para abonar más tarde en 2000, en caso necesario y en la medida en que lo sea.

Siniestros diversos**Haven (Italia, 1991)**

Un acuerdo de liquidación global de todos los contenciosos pendientes fue suscrito el 4 de marzo de 1999 por el Estado italiano, el propietario del buque, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (Club UK) y el Fondo de 1971.

En lo que respecta al Fondo de 1971, el acuerdo se basaba en una cuantía máxima disponible, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, de 60 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG). La cuantía pagada por el Fondo de 1971 no estaba relacionada con daños al medio ambiente. El propietario del buque/Club UK efectuó un pago al Estado italiano *ex gratia* y sin admitir responsabilidad de parte alguna en la medida en que el pago excedía de la cuantía de limitación del propietario del buque con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

Se retiraron de los tribunales italianos todos los recursos judiciales. En mayo de 1999 el Fondo de 1971 pagó Lit 70 000 millones (£25,5 millones) al Estado italiano, y el Club UK pagó Lit 47,6 millones (£17,3 millones). Además el Fondo pagó las sumas pendientes al Estado francés (FFr12,6 millones o £1,3 millones) y al Principado de Mónaco (FFr270 000 o £29 000) respecto a sus reclamaciones, así como un resarcimiento de £2,5 millones al Club UK.

Nota: Este es un resumen de ciertos aspectos de las sesiones celebradas y no constituye reflejo pleno de las mismas. Las Actas de las Decisiones de cada sesión pueden obtenerse de la Secretaría de los FIDAC.

Aegean Sea (España, 1992)

Se han pagado reclamaciones por un total de £7,7 millones. Los pagos se limitan por el momento al 40% de las pérdidas acordadas. El Tribunal de Apelación de La Coruña ha adjudicado sumas específicas para la indemnización de ciertas reclamaciones. No obstante, el Tribunal consideró que las pruebas presentadas por una serie de demandantes son insuficientes para justificar la cuantía de las pérdidas sufridas, y estos demandantes tienen que probar sus pérdidas en nuevos procesos judiciales.

En el juzgado de lo civil se han interpuesto reclamaciones de diversos demandantes del sector de la maricultura. Se ha planteado la cuestión de si estas reclamaciones han caducado.

En septiembre de 1999 el Gobierno español puso a disposición del Fondo de 1971 un estudio realizado por el Instituto Español de Oceanografía que contiene una evaluación de las pérdidas sufridas por la mayoría de los demandantes de los sectores de la pesca y maricultura.

Persiste la división de opiniones entre el Estado Español y el Fondo de 1971 respecto a la distribución de la responsabilidad entre el Estado y el propietario del buque/aseguradora P & I/Fondo de 1971. En junio de 1999 se firmó por el Embajador español en Londres y el Director un acuerdo (similar al suscrito en junio de 1998) entre el Estado Español y el Fondo de 1971. Conforme a este acuerdo, el Estado Español se comprometió a no invocar caducidad si los órganos competentes del Fondo decidiesen recurrir contra el Estado Español para recuperar el 50% de las sumas abonadas por el Fondo, con la salvedad de que tal recurso fuese interpuesto antes del 12 de junio de 2000.

El Fondo de 1971 centrará sus empeños en un examen de la documentación presentada por el Gobierno español en apoyo de las reclamaciones de los sectores de la pesca y maricultura, la distribución de responsabilidades entre el Estado y el propietario del buque/aseguradora P & I/Fondo de 1971, y la cuestión jurídica relativa a la caducidad. Además el Fondo de 1971 proseguirá sus conversaciones con el Gobierno español al objeto de alcanzar un acuerdo global que zanje todas las cuestiones pendientes.

Braer (Reino Unido, 1993)

Quedan suspendidos nuevos pagos de indemnización por el Fondo de 1971 en vista de que el total de reclamaciones presentadas excede de la cuantía máxima disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. Las reclamaciones promovidas en los tribunales han descendido de £80 millones a £34 millones a consecuencia de haber sido liquidadas, reducidas o retiradas, o de haber sido rechazadas por los tribunales.

Dadas las reducidas sumas de las reclamaciones en los tribunales, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar pagos parciales a aquellos demandantes cuyas reclamaciones hayan sido aprobadas pero no pagadas, si las reclamaciones pendientes en los tribunales y las reclamaciones que han sido aprobadas pero no pagadas fuesen inferiores a £20 millones. El Comité decidió que la proporción de las cuantías aprobadas para pago fuese decidida por el Director basándose en la cuantía total de todas las reclamaciones pendientes.

Sea Empress (Reino Unido, 1996)

Se estudió la reclamación de un cuerpo de bomberos de un condado por gastos incurridos en prestar servicios de extinción de incendios durante las operaciones de salvamento. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 decidió que las operaciones de los bomberos tenía un doble fin, esto es tanto prevenir daños por contaminación como proteger la vida del personal que intervenía en las operaciones de salvamento. Por esta razón el Comité opinó que los costos de dichas operaciones deberían prorratearse por igual entre la prevención de la contaminación y otras actividades. Toda reclamación similar presentada en lo sucesivo a los Fondos será estudiada caso por caso, teniendo en cuenta las particulares circunstancias de cada operación.

El Comité decidió que el Fondo de 1971 recurriese contra la Autoridad Portuaria de Milford Haven (MHPA). El fundamento del recurso será que la MHPA, en tanto que autoridad portuaria y autoridad de practicaje, estaba en contravención tanto del derecho consuetudinario como de los deberes estatuidos (en virtud de la Ley de Conservación de Milford Haven de 1983 y la Ley de Practicaje de 1987). En opinión de los asesores jurídicos y técnicos del Fondo de 1971, las normas de formación y autorización de los prácticos de Milford Haven, así como el sistema de clasificación de los navíos para fines de asignación de prácticos, eran inadecuados, y era probable que la limitada experiencia de este práctico concreto en pilotar buques tanque del tamaño del *Sea Empress* le llevó a cometer un error que ocasionó la varada.

Nakhodka (Japón, 1997)

Se han presentado reclamaciones por un total de £204 millones. El Fondo de 1971 ha efectuado pagos provisionales de £38,8 millones. Tanto el Convenio del Fondo de 1971 como el Convenio del Fondo de 1992 son de aplicación a este siniestro. La cuantía total de indemnización disponible es, por consiguiente, de unos £110 millones. Comoquiera que la cuantía total de reclamaciones surgidas del siniestro sigue siendo incierta, el nivel de los pagos de los Fondos de 1971 y 1992 se ha mantenido en el 60% de las pérdidas probadas.

Habiendo considerado las investigaciones sobre la causa del siniestro llevadas a cabo por las autoridades japonesas y rusas, los Comités Ejecutivos del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 opinaron que el *Nakhodka* era innavegable en el momento del siniestro y que los defectos que ocasionaron que el buque fuese innavegable eran causantes del siniestro. Los Comités opinaron asimismo que el propietario del buque era consciente, o al menos debiera haberlo sido, de los defectos que ocasionaron que el buque fuese innavegable, que por lo tanto dicho siniestro fue causado por la culpa o connivencia del propietario del buque y que, por consiguiente, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad. Se confirmó que es de aplicación el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y no el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Los Comités decidieron que los FIDAC debían recurrir contra el propietario del buque (Prisco Traffic Limited), contra la Primorsk Shipping Corporation (compañía matriz de la Prisco Traffic Limited), la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (el Club UK) y el Registro de Navegación Marítima de Rusia.

Mary Anne (Filipinas, 1999)

La cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne* es 3 millones de DEG (£2,5 millones), y es poco probable que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas exceda de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que es aplicable en este caso. Sin embargo, la aseguradora del propietario del buque, Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova), ha informado al Fondo de 1992 que está investigando una serie de aparentes anomalías en torno al siniestro que, si llegan a probarse, podrían, en opinión de Terra Nova, colocar al propietario del buque en contravención de la póliza de seguros respecto al buque. Si bien se tiene entendido que las investigaciones todavía no han concluido, Terra Nova ha informado también al Fondo de 1992 que podría pedir el reembolso por parte del propietario del buque y/o el Fondo de 1992 de las sumas que ha pagado a los demandantes.

Laura d'Amato (Australia, 1999)

La aseguradora del propietario del buque ha calculado que las reclamaciones por costos de limpieza, reclamaciones conexas respecto a embarcaciones embadurnadas de petróleo, y reclamaciones por la pérdida de ingresos incurrida por centros públicos, serán del orden de US\$2,8 millones (£1,8 millones). Como la cuantía de limitación aplicable al *Laura d'Amato* es 24 millones de DEG (£20 millones), resulta altamente improbable que se pida al Fondo de 1992 que pague indemnización como resultado de este siniestro.