



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

FONDOS INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS  
DE 1971 Y 1992

## NOTA DE PRENSA

### TERMINACIÓN DEL CONVENIO DEL FONDO DE 1971

**CONTACTO DE PRENSA: MÅNS JACOBSSON - 020 7592 7100**

**21 MAYO 2002**

Pronto se convertirá en historia uno de los dos componentes originales del régimen mundial de indemnización de las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. El Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1971 (Convenio del Fondo de 1971) dejará de estar en vigor el 24 de mayo de 2002.

#### **El régimen internacional de indemnización**

El régimen internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos se basó en un principio en dos Convenios: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos de 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1969) y el Convenio del Fondo de 1971. En virtud de estos Convenios, la indemnización pagadera por un siniestro que entrañe el derrame de hidrocarburos persistentes de un petrolero se limita a un monto global de 60 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) (aproximadamente £52 millones o US\$76 millones).

Este 'antiguo' régimen fue modificado en 1992 mediante dos Protocolos. Los Convenios enmendados, conocidos como el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, entraron en vigor el 30 de mayo de 1996. La cuantía máxima de indemnización pagadera en virtud de los Convenios de 1992 es significativamente mayor que en virtud de los Convenios originales, esto es 135 millones de DEG (aproximadamente £118 millones o US\$172 millones), y el ámbito de aplicación es más amplio.

Los regímenes establecidos por los dos Convenios de los Fondos son administrados por dos organizaciones intergubernamentales creadas por los Estados, los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1971 y 1992 respectivamente, juntos conocidos como los FIDAC.

#### **El Convenio del Fondo de 1971 deja de estar en vigor**

El Sr Måns Jacobsson, Director de los FIDAC, declara: "A medida que los Estados han ido abandonando el Fondo de 1971 para ingresar en el Fondo de 1992, el 'antiguo' régimen ha perdido su importancia. Es más, a fines del año pasado, la cantidad total de hidrocarburos sobre los que se recaudan contribuciones para el Fondo de 1971 había descendido de su máxima de 1 200 millones de toneladas a sólo 8 millones de toneladas. Esta reducción amenazaba con elevar significativamente la carga financiera sobre los contribuyentes en los Estados Miembros restantes del Fondo de 1971. También había considerable preocupación porque, mientras permaneciese en vigor el Convenio del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 tal vez no pudiese hacer frente a sus obligaciones de pagar indemnización a las víctimas en el caso de se produjesen nuevos siniestros. Por ello se tomaron medidas para terminar el Convenio del Fondo de 1971."

El Convenio del Fondo de 1971, en su redacción original, habría permanecido en vigor hasta que el número de Estados Contratantes fuese inferior a tres. No obstante, en octubre de 1999, el órgano rector del Fondo de 1971 observó que era poco probable que el número de Estados Contratantes fuese inferior a este nivel en un futuro previsible y solicitó a la Organización Marítima Internacional (OMI) que convocase una

Conferencia Diplomática para adoptar un Protocolo que modificase este requisito. Por consiguiente, en una Conferencia Diplomática celebrada en septiembre de 2000, se aprobó un Protocolo en virtud del cual el Convenio del Fondo de 1971 dejaría de estar en vigor cuando el número de Estados Contratantes fuese inferior a 25. Debido a recientes denuncias del Convenio del Fondo de 1971, el número de Estados Contratantes será inferior a 25 el 24 de mayo de 2002. Por lo tanto el Convenio dejará de estar en vigor en esa fecha y no se aplicará a siniestros que ocurran después.

El Sr Måns Jacobsson añade: “Apremiaría a los 18 Estados Miembros restantes del Fondo de 1971 que aún no han ratificado los Convenios de 1992 a que lo hagan lo más rápidamente posible, ya que estarán sin protección (excepto la brindada por el propietario del buque y su asegurador en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969) en caso de un derrame de hidrocarburos después del 24 de mayo de 2002. Al ratificar los Convenios de 1992, también podrán beneficiarse de la cuantía mayor de indemnización disponible en virtud de esos Convenios.”

La terminación del Convenio del Fondo de 1971 no acarreará la liquidación del Fondo de 1971, que aún tendrá que hacer frente a sus obligaciones con respecto a las reclamaciones pendientes de indemnización derivadas de siniestros ocurridos antes de que el Convenio dejara de estar en vigor, proceso que se llevará a cabo bajo el control de su Consejo Administrativo y probablemente tarde varios años.

### **Siniestros que afectan a los FIDAC**

Desde su creación en 1978, el Fondo de 1971 ha sido afectado por 107 siniestros. El Fondo de 1971 ha pagado más de £283 millones o US\$413 millones en concepto de indemnización. Hasta ahora el Fondo de 1992 ha sido afectado por 15 siniestros y ha efectuado pagos de indemnización por un total de £61 millones o US\$88 millones.

En la gran mayoría de estos siniestros, todas las reclamaciones se han resuelto extrajudicialmente. Hasta ahora, sólo se han incoado acciones judiciales contra los FIDAC respecto a siete siniestros y en la mayoría de estos casos sólo respecto a un limitado número de reclamaciones.

Los siniestros más graves de contaminación por hidrocarburos tramitados por los Fondos desde 1990 son: *Haven* (Italia 1991), *Aegean Sea* (España, 1992), *Braer* (Reino Unido, 1993), *Sea Prince* (República de Corea, 1995), *Sea Empress* (Reino Unido, 1996), *Nakhodka* (Japón, 1997), *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), *Evoikos* (Singapur, Malasia e Indonesia, 1997), *Pontoon 300* (Emiratos Árabes Unidos, 1998), *Erika* (Francia, 1999) y *Baltic Carrier* (Dinamarca y Suecia, 2001).

### **El futuro del régimen internacional de indemnización**

El número de Estados Miembros del Fondo de 1992 todavía sigue creciendo, llegando a 77 en mayo de 2003, y la afiliación incluye ahora muchos Estados que antes no eran Miembros del Fondo de 1971. Se espera que muchos más Estados se hagan Miembros del Fondo de 1992 en un futuro próximo.

En octubre de 2000, a insistencia de una serie de Estados Miembros del Fondo de 1992, el Comité Jurídico de la OMI adoptó dos Resoluciones elevando los límites de los Convenios de Responsabilidad Civil de 1992 y del Fondo de 1992 en un 50%. Los nuevos límites se aplicarán a partir del 1 de noviembre de 2003 y elevarán la cuantía total disponible en virtud de los Convenios de 1992 a 203 millones de DEG (£177 millones o \$257 millones).

Desde 2000, un Grupo de Trabajo del Fondo de 1992 ha estado estudiando la necesidad y posibilidades de mejorar el sistema internacional de indemnización.

El Grupo de Trabajo ha elaborado un Protocolo al Convenio del Fondo de 1992 que establecería un Fondo Complementario para facilitar indemnización sobre la indemnización disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992, con el objetivo de garantizar de que pueda pagarse indemnización íntegra a las víctimas incluso en los siniestros más graves de derrames de hidrocarburos. El Fondo Complementario sólo pagaría indemnización por daños de contaminación en aquellos Estados que ratificaron el Protocolo. El Fondo

Complementario propuesto sería financiado por los receptores de hidrocarburos del mismo modo que el Fondo de 1992, esto es sobre la base de las cantidades de hidrocarburos recibidos en los Estados que ratificaron el Protocolo propuesto. El Protocolo sería optativo, de modo que los Estados decidiesen si habían de ratificarlo o simplemente permanecer dentro del sistema de 1992. Se celebrará una Conferencia Diplomática bajo los auspicios de la OMI del 12 al 16 de mayo de 2003 para estudiar el Protocolo propuesto.

El Grupo Internacional de Clubes P & I, con el apoyo de los propietarios de buques, ha elaborado una propuesta para el aumento voluntario del límite de responsabilidad para buques de pequeña dimensión conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que se aplicaría solamente a daños de contaminación en los Estados que ratificaron el Protocolo del Fondo Complementario propuesto. Todavía no se ha decidido el nivel preciso del aumento, pero se está considerando la cifra de 20 millones de DEG (£17 millones o \$25 millones).

El Grupo de Trabajo ha considerado también la necesidad de esclarecimiento de los criterios para la admisibilidad de reclamaciones por los costos de medidas para restaurar el medio ambiente y los costos de estudios ambientales posteriores a derrames. El Grupo de Trabajo acordó un texto revisado de la sección pertinente del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 para presentarlo a la consideración de la Asamblea en su sesión de octubre de 2002.

El Grupo de Trabajo se reunirá de nuevo a principios de 2003 para estudiar varias cuestiones, entre ellas si se han de hacer enmiendas a las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 concernientes a la responsabilidad del propietario del buque y cuestiones afines, teniendo en cuenta que esto sólo se podría hacer mediante enmiendas a ese Convenio.

El Sr Måns Jacobsson dice: "Estas novedades en el régimen internacional de indemnización son de gran importancia, pues resulta esencial garantizar que el régimen continúe atendiendo a las necesidades de la sociedad."

\* \* \*

**Notas para los redactores:**

- 1) El régimen internacional de indemnización de las víctimas de daños de contaminación por hidrocarburos se basó en un principio en dos Convenios internacionales, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos de 1969 (“Convenio de Responsabilidad Civil de 1969”) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1971 (“Convenio del Fondo de 1971”). Este antiguo régimen fue modificado en 1992 mediante dos Protocolos, y los Convenios enmendados son conocidos como el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.
- 2) Los Convenios mencionados fueron constituidos con el fin de garantizar el pago puntual de la indemnización después de un derrame sin necesidad de que las víctimas prueben negligencia.
- 3) Por consiguiente, los Convenios de Responsabilidad Civil imponen la responsabilidad objetiva (responsabilidad sin falta) por daños de contaminación al propietario del buque. El propietario del buque tiene normalmente derecho a limitar su responsabilidad a una cuantía calculada en función del tonelaje de su buque y tiene que asegurarse contra esa responsabilidad hasta ese límite.
- 4) El seguro por la responsabilidad del propietario del buque en cuanto a contaminación por hidrocarburos normalmente lo extiende una de las asociaciones de protección e indemnización (Clubes P & I) que son mutuas. En su mayoría pertenecen al Grupo Internacional de Clubes P & I.
- 5) Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) son organizaciones intergubernamentales creadas por los Estados. La finalidad de los Fondos es proporcionar indemnización complementaria en casos en que la cuantía pagadera por el propietario del buque o su asegurador es insuficiente para brindar una indemnización íntegra a las víctimas de daños de contaminación por hidrocarburos.
- 6) El Fondo de 1971 se rige por un Consejo Administrativo compuesto de todos los Estados que en cualquier momento fueron Miembros del Fondo de 1971. El Fondo de 1992 tiene una Asamblea, compuesta de todos los Estados Miembros, y un Comité Ejecutivo compuesto de 15 Estados elegidos por la Asamblea.
- 7) Los FIDAC son financiados por contribuciones de los receptores de petróleo crudo o fueloil pesado en los Estados Miembros después de su transporte marítimo. Las contribuciones son determinadas por los órganos rectores.
- 8) La unidad monetaria de los Convenios es el Derecho Especial de Giro (DEG) definido por el Fondo Monetario Internacional. Al 15 de mayo de 2002, 1 DEG correspondía a £0,87 o US\$1,27.

**Cuadro: Cuantías máximas de indemnización disponibles en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo para diversos arqueos de petrolero**

Arqueo bruto <sup>&lt;1&gt;</sup>	Convenio de Responsabilidad Civil de 1969			Convenio del Fondo de 1971 <sup>&lt;2&gt;</sup>			Convenio de Responsabilidad Civil de 1992			Convenio del Fondo de 1992 <sup>&lt;2&gt;</sup>		
	DEG (mill.)	£ (mill.)	\$ (mill.)	DEG (mill.)	£ (mill.)	\$ (mill.)	DEG (mill.)	£ (mill.)	\$ (mill.)	DEG (mill.)	£ (mill.)	\$ (mill.)
<b>5 000</b>	<b>0,6</b>	0,5	0,8	<b>60</b>	52	76	<b>3,0</b>	2,6	3,8	<b>135</b>	118	172
<b>25 000</b>	<b>3,0</b>	2,6	3,8	<b>60</b>	52	76	<b>11,4</b>	10,0	14,5	<b>135</b>	118	172
<b>50 000</b>	<b>6,0</b>	5,2	7,6	<b>60</b>	52	76	<b>21,9</b>	19,1	27,8	<b>135</b>	118	172
<b>100 000</b>	<b>12,0</b>	10,5	15,2	<b>60</b>	52	76	<b>42,9</b>	37,5	54,5	<b>135</b>	118	172
<b>117 000</b>	<b>14,0</b>	12,2	17,8	<b>60</b>	52	76	<b>50,0</b>	43,7	63,6	<b>135</b>	118	172
<b>140 000</b>	<b>14,0</b>	12,2	17,8	<b>60</b>	52	76	<b>59,7</b>	52,1	75,9	<b>135</b>	118	172
<b>160 000</b>	<b>14,0</b>	12,2	17,8	<b>60</b>	52	76	<b>59,7</b>	52,1	75,9	<b>135</b>	118	172

<sup><1></sup> La cuantía máxima de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se basa en el arqueo bruto del petrolero. La cuantía máxima disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se basa en una medida diferente, que, para los fines de este cuadro, se ha supuesto que es el 90% del arqueo bruto del petrolero.

<sup><2></sup> Incluidas las cuantías efectivamente pagadas por el propietario del buque o su asegurador en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable.