

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

INFORMACIÓN GENERAL SOBRE
RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

julio 1995

1 INTRODUCCIÓN

La indemnización de los daños causados por derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque cargados se rige por dos convenios internacionales: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo). Estos convenios fueron elaborados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El **Convenio de responsabilidad civil** determina la responsabilidad de los propietarios de buques por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. En dicho convenio se establece el principio de la responsabilidad objetiva del propietario del buque y se crea un sistema de seguro obligatorio de la responsabilidad. Normalmente el propietario del buque tiene derecho a limitar su responsabilidad a una cantidad que se determina en función del arqueo de su buque. Este convenio entró en vigor en 1975.

El **Convenio del Fondo**, que es complementario del Convenio de responsabilidad civil, establece un régimen de indemnización a las víctimas en los casos en que la indemnización en virtud del Convenio de responsabilidad civil es insuficiente. El **Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC)** se estableció en virtud del Convenio del Fondo, cuando éste entró en vigor en 1978. El FIDAC es una organización intergubernamental de ámbito mundial establecida con el fin de administrar el régimen de indemnización creado por el Convenio del Fondo. Todo Estado que pasa a ser Parte en el Convenio del Fondo se convierte en Miembro del FIDAC. La organización tiene su sede en Londres.

Al 15 de julio de 1995, 91 Estados eran Partes en el Convenio de responsabilidad civil y 66 Estados en el Convenio del Fondo. La lista de los Estados Contratantes figura en el anexo.

Tanto el Convenio de responsabilidad civil como el Convenio del Fondo fueron modificados por protocolos en 1976, 1984 y 1992. Las enmiendas de 1976 fueron esencialmente de forma. Los protocolos de 1984 y 1992, por el contrario, introdujeron modificaciones fundamentales en los convenios.

2 CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

2.1 Ambito de aplicación

El Convenio de responsabilidad civil se aplica a los **daños debidos a la contaminación por hidrocarburos** resultantes de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de **buques tanque cargados**.

El Convenio cubre los daños ocasionados por contaminación en el **territorio** (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio. El Estado cuyo pabellón enarbola el buque tanque y la nacionalidad del propietario del buque no importan para determinar el ámbito de aplicación del Convenio de responsabilidad civil.

La noción de **daños ocasionados por contaminación** comprende las medidas que se adopten, dondequiera que sea, para prevenir o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Parte en los convenios ("**medidas preventivas**").

El Convenio de responsabilidad civil se aplica sólo a los daños causados o a las medidas adoptadas después de un siniestro en el que se haya producido una fuga o descarga de hidrocarburos. El Convenio no se aplica a las medidas destinadas a eliminar la propia amenaza, es decir, a las medidas preventivas que resultan tan eficaces que no llega a producirse ningún derrame de hidrocarburos desde el buque tanque en cuestión.

El Convenio se aplica únicamente a los buques que transportan hidrocarburos a granel como carga, es decir, normalmente, **buques tanque cargados**. Por lo tanto, el Convenio no abarca los derrames procedentes de buques tanque que viajan en lastre, ni tampoco los derrames de combustible líquido de buques que no sean buques tanque. Por otra parte, el Convenio es aplicable a los derrames de combustible líquido de buques tanque cargados.

El Convenio de responsabilidad civil no cubre los daños ocasionados por **hidrocarburos no persistentes**. Los derrames de gasolina, aceite diesel ligero, keroseno, etc. no entran, por tanto, en el ámbito del Convenio.

2.2 Responsabilidad objetiva

El propietario de un buque tiene la responsabilidad objetiva (es decir, es responsable aún en el caso de que haya ausencia de culpa) de los daños causados por la contaminación resultante del derrame de hidrocarburos procedentes de su buque como consecuencia de un siniestro. Queda exento de responsabilidad en virtud del Convenio de responsabilidad civil solamente si demuestra que:

- los daños se debieron a un acto de guerra o a un desastre natural grave,
- los daños se debieron totalmente al sabotaje de terceros, o
- los daños se debieron totalmente a la negligencia de las autoridades públicas en lo que respecta al mantenimiento de luces y otras ayudas a la navegación.

2.3 Limitación de la responsabilidad



Con arreglo a ciertas condiciones, el propietario de un buque tiene derecho a limitar su responsabilidad a una cuantía de 133 DEG (207 dólares EE.UU) por cada tonelada de arqueo del buque o de 14 millones de DEG (22 millones de dólares EE.UU) si ésta es inferior^{<1>} (véase la figura I).

<1> Las cuantías especificadas en el Convenio de responsabilidad civil y en el Convenio del Fondo estaban expresadas inicialmente en fancos (oro) (francos Poincaré). Tras la adopción de los Protocolos de 1976, dichas cuantías están expresadas en los Derechos Especiales de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional. La cuantía expresada en DEG se convierte a la moneda nacional aplicando el tipo de cambio vigente en el mercado. Las cifras que aparecen en dólares en esta publicación se han calculado de acuerdo con el tipo de cambio vigente al 14 de julio de 1995 (1,557389 dólares EE.UU = 1 DEG).

Si un demandante prueba que el siniestro se produjo como resultado de la culpa personal (**la falta concreta o culpa**) del propietario, éste perderá el derecho a limitar su responsabilidad.

2.4 Encauzamiento de la responsabilidad

En virtud del Convenio de responsabilidad civil, sólo pueden promoverse reclamaciones relacionadas con daños por contaminación contra la persona inscrita como propietario del buque tanque en cuestión. Esto no impide que las víctimas puedan reclamar una indemnización a personas que no sean el propietario del buque fuera del marco del Convenio. No obstante, el Convenio prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario. Este tiene derecho a recurrir contra terceros de conformidad con la legislación nacional.

2.5 Seguro obligatorio

El propietario de un buque tanque que transporte como carga más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes está obligado a mantener un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio de responsabilidad civil. Los buques tanque deben llevar a bordo un certificado que atestigüe la cobertura del seguro. Este certificado también es obligatorio para los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no es Parte en el Convenio cuando entran en un puerto o instalación terminal de un Estado Parte o salen de ellos.

2.6 Competencia de los tribunales

En virtud del Convenio de responsabilidad civil sólo pueden promoverse reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque o su asegurador ante los tribunales del Estado Parte en el Convenio en cuyo territorio o mar territorial se causaron los daños.

3 CONVENIO DEL FONDO

3.1 Finalidad de Convenio de Fondo

Las funciones principales del Convenio del Fondo son proporcionar indemnización complementaria a quienes no pueden obtener una indemnización plena de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en virtud del Convenio de responsabilidad civil, y resarcir al propietario de parte de su responsabilidad en virtud de dicho Convenio.

Como el Convenio del Fondo es un convenio complementario del Convenio de responsabilidad civil, sólo los Estados que son Partes en el Convenio de responsabilidad civil pueden constituirse en Partes en el Convenio del Fondo y convertirse, por tanto, en Miembros del FIDAC.

3.2 Indemnización complementaria

El FIDAC indemniza a los que sufren daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en un Estado Parte en el Convenio del Fondo, que no obtienen indemnización plena en virtud del Convenio de responsabilidad civil, en los siguientes casos:

- (a) El propietario del buque está exento de responsabilidad en virtud del Convenio de responsabilidad civil porque puede acogerse a una de las causas de exención previstas en el Convenio (véase la sección 2.2).
- (b) El propietario de buque es financieramente insolvente para cumplir plenamente con sus obligaciones en virtud del Convenio de responsabilidad civil y su seguro es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización de los daños por contaminación.

(c) La cuantía de los daños rebasa la responsabilidad del propietario en virtud del Convenio de responsabilidad civil.

La experiencia del FIDAC ha demostrado que la mayoría de los siniestros corresponde a la categoría (c).

El FIDAC no paga indemnización si:

- los daños ocurrieron en un Estado que no era Miembro del Fondo, o
- los daños por contaminación fueron consecuencia de un acto de guerra u ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra, o
- el demandante no puede demostrar que los daños fueron consecuencia de un siniestro relacionado con uno o más buques tal como quedan definidos (es decir, buques de navegación marítima que transportan efectivamente hidrocarburos a granel como carga).

Figura 1



3.3 Límite de la indemnización

La cuantía de la indemnización pagadera por el FIDAC en lo que respecta a un siniestro está limitada a un total de 60 millones de DEG (93 millones de dólares EE.UU), cifra que incluye la suma pagada por el propietario (o por su asegurador) en virtud del Convenio de responsabilidad civil (véase la figura 1).

De los 73 siniestros de los que se ha ocupado el FIDAC hasta la fecha, sólo cuatro dieron lugar a reclamaciones que superaban el límite de indemnización aplicable al siniestro. En dos de estos casos, las reclamaciones no han sido liquidadas aún y es probable que la cuantía total de las reclamaciones establecidas quede por debajo de ese límite. En todos los demás casos, la cuantía total de las indemnizaciones ha sido muy inferior a la cuantía de indemnización disponible.

3.4 Resarcimiento del propietario del buque

El FIDAC resarce a los propietarios de buques matriculados en un Estado Parte en el Convenio del Fondo o que enarbolan su pabellón, en una parte de la cuantía total de su responsabilidad en virtud del Convenio de responsabilidad civil. La cuantía máxima pagadera por el FIDAC al propietario del buque es de 33 DEG (51 dólares EE.UU) por cada tonelada de arqueo del buque en el caso de los buques hasta de 83 333 toneladas; en lo que respecta a los buques de

más de este arqueo, la cuantía pagadera por cada tonelada de arqueo del buque se aumenta ligeramente hasta alcanzar el máximo de 5 667 000 DEG (8,8 millones de dólares EE.UU) para los buques de más de 105 000 toneladas.

El FIDAC queda exento de su obligación de pagar una indemnización si prueba que los daños se debieron a la conducta dolosa del propietario. También queda exonerado de sus obligaciones si prueba que, como resultado de la falta personal del propietario, los daños se debieron al incumplimiento de las prescripciones establecidas en determinados convenios internacionales (SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Convenio de líneas de carga, 1966, y Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir abordajes, 1972).

3.5 Financiación del FIDAC

Los pagos de indemnizaciones y resarcimientos, así como los gastos administrativos del FIDAC, se financian mediante las contribuciones que se exigen a toda persona que durante un año civil haya recibido más de 150 000 toneladas de petróleo crudo y fueloil pesado (**hidrocarburos sujetos a contribución**) después del transporte marítimo en un Estado Parte en el Convenio del Fondo.

Las contribuciones se calculan a partir de informes sobre los hidrocarburos recibidos por cada contribuyente. Los Gobiernos de los Estados Miembros del FIDAC presentan esos informes, pero las contribuciones son abonadas directamente al FIDAC por cada contribuyente. Los Gobiernos no tienen ninguna responsabilidad respecto de dichos pagos, a menos que la hayan asumido voluntariamente.

Los **hidrocarburos sujetos a contribución** se contabilizan cada vez que se reciben en los puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro del Fondo, tras haber sido transportados por mar. El término **recibido** hace referencia a la recepción de hidrocarburos en tanques o depósitos inmediatamente después de haber sido transportados por mar. En este contexto no importa el lugar de carga: los hidrocarburos pueden haber sido importados del exterior o haberse transportado desde otro puerto del mismo país o traído en un buque desde una plataforma de producción mar adentro. También se tiene en cuenta a fines de contribución todo hidrocarburo recibido para su transbordo con destino a otro puerto o su ulterior transporte a través de un oleoducto.

Existen dos tipos de contribuciones: **iniciales y anuales**.

Las **contribuciones iniciales** son pagaderas cuando un Estado pasa a ser Miembro del FIDAC. Se calculan a razón de 0,04718 francos-oro (0,003145 DEG o 0,0049089 dólares EE.UU) por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por cada contribuyente. Si durante el año civil anterior a aquel en el que un Estado Contratante pasa a ser Miembro del FIDAC ninguna persona recibió hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades superiores a 150 000 toneladas, no se paga ninguna contribución inicial con respecto a dicho Estado.

Las **contribuciones anuales** están destinadas a hacer frente al pago de las cuantías de indemnización y resarcimiento que se prevea haya de efectuar el FIDAC, así como a los gastos de administración de éste, durante el año siguiente. Cada contribuyente paga una suma fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida. Esa cantidad fija la decide cada año la Asamblea del FIDAC.

Figura 2

Contribuciones al FIDAC

	Total de contribuciones	Contribución por tonelada	Contribución por 1 millón de toneladas
	£	£	£
Contribuciones iniciales		0,0049089	4 909
Contribuciones anuales			
1979	750 000	0,0008455	845
1980	10 000 000	0,0126100	12 610
1981	500 000	0,0005690	569
1982	860 000	0,0010357	1 036
1983	24 106 000	0,0260786	26 079
1984	0	0,0000000	0
1985	1 500 000	0,0018306	1 831
1986	1 800 000	0,0023360	2 336
1987	1 200 000	0,0015347	1 535
1988	2 990 000	0,0037599	3 760
1989	4 800 000	0,0060256	6 026
1990	500 000	0,0005563	556
1991	26 700 000	0,0287013	28 701
1992	10 950 000	0,0116210	11 621
1993	78 000 000	0,0785397	78 540
1994	40 000 000	0,0389400	38 940

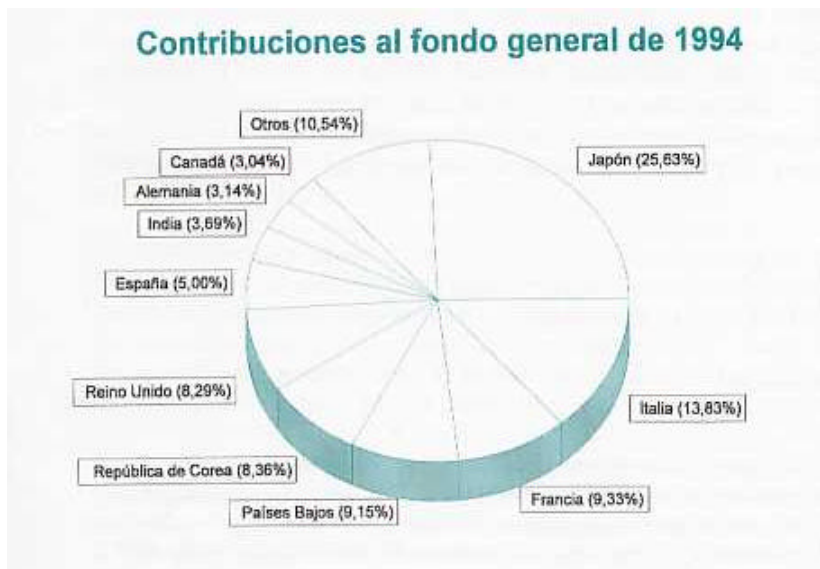
El Director del FIDAC entrega una factura a cada contribuyente una vez que la Asamblea ha decidido imponer contribuciones anuales. A menos que la Asamblea decida otra cosa, las contribuciones anuales son pagaderas el 1º de febrero del año siguiente a aquel en el que la Asamblea haya decidido imponer contribuciones.

Los pagos efectuados por el FIDAC con respecto a reclamaciones de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos varían mucho de un año a otro. Como consecuencia de ello, el nivel de las contribuciones al FIDAC también varía de un año a otro, como puede verse en el cuadro en la página 10, en el que figuran las contribuciones recaudadas durante el período 1979-1994.

Para dar una idea del coste que supone para los contribuyentes ser Miembros del FIDAC, también se han incluido en el cuadro las contribuciones anuales pagaderas durante ese período para una persona que recibió un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución cada año.

Cabe señalar que los contribuyentes de diez de los 66 Estados Miembros del FIDAC, como puede verse en el diagrama siguiente, pagarán 90% de las contribuciones al fondo general.

Figura 3



3.6 Organización del FIDAC

El FIDAC consta de una Asamblea, un Comité Ejecutivo y una Secretaría.

La **Asamblea**, que está constituida por representantes de todos los Estados Miembros, es el órgano rector supremo del FIDAC y se reúne una vez al año. La Asamblea elige al **Comité Ejecutivo**, que está integrado por 15 Estados Miembros y que tiene por función principal aprobar la liquidación de las reclamaciones promovidas contra el FIDAC.

La **Secretaría**, con sede en Londres, tiene al frente a un Director y, en la actualidad, está compuesta por un total de doce funcionarios.

4 RECLAMACIONES DE INDEMNIZACION

4.1 Experiencia

Desde que comenzó sus funciones en octubre de 1978, y hasta el 30 de junio de 1995, el FIDAC ha atendido reclamaciones derivadas de 73 siniestros. El FIDAC ha proporcionado indemnización en 57 siniestros. De entre ellos, 35 se produjeron en el Japón, mientras que los demás, que en general dieron lugar a reclamaciones mucho mayores, tuvieron lugar en aguas europeas, en Argelia, el Caribe, Canadá, el Golfo Pérsico y la República de Corea. La cantidad total abonada por el FIDAC, en concepto de indemnizaciones y resarcimientos, asciende hasta la fecha a £104 millones (169 millones de dólares EE.UU).

4.2 Liquidación

Habida cuenta de que la función del FIDAC es proporcionar a las víctimas de daños debidos a la contaminación una indemnización lo más rápidamente posible, el Director y el personal a su cargo están siempre dispuestos a ayudar a quienes necesitan información sobre cómo interponer una reclamación contra el FIDAC. Para ello, el FIDAC ha publicado un **Manual de reclamaciones** en el que se brinda información básica sobre cómo interponer una reclamación. El Manual puede solicitarse al FIDAC.

El FIDAC procura cooperar estrechamente con el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque frente a terceros (normalmente, una de las asociaciones de protección e indemnización o Clubes P e I) en los procedimientos para el pago de las reclamaciones. Tanto la investigación del siniestro como la evaluación de los daños las realizan conjuntamente el Club P e I y el FIDAC.

Como se dijo anteriormente, el Comité Ejecutivo aprueba el pago de las reclamaciones promovidas contra el FIDAC. Ahora bien, en los casos en que resulta improbable que el total de reclamaciones presentadas contra el FIDAC en relación con un siniestro sea superior a 2,5 millones de DEG (3,9 millones de dólares EE.UU), el Director puede autorizar la liquidación de las reclamaciones sin necesidad de contar con la aprobación previa del Comité Ejecutivo, lo cual facilita su pronto pago. Además, el Director está autorizado a saldar completamente las reclamaciones de individuos y de empresas pequeñas hasta 667 000 DEG (1 millón de dólares EE.UU) en lo que respecta a un siniestro.

En los casos en los que el FIDAC no puede llegar a un acuerdo con el demandante, éste puede llevar su reclamación contra el FIDAC a los tribunales del Estado en el que se produjeron los daños.

4.3 Plazo para la presentación de reclamaciones

Los demandantes perderán finalmente su derecho a indemnización en virtud del Convenio del Fondo a menos que entablen una acción judicial contra el FIDAC en el término de tres años de la fecha en que *ocurrió el daño* o notifiquen oficialmente al FIDAC acerca de cualquier acción judicial iniciada contra el propietario del buque o su asegurador dentro de ese período de tres años (véanse los artículos 6.1 y 7.6 del Convenio del Fondo). Aunque los daños puedan ocurrir algún tiempo después de producirse el suceso, la acción judicial debe en todo caso entablarse dentro de los seis años de *la fecha del siniestro*. Lo mismo es aplicable a los derechos de los demandantes a indemnización por parte del propietario del buque y de su asegurador en virtud del Convenio de responsabilidad civil. Se recomienda a los demandantes que procuren obtener asesoramiento jurídico sobre los requisitos formales de una acción judicial, a fin de evitar que sus reclamaciones sean desestimadas.

4.4 Admisibilidad de las reclamaciones

El FIDAC puede aceptar solamente las reclamaciones que quedan comprendidas en las definiciones de *daños ocasionados por contaminación y medidas preventivas*, estipuladas en el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo. Es esencial una interpretación uniforme de las definiciones para el buen funcionamiento del sistema de indemnización establecido por los Convenios.

La política del FIDAC respecto de la admisibilidad de reclamaciones de indemnización ha sido establecida por los Gobiernos de los Estados Miembros del Fondo. Cada reclamación tiene sus propias características particulares y es, por lo tanto, necesario examinar cada una de ellas para determinar si está bien fundada, a la luz de las circunstancias particulares del caso. Los criterios adoptados por el FIDAC permiten por tanto un cierto grado de flexibilidad.

Una reclamación es, así, admisible solamente en la medida en que la pérdida o los daños quedan efectivamente demostrados. Se ejerce, no obstante, cierta flexibilidad respecto del requisito de presentar documentos, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del demandante o de la industria interesados o del país en cuestión. Se consideran todos los elementos de prueba, pero la prueba ofrecida debe ofrecer al FIDAC la posibilidad de formar su propia opinión sobre la cuantía de las pérdidas o daños efectivamente sufridos.

Las operaciones de limpieza en tierra y en el mar se considerarían en la mayoría de los casos como *medidas preventivas*, es decir, medidas para prevenir o reducir al mínimo los *daños ocasionados por la contaminación*.

El FIDAC indemniza el coste de medidas razonables adoptadas para combatir los hidrocarburos en el mar, proteger los recursos sensibles y limpiar las playas y las instalaciones costeras.

Las pérdidas o daños ocasionados por las medidas para prevenir o reducir al mínimo la contaminación se indemnizan también. Por ejemplo, si las medidas de limpieza tienen como resultado daños a radas, muelles y diques, el coste de las reparaciones necesarias resultantes es admisible. Sin embargo, no se aceptan las reclamaciones por trabajos que entrañan mejoras más bien que la reparación de los daños resultantes de un derrame.

Las reclamaciones en concepto de medidas para prevenir o reducir al mínimo los daños ocasionados por la contaminación son evaluadas basándose en criterios objetivos. El hecho de que un gobierno u otro organismo público decida tomar ciertas medidas no significa en sí que las medidas eran razonables a efectos de los Convenios. Para evaluar su justificación técnica se tienen en cuenta los datos disponibles en el momento de la decisión de adoptarlas. No obstante, los encargados de las operaciones deben continuar evaluando sus decisiones a la luz de la evolución de la situación y de nuevo asesoramiento técnico.

Las reclamaciones de costes no se aceptan cuando se podía haber previsto que las medidas adoptadas serían ineficaces. Por otra parte, el hecho de que las medidas demuestren ser ineficaces no es razón en sí para rechazar una reclamación de los costes en que se incurrió. Los costes en que se incurrió, y la relación entre estos y los beneficios derivados o previstos, debe ser razonable. En la evaluación, el FIDAC tiene en cuenta las circunstancias particulares del siniestro.

Las reclamaciones de indemnización en concepto de operaciones de limpieza pueden incluir el coste de personal y del alquiler o compra de equipo y materiales. El coste de limpieza y la reparación del equipo de limpieza, así como la sustitución de materiales de consumo durante las operaciones son aceptados. Si el equipo utilizado se adquirió para un determinado derrame, se efectúan deducciones por el valor residual cuando se evalúa la cuantía de indemnización. Si una autoridad pública ha adquirido y mantenido materiales o equipo de forma que queden inmediatamente disponibles si se produce un siniestro, se paga indemnización por una parte razonable del precio de compra de los materiales y el equipo efectivamente utilizados.

Los siniestros que ocasionan contaminación tienen a menudo como **resultado daños a los bienes:** los hidrocarburos pueden contaminar botes, yates y artes de pesca. El FIDAC acepta los costes de limpieza de los bienes contaminados. Si no es posible limpiarlos, el HDAC indemniza el coste de su sustitución, a reserva de una deducción en concepto de depreciación.

El FIDAC acepta en principio las reclamaciones por pérdidas de ingresos sufridos por los propietarios o usuarios de los bienes contaminados como resultado de un derrame (**pérdidas indirectas**). Un ejemplo de pérdida indirecta es la pérdida de ingresos de un pescador como resultado de la contaminación de sus redes.

Un importante grupo de reclamaciones es el relativo a las **pérdidas puramente económicas**, es decir, pérdidas de ingresos sufridas)or personas cuyos bienes no han sido contaminados. Un pescador cuyo bote y cuyas redes no han sido contaminados puede verse impedido a pescar porque la zona del mar en la que faena normalmente está contaminada y no puede pescar en otra parte. De igual forma, un hotelero o el propietario de un restaurante cuyos establecimientos están vecinos a una playa pública contaminada pueden sufrir pérdida de ingresos porque el número de clientes baja durante el período de la contaminación.

Las reclamaciones de indemnización de pérdidas puramente económicas son admisibles solamente si se refieren a pérdidas o daños causados por la contaminación. El punto de partida es la contaminación y no el propio siniestro.

Para tener derecho a indemnización de pérdidas puramente económicas debe haber un grado razonable de proximidad entre la contaminación y la pérdida o los daños sufridos por el demandante. Una reclamación no es admisible por el solo hecho de que la pérdida o los daños no hubieran ocurrido a no ser por el derrame de hidrocarburos en cuestión. Al considerar si el criterio de proximidad razonable se cumplía, deberían de tenerse en cuenta los siguientes elementos:

- * la proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación
- * el grado en que el demandante dependía económicamente de los recursos afectados
- * la posibilidad de que el demandante dispusiera de otras fuentes de abastecimiento u oportunidades comerciales

* en qué grado la actividad comercial del demandante formaba parte integrante de la economía de la zona afectada por el derrame.

El FIDAC no indemniza los costes en que se incurra como resultado de las **medidas preventivas previas al derrame**. Las pérdidas **que no sean consecuencia directa** de un siniestro no se indemnizan.

Las reclamaciones relativas al **deterioro del medio ambiente** se aceptan solamente si el demandante ha sufrido una pérdida económica cuantificable en términos monetarios. La postura del FIDAC respecto de dichas reclamaciones se recoge en una resolución adoptada por los Gobiernos de los Estados Miembros de la Organización, que dice: "... la evaluación de la indemnización que debe pagar el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos no se efectuará basándose en una cuantificación abstracta de los daños calculada de conformidad con modelos teóricos".

El coste de las **medidas adoptadas para la restauración del medio marino** a raíz de un derrame de hidrocarburos puede ser aceptado por el FIDAC en ciertos casos. A fin de que sean admisibles a efectos de indemnización, dichas medidas deben responder a los criterios siguientes:

- el coste de las medidas debe ser razonable
- el coste de las medidas no debe ser desproporcionado en relación con los resultados conseguidos o con los que podrían razonablemente esperarse
- las medidas deben ser apropiadas y ofrecer una posibilidad razonable de éxito.

Las medidas deben ser razonables desde un punto de vista objetivo a la luz de la información disponible cuando se adopten. En la mayoría de los casos, un derrame importante de hidrocarburos no sería causa de daños permanentes al medio marino, dado que éste tiene un fuerte potencial de regeneración natural. Hay también límites en cuanto a lo que el hombre puede efectivamente hacer en lo que se refiere a medidas para mejorar los procesos naturales.

La indemnización se paga solamente respecto de las medidas efectivamente adoptadas o que se prevé adoptar.

5 REVISIÓN DEL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DEL CONVENIO DEL FONDO

Una Conferencia diplomática celebrada en Londres en 1984 bajo los auspicios de la OMI adoptó dos Protocolos que enmendaban el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo, respectivamente. Estos Protocolos establecen límites de indemnización más elevados y mayor ámbito de aplicación que los Convenios en su forma original. Para 1990, sin embargo, resultó evidente que los Protocolos de 1984 no entrarían en vigor, dado que no se obtendría el número necesario de ratificaciones.

Otra Conferencia diplomática celebrada en Londres en noviembre de 1992 bajo los auspicios de la OMI adoptó dos nuevos Protocolos que enmiendan esos Convenios, a fin de asegurar la viabilidad en lo sucesivo del sistema de indemnización establecido por dichos Convenios. La Conferencia basó sus actividades en dos proyectos de Protocolos elaborados en el marco del FIDAC. Los nuevos Protocolos mantienen las disposiciones esenciales de los Protocolos de 1984, pero establecen condiciones relativas a la entrada en vigor menos rigurosas.

Las principales diferencias entre el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo en su versión original y los Convenios enmendados por los Protocolos de 1992 son las siguientes:

- **Límite especial de responsabilidad para los propietarios de buques pequeños y aumento importante de las cuantías de limitación.** Los nuevos límites son: (a) para buques cuyo arqueo bruto no sea superior a 5 000 unidades, 3 millones de DEG (4,7 millones de dólares EE.UU); (b) para los buques de arqueo bruto superior a 5 000 unidades pero inferior a 140 000 unidades, 3 millones de DEG (4,7 millones de dólares EE.UU) más 420 DEG (655 dólares EE.UU) por cada unidad de arqueo adicional; y (c) para los buques de arqueo bruto igual o superior a 140 000 unidades, 59,7 millones de DEG (93 millones de dólares EE.UU).

- **Aumento del límite de la indemnización pagadera por el FIDAC** a 135 millones de DEG (210 millones de dólares EE.UU). Esta cifra incluye la indemnización pagadera por el propietario del buque en virtud del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de responsabilidad civil, y se aumentará automáticamente a 200 millones de DEG

(312 millones de dólares EE.UU) si hubiera tres Estados Miembros del Fondo de 1992 (es decir, la Organización que se establecerá en virtud del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo) cuya cantidad combinada de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos durante un año determinado en sus respectivos territorios supere los 600 millones de toneladas.

+ Un procedimiento simplificado para **aumentar las cuantías de limitación** en los dos Convenios.

+ **Ampliación del ámbito geográfico** de aplicación de los Convenios a la zona económica exclusiva establecida en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

* Cobertura de los daños debidos a la contaminación ocasionada por derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de **buques tanque sin carga.**

* Posibilidad de resarcirse de los gastos ocasionados por la adopción de medidas preventivas aún en el caso de que no se produzca **ningún derrame de hidrocarburos**, siempre que haya habido **un riesgo grave e inminente** de daños por contaminación.

* **Nueva definición de daños ocasionados por contaminación**, en la que se mantuvieron los términos básicos de la definición existente pero se agregó una frase para aclarar que, con respecto a los daños al medio ambiente, sólo se incluye en el concepto de daños ocasionados por contaminación el coste de las medidas razonables de restauración del medio ambiente contaminado.

El Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo introduce también disposiciones que fijan un máximo a las contribuciones al Fondo de 1992 que deben pagar las personas que reciben petróleo en cualquier Estado determinado. La Conferencia estableció este máximo en 27,5 por ciento de las contribuciones anuales totales al Fondo de 1992. El sistema de contribución máxima dejará de aplicarse cuando la cantidad total de los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos durante un año civil en todos los Estados Miembros del Fondo de 1992 sea superior a 750 millones de toneladas, o al expirar un período de cinco años a partir de la entrada en vigor del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo, si esta fecha es anterior.

Los protocolos de 1992 que enmiendan el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo entrarán en vigor el 30 de mayo de 1996 respecto de los nueve Estados siguientes: Alemania, Dinamarca, Francia, Japón, México, Noruega, Omán, Suecia y el Reino Unido. El Protocolo que enmienda el Convenio de responsabilidad civil entrará asimismo en vigor ese día respecto de Egipto. España se constituirá en Parte en el Protocolo que enmienda el Convenio de responsabilidad civil a partir del 6 de julio de 1996 y en el Protocolo que enmienda el Convenio del Fondo 18 meses después de la fecha en que se cumplan ciertas condiciones en cuanto a la cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución representada por los Estados Partes.

6 LOS REGÍMENES VOLUNTARIOS DE LA INDUSTRIA PRIVADA

También existen dos regímenes voluntarios en la industria privada, TOVALOP y CRISTAL, que indemnizan los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Estos regímenes se crearon al tiempo que se negociaban los correspondientes convenios internacionales. La finalidad de ambos es ofrecer una indemnización comparable a la que se concede en virtud del Convenio de responsabilidad civil y del Convenio del Fondo en Estados que no han ratificado dichos convenios. Tanto TOVALOP como CRISTAL se crearon como soluciones transitorias hasta que los convenios internacionales gozaran de aplicación universal.

Los regímenes voluntarios fueron objeto de enmienda en diversas ocasiones. En el caso de TOVALOP, en 1987 se agregó un suplemento al acuerdo que estaba en vigor antes de dicha fecha (desde entonces conocido como el Acuerdo vigente TOVALOP). El Suplemento TOVALOP se aplica únicamente a los siniestros en los que el buque tanque transporta una carga propiedad de una parte en el acuerdo CRISTAL. En todos los demás casos, sólo el Acuerdo vigente TOVALOP puede ser aplicado. En lo que respecta a CRISTAL, se adoptó un contrato con extensas enmiendas en 1987. La vigencia prevista para los regímenes voluntarios caduca el 20 de febrero de 1997.

Al igual que sucede en el caso de la responsabilidad del propietario en virtud del Convenio de responsabilidad civil, TOVALOP está cubierto por el asegurador P e 1 del propietario del buque. TOVALOP se aplica a casi todos los buques tanque. CRISTAL, por su parte, está financiado por los propietarios de la carga y cubre la mayor parte de todas las cargas de hidrocarburos transportadas por mar.

El Suplemento TOVALOP y CRISTAL son de aplicación universal, es decir, se aplican independientemente de que el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo se apliquen o no al siniestro de que se trate. Sin embargo, el Acuerdo vigente TOVALOP no se aplica si una responsabilidad se impone bajo el Convenio de responsabilidad civil en lo que respecta al siniestro particular.

Los ámbitos de aplicación de TOVALOP y CRISTAL son muy similares a los del Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo. No obstante, estos regímenes voluntarios cubren ciertos riesgos que no cubren los convenios internacionales actualmente. Tanto TOVALOP como CRISTAL cubren las "situaciones de pura amenaza", es decir, las medidas preventivas adoptadas sin que se produzca realmente un derrame de hidrocarburos. Además, el Acuerdo vigente TOVALOP se aplica a los derrames procedentes de buques tanque en lastre.

Los límites de indemnización fijados por el **Suplemento TOVALOP** son los mismos que los del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio de responsabilidad civil. Con respecto de buques de arqueo bruto que no excedan de 5 000 toneladas brutas, el límite es de 3 millones de DEG (4,7 millones de dólares EE.UU), incluida toda suma pagada con arreglo al Convenio de responsabilidad civil. En el caso de buques de tonelaje superior, el límite se incrementa a razón de 420 DEG (655 millones de dólares EE.UU) por cada tonelada bruta adicional, con un máximo de 59,7 millones de DEG (93 millones de dólares EE.UU) para buques que superen unas 140 000 toneladas brutas. Estos límites sólo se aplican si el propietario de la carga es parte en el acuerdo CRISTAL. Si no se cumple esta condición, se aplican únicamente los límites establecidos en el Acuerdo vigente TOVALOP. En consecuencia, la indemnización respecto de cada siniestro está limitada a una suma de 160 dólares EE.UU por tonelada de arqueo del buque o a un total de 16,8 millones de dólares EE.UU, si esta cantidad es inferior.

Si se superan los límites establecidos por el Suplemento TOVALOP, se puede formular una reclamación con cargo a CRISTAL. Si un país afectado por los daños es Miembro del FIDAC, las reclamaciones a CRISTAL sólo proceden probablemente cuando la cuantía agregada del daño también excede la suma de la indemnización disponible con arreglo al Convenio del Fondo. En estos casos, la indemnización pagadera en virtud de CRISTAL solamente puede obtenerse si el dueño de la carga es parte en el acuerdo CRISTAL y la indemnización correspondiente al Suplemento TOVALOP ha sido pagada por el propietario del buque. A diferencia del procedimiento estipulado por el Convenio del Fondo, el reclamante que busca indemnización a través del régimen CRISTAL debe primeramente tratar de obtener indemnización de otras fuentes, por ejemplo, del otro buque involucrado en el abordaje. En otras palabras, CRISTAL es como último recurso un pagador de la indemnización.

El límite máximo de la indemnización pagadera en virtud del régimen CRISTAL, incluida la suma pagadera en virtud del Suplemento TOVALOP, es de 32 millones de DEG (50 millones de dólares EE.UU) para buques tanque de hasta 5 000 toneladas brutas. Para aquellos buques que excedan de este tonelaje la suma a pagar será incrementada en 652 DEG (1 015 dólares EE.UU) por cada tonelada bruta adicional con un máximo de 120 millones de DEG (187 millones de dólares EE.UU) para buques que excedan unas 140 000 toneladas brutas.

El régimen CRISTAL revisado incluye un **sistema de reembolsos** para partes en el acuerdo CRISTAL que, por hallarse establecidas en un Estado Parte en el Convenio del Fondo, pagan contribuciones al FIDAC respecto de siniestros relacionados con cargas que sean propiedad de cualquier parte en el acuerdo CRISTAL. Una disposición equivalente en el Suplemento TOVALOP establece que los propietarios de buques tanque contribuirán a dicho reembolso de CRISTAL hasta el límite aplicable establecido por dicho Suplemento. Ello quiere decir que las contribuciones totales de las partes en el acuerdo CRISTAL respecto de la indemnización a las víctimas de los siniestros cubiertos será casi la misma, prescindiendo de si dichas partes en el acuerdo CRISTAL están o no en un Estado Parte en el Convenio del Fondo.

ANEXO

Estados Miembros del FIDAC al 15 de julio de 1995

(es decir, Estados Partes tanto en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 como en el Convenio del Fondo de 1971)

Albania	Francia	Nigeria
Alemania	Gabón	Noruega
Argelia	Gambia	Omán
Australia	Ghana	Países Bajos
Bahamas	Grecia	Papúa Nueva Guinea
Barbados	India	Polonia
Bélgica	Indonesia	Portugal
Benin	Irlanda	Qatar
Brunei Darussalam	Islandia	Reino Unido
Camerún	Islas Marshall	República Árabe
Canadá	Italia	Siria
Chipre	Japón	República de Corea
Côte d'Ivoire	Kenya	Saint Kitts y Nevis
Croacia	Kuwait	Seychelles
Dinamarca	Liberia	Sierra Leona
Djibouti	Malasia	Sri Lanka
Emiratos Arabes Unidos	Maldivas	Suecia
Eslovenia	Malta	Túnez
España	Marruecos	Tuvalu
Estonia	Mauricio	Vanuatu
Federación de Rusia	México	Venezuela
Fiji	Mónaco	Yugoslavia
Finlandia		

Estados Partes en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 pero no en el Convenio del Fondo de 1971 al 15 de julio de 1995

(y que, por tanto, no son Miembros del FIDAC)

Arabia Saudita	Georgia	República Dominicana
Bélice	Guatemala	San Vicente y las Granadinas
Brasil	Kazajstán	Senegal
Camboya	Letonia	Singapur
Chile	Libano	Sudáfrica
China	Luxemburgo	Suiza
Colombia	Nueva Zelanda	Yemen
Ecuador	Panamá	
Egipto	Perú	

Estados Partes en los Protocolos de 1992 que enmiendan el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo al 15 de julio de 1995

Alemania	Japón	Omán
Dinamarca	México	Reino Unido
España ⁻¹⁻	Noruega	Suecia
Francia		

Estado Parte en el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio de responsabilidad civil pero no en el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo al 15 de julio de 1995

Egipto

⁻¹⁻ España ha formulado una reserva en cuanto a la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo.