

LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL E INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS POR LOS HIDROCARBUROS Y LAS ACTIVIDADES DEL FONDO INTERNACIONAL DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

JOSÉ MAURA BARANDIARAN

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND

1 INTRODUCCION

El siniestro acaecido al buque tanque TORREY CANYON frente a la costa británica en marzo de 1967 produjo un derrame de hidrocarburos del que se derivaron daños ocasionados por contaminación de proporciones hasta entonces desconocidas. Aquel siniestro hizo que el mundo se percatase de la necesidad de regímenes internacionales de responsabilidad civil y de indemnización de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque. Tras el desastre del TORREY CANYON la Organización Marítima Internacional (OMI) convocó en 1969 una Conferencia diplomática en Bruselas que adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (que normalmente se conoce por el Convenio de Responsabilidad Civil). Este convenio establece el principio de responsabilidad civil objetiva de los propietarios de buques tanque y estipula un sistema de seguros obligatorio.

La Conferencia de 1969 advirtió - no obstante - que el régimen establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil resultaba inadecuado ya que podría no alcanzar a proporcionar indemnización plena a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación y reconoció la necesidad de contar con un sistema que proporcionara una indemnización complementaria. Después de ulteriores consultas en la OMI, en 1971 se convocó una segunda Conferencia diplomática en Bruselas, que adoptó un convenio: el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (que normalmente se conoce por el Convenio del Fondo). El Convenio del Fondo creó una organización internacional, el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), para administrar el sistema de indemnización creado por el Convenio.

El Convenio de Responsabilidad Civil entró en vigor en 1975 y el Convenio del Fondo en 1978.

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 la única organización intergubernamental de ámbito mundial que indemniza a las víctimas que han sufridos daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. El FIDAC indemniza una parte de la cuantía total de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil.

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.

En la actualidad, 97 Estados son Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil y 73 Estados en el Convenio del Fondo. Diez países latinoamericanos, es decir Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Venezuela han ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil. Sin embargo, el número de ratificaciones del Convenio del Fondo es muy reducido en América latina. Pero de hecho, sólo tres países latinoamericanos, Colombia, México y Venezuela, han ratificado el Convenio del Fondo hasta la fecha. Venezuela ha ratificado el Convenio del Fondo de 1971 pero no los protocolos de 1992. Tengo entendido, no obstante, que son varios los países de la región que están considerando actualmente la posibilidad de ratificar el Convenio del Fondo.

2 CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

El Convenio de Responsabilidad Civil forma la estructura fundamental que sirve de base para los regímenes de responsabilidad civil e indemnización. Existen algunos elementos fundamentales del régimen de este Convenio. En primer lugar está el ámbito de aplicación.

2.1 Ambito de aplicación

El Convenio se aplica a los daños ocasionados por contaminación procedentes de buques tanque cargados y que tienen lugar en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio. El criterio fundamental es, por tanto, geográfico: el lugar donde ocurre el daño. 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 y el mar territorial de un Estado Parte en el Convenio (denominadas "medidas preventivas").

El Convenio de Responsabilidad Civil no cubre los daños ocasionados por hidrocarburos no persistentes. Por lo tanto, los derrames de gasolina, aceite diesel ligero, keroseno etc, no entran en el ámbito del Convenio.

El Convenio de 1969 se aplica únicamente a los buques que transportan hidrocarburos a granel como carga, es decir, normalmente, buques tanque cargados. Por lo tanto, el Convenio de 1969 no incluye los derrames procedentes de buques tanque que viajen en lastre, ni tampoco los derrames de combustible procedente de buques que no sean buques tanque.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se aplica sólo en los casos de daños causados - o de medidas adoptadas -después de un siniestro en el que se haya producido una fuga o descarga de hidrocarburos. El Convenio no tiene aplicación en casos de "medidas destinadas a eliminar la propia amenaza", es decir, medidas preventivas que resultan tan efectivas que no se produce derrame alguno procedente del buque tanque en cuestión.

La indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos no cubiertos por el Convenio de Responsabilidad Civil está regulada por la ley nacional aplicable, normalmente la ley del Estado donde se produce el daño. Los daños no cubiertos son los daños causados por derrames de buques tanque sin carga o de buques que no sean petroleros, los costes por medidas únicamente de remoción de la amenaza y los daños causados por hidrocarburos no persistentes.

Se debe tener en cuenta que el Convenio de Responsabilidad Civil (y por lo tanto el Convenio del Fondo) sólo tienen que ver con la contaminación de hidrocarburos procedentes de buques. La contaminación que resulta de operaciones mar adentro está fuera del ámbito de los Convenios y la indemnización por los daños causados está regulada por la legislación nacional aplicable.

2.2 Responsabilidad objetiva

El propietario de un buque tanque tiene responsabilidad objetiva (es decir, es responsable aun 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. Sólo podrá quedar exento de responsabilidad en algunos casos particulares, a saber, cuando:

- a) los daños se debieron a un acto de guerra o a un fenómeno natural grave,
- b) los daños se debieron totalmente al sabotaje de terceros, o
- c) los daños se debieron totalmente a la falta de mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación por parte de las autoridades.

Las causas de exención son muy limitadas. Es obvio que estas causas de exención se aplican rara vez y que por tanto el propietario del buque sea responsable por los daños causados por la contaminación que resulte del derrame de hidrocarburos procedente de su buque tanque en casi todos los siniestros que ocurran en circunstancias normales.

2.3 Limitación de la responsabilidad

El propietario de un buque tiene derecho, siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones, a limitar su responsabilidad por una cuantía de 133 DEG (194 dólares EEUU) por cada tonelada de arqueo del buque o de 14 millones de DEG (20,4 millones de dólares EEUU) si ésta fuere inferior<>. Para poder limitar su responsabilidad, el propietario tiene que establecer un fondo de limitación, mediante el depósito de esta cantidad o la aportación de una garantía, por dicha cantidad, que sea aceptable por el tribunal.

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

2.4 Encauzamiento de la responsabilidad

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, sólo pueden interponerse reclamaciones relacionadas con daños por contaminación contra la persona registrada 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, pero las víctimas tendrán que basar sus reclamaciones en las normas generales de responsabilidad civil y normalmente tendrán que probar la negligencia de la persona en cuestión. No obstante, el Convenio prohíbe expresamente las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario del buque. El propietario del buque tiene derecho a repetir 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 del Convenio cuando entren en un puerto o terminal de un Estado Parte o salgan de él.

Las víctimas están legitimadas para ejercer una acción legal directamente contra el asegurador.

2.6 Competencia de los tribunales

Sólo pueden promoverse reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque tanque o su asegurador ante los tribunales del Estado Parte del Convenio en cuyo territorio o mar territorial fueron causados los daños.

3 CONVENIO DEL FONDO

El Convenio del Fondo es un convenio complementario del Convenio de Responsabilidad Civil, y por ésta razón, sólo los Estados que son Parte del Convenio de Responsabilidad Civil pueden constituirse en Parte del Convenio del Fondo y ser, por tanto, Miembros del FIDAC. Como se ha mencionado anteriormente, el FIDAC tiene en la actualidad 73 Estados Miembros.

Las funciones principales del Convenio del Fondo son proporcionar indemnización complementaria a quienes no pueden obtener una indemnización plena por 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.

El FIDAC está financiado por personas que reciben crudo y fuel-oil pesado en sus Estados Miembros tras haber sido transportados por mar.

3.1 Indemnización complementaria

El FIDAC indemniza a toda persona que ha sufrido daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en un Estado Parte del Convenio del Fondo si dicha persona no puede obtener indemnización plena en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil por alguna de las siguientes razones:

- a) No existe responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil porque el propietario del buque puede acogerse a alguna de las causas de exención previstas en el Convenio, por ejemplo un acto de sabotaje;
- b) El propietario del buque es insolvente para cumplir con sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y su seguro es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización;
- c) La cuantía de los daños rebasa el límite de la responsabilidad del propietario en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil.

La experiencia del FIDAC indica que la mayoría de los siniestros entran dentro la tercera categoría, (c).

El FIDAC queda exento de su obligación de indemnizar si prueba que los daños por contaminación fueron consecuencia de un acto de guerra o fueron ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra. Además, el FIDAC no está obligado a indemnizar si el demandante no puede demostrar que los daños fueron consecuencia de un siniestro relacionado con uno o más buques tanque. Por tanto, derrames procedentes de una fuente no identificada no están cubiertos por el Convenio del Fondo.

3.2 Límite de la indemnización

La cuantía de la indemnización pagadera por el FIDAC por cada siniestro está limitada a un total de 60 millones de DEG (83,2 millones de dólares EEUU), cifra que incluye la suma pagada por el propietario del buque (o por su asegurador) en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil<>.

De los 85 siniestros de los que se ha ocupado el FIDAC hasta la fecha, solo uno, el siniestro del TANIO (Francia, 1980), ha dado lugar a reclamaciones que exceden el límite de INDEMNIZACION aplicable al siniestro. En este caso, la INDEMNIZACION que se paga a los reclamantes se reduce proporcionalmente para no exceder la suma máxima de 60 millones de DEG.

En otros siniestros como los del HAVEN (Italia, 1991), AEGEAN SEA (España, 1993), BRAER (Reino Unido, 1993), KEUMDONG N° 5 (Corea, 1993) y SEA PRINCE (Corea, 1995) las cifras reclamadas exceden del límite de INDEMNIZACION aplicable al siniestro pero la valoración de estos daños realizada por los expertos del FIDAC no supera este límite. En estos casos, la INDEMNIZACION que se paga a los reclamantes también se reduce proporcionalmente para no exceder la suma máxima de 60 millones de DEG hasta que la cuantificación de los todos daños sufridos como consecuencia del siniestro no exceda de este límite máximo.

En todos los demás casos, la cuantía total de las indemnizaciones ha sido muy inferior a la cuantía de INDEMNIZACION disponible.

3.3 Método de conversión del límite de INDEMNIZACION en cada moneda nacional

Los límites de INDEMNIZACION establecidos en el Convenio de Responsabilidad Civil y en el Convenio del Fondo fueron expresados originalmente en francos-oro, el denominado franco Poincaré. El Convenio de Responsabilidad Civil establece que las cantidades expresadas en francos-oro deberán ser convertidas en la

moneda nacional del Estado en el que se establezca el fondo de limitación sobre la base del valor oficial de aquella moneda en relación al franco en la fecha en que se establezca el fondo de limitación. La unidad de cuenta en el Convenio del Fondo es la misma que la utilizada en el Convenio de Responsabilidad Civil.

La palabra oficial fue incorporada en el texto del Convenio a propuesta del delegado de Suiza durante una de las últimas sesiones de la Conferencia Diplomática de 1969 que adoptó el Convenio de Responsabilidad Civil. La razón por la que se incorporó esta palabra fue para evitar la utilización del valor mercado del oro como método de conversión.

En 1976 se adoptaron Protocolos que enmiendan los dos Convenios. En estos Protocolos la unidad de cuenta franco-oro fue reemplazada por el Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional (DEG). Un DEG se consideró que equivalía a 15 francos-oro. El DEG deberá ser convertido en la moneda nacional del Estado en el que el fondo de limitación se constituya sobre la base del valor de aquella moneda en relación al DEG en la fecha en que se constituya el fondo de limitación. El Protocolo de 1976 del Convenio de Responsabilidad Civil entró en vigor en 1981 y el Protocolo de 1976 del Convenio del Fondo entro en vigor en 1994.

La cantidad máxima de compensación pagadera de acuerdo con el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo por cada siniestro son 900 millones de francos-oro. En conformidad con el Protocolo de 1976 del Convenio del Fondo, la cantidad de 900 millones de francos-oro fue reemplazada por 60 millones de DEG.

El FIDAC dió por hecho que la conversión del franco-oro a la moneda nacional sería hecha sobre la base del Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional y esta ha sido también la interpretación internacionalmente aceptada. Las razones principales fueron que la palabra oficial había sido incluida en el texto del Convenio de Responsabilidad Civil para evitar la utilización del valor de mercado libre del oro, que el Protocolo de 1976 del Convenio de Responsabilidad Civil había entrado en vigor, y que la unidad de cuenta en los dos Convenios era la misma.

En el siniestro del Haven (Italia, 1991), algunos reclamantes han defendido que la conversión debe ser realizada utilizando el valor de mercado libre del oro, ya que el Protocolo de 1976 del Convenio del Fondo, que reemplazaba el franco-oro por el DEG, no estaba en vigor. El Tribunal de primera instancia de Génova encargado del procedimiento de limitación decidió que la cantidad máxima a pagar por el FIDAC debería ser calculada aplicando el valor de mercado libre del oro que

ascendía a la cantidad de 771.397.947.400 Liras italianas (493 millones de dólares EEUU) (incluyendo la cantidad pagada por el propietario de acuerdo con el Convenio de Responsabilidad Civil), en lugar de 102.643.800.000 Liras italianas (66 millones de dólares EEUU) como defendía el FIDAC, calculados sobre la base del DEG.

El Tribunal de Apelación de Génova ha confirmado esta decisión y el FIDAC ha recurrido a la Corte Suprema de Casación de Italia. Si la decisión adoptada por el Tribunal de primera instancia fuera confirmada, esto podría poner seriamente en peligro el futuro del sistema de compensación establecido por los Convenios.

3.4 Indemnización al propietario del buque

El FIDAC indemniza a los propietarios de buques matriculados en un Estado Parte del Convenio del Fondo o que enarbolan su pabellón de 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 (48 dólares EEUU) por cada tonelada de arqueo del buque en el caso de los buques hasta de 83 333 toneladas; en lo que respecta a buques más grandes, la cuantía pagadera por cada tonelada de arqueo del buque se aumenta hasta alcanzar el máximo de 5 667 000 DEG (7,9 millones de dólares EEUU) para los buques de más de 105 000 toneladas.

El FIDAC queda exento de su obligación de indemnizar al propietario del buque tanque si prueba que los daños se debieron a la conducta dolosa del propietario. También queda exonerado de esta obligación 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, y que los daños ocurrieron como consecuencia de tal incumplimiento.

3.5 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 transacción y pago de las reclamaciones promovidas contra el FIDAC.

La Secretaria, con sede en Londres, tiene al frente a un Director y, que está compuesta por un total de dieciséis funcionarios.

Los idiomas oficiales del FIDAC son el inglés y el francés. Es posible que el español se convierta en idioma oficial del FIDAC cuando un número de Estados Latinoamericanos ratifiquen el Convenio del Fondo.

El FIDAC ha creado cinco oficinas de reclamaciones en La Coruña (España), las Islas Shetland y Milford Haven (Reino Unido), en Kobe (Japón) y Maracaibo (Venezuela) para tramitar la gran cantidad de reclamaciones que resultaron de los siniestros del AEGEAN SEA, BRAER, SEA EMPRESS, NAKHODKA Y NISSOS AMORGOS.

3.6 Contribuciones

Los pagos de indemnizaciones, 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 fuel-oil pesado (denominados hidrocarburos sujetos a contribución) en un Estado Parte del Convenio del Fondo tras haber sido transportados por mar.

Los hidrocarburos sujetos a contribución se contabilizan cada vez que se reciben en los puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro del FIDAC, tras haber sido transportados por mar. El término recibido se refiere 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 haber sido transportados desde otro puerto del mismo país o traídos 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.

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

Existen dos tipos de contribuciones: iniciales y anuales.

Las contribuciones iniciales son pagaderas cuando un Estado se convierte en Miembro del FIDAC.

Las contribuciones anuales están destinadas a hacer frente al pago de las indemnizaciones 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.

El Director del FIDAC entrega una factura a cada contribuyente una vez que la Asamblea ha decidido imponer contribuciones anuales. Las contribuciones anuales son pagaderas el 1º de febrero del año siguiente a aquél en el que la Asamblea haya decidido imponer contribuciones salvo que la Asamblea decida otra cosa. Un Estado no es responsable de las contribuciones impuestas a los contribuyentes de aquel estado, a menos que haya asumido esta responsabilidad voluntariamente.

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 el que figuran las contribuciones recaudadas durante el período 1979-1996. Para dar una idea del coste que el sistema de indemnización supone para los contribuyentes se han incluido en el cuadro las contribuciones anuales pagaderas durante ese período por una persona que hubiera recibido un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución al año (columna a la derecha).

Contribuciones al FIDAC (en libras esterlinas)

	Total de contribuciones £	Contribución por tonelada £	Contribución por 1 millón de toneladas £
Contribuciones iniciales		0,0029456	2 945
Contribuciones anuales			
	750 000	0,0008455	846

1979			
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
1995	43 000 000	0,0391209	39 121
	pagaderas: 1.2.97 23 000 000	0,0192458	19 246

1996			
	" 1.97 46 000 000	Aun no establecidas	Aun no establecidas

Es importante saber si los contribuyentes realmente cumplen con su obligación de pagar al FIDAC. Cuando el Convenio del Fondo fue adoptado en 1971, el concepto de un fondo internacional era algo nuevo. No había experiencia en el funcionamiento de un sistema de esta clase. Se expresaron temores de que la Secretaría del FIDAC podría tener dificultades en recaudar el dinero requerido para pagar las indemnizaciones. Estos temores han sido totalmente injustificados. Los contribuyentes, es decir la industria petrolera ha respondido de una manera excelente. De hecho, hay sólo una cantidad muy pequeña de atrasos.

En lo que respecta a las contribuciones anuales de 1996 vencidas al 1 de febrero de 1997, £23 millones (37,7 millones de dólares EEUU), un 95.46%, habían sido abonadas el 18 febrero pasado <>.

4 LOS PROTOCOLOS DE 1992 DEL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DEL CONVENIO DEL FONDO

4.1 Antecedentes

Una conferencia diplomática celebrada en noviembre 1992 bajo los auspicios de OMI adoptó dos Protocolos que enmiendan el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo con objeto de disponer de límites mas altos y de un ámbito de aplicación mas amplio y así conseguir la viabilidad futura del sistema de compensación establecido por estos Convenios.

4.2 Entrada en vigor

Los Protocolos de 1992 han entrado en vigor en los 15 estados que figuran en el anexo. Estos protocolos entraran en vigor durante 1997 y 1998 en otros 8 estados [ver anexo]. En América Latina, sólo México forma parte del Fondo de 1992. Sabemos que hay varios estados que están tramitando la adhesión a los protocolos de 1992.

4.3 Principales enmiendas

Las principales enmiendas aprobadas por la Conferencia de 1992 comparadas con los textos de los Convenios originales 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 toneladas, 3 millones de DEG (4,2 millones de dólares EEUU);

b) este límite aumenta en escala lineal hasta 59,7 millones de DEG (82,8 millones de dólares EEUU) para los buques de arqueo bruto superior a 140 000.

□ Aumento del límite de la indemnización pagadera por el FIDAC a 135 millones de DEG (187 millones de dólares EEUU). Esta cifra incluye la indemnización pagadera por el propietario del buque en virtud del Protocolo de 1992 del Convenio de Responsabilidad Civil.

□ Un procedimiento simplificado para aumentar las sumas de limitación en los dos Convenios.

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

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

□ Cobertura de los gastos ocasionados por la adopción de medidas preventivas aun 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 han mantenido los elementos básicos de la definición existente pero se ha agregado 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.

□ No se requieren contribuciones iniciales para que aquellos Estados que ratifiquen el Protocolo de 1992 del Convenio del Fondo.

5 RECLAMACIONES DE INDEMNIZACION

5.1 Experiencia

Desde que comenzó a funcionar en octubre de 1978 el FIDAC ha atendido reclamaciones derivadas de unos 75 siniestros. La cantidad total abonada por el FIDAC hasta la fecha, en concepto de indemnizaciones es de £133 millones (218 millones de dólares EEUU).

El caso que supuso los pagos más cuantiosos fue el siniestro del BRAER (Reino Unido, 1993), en que el FIDAC tuvo que pagar a los demandantes £42 millones (69 millones de dólares EEUU). El siniestro del TANIO (Francia, 1980) resultó en pagos a los demandantes de FF222 millones (40 millones de dólares EEUU). En el siniestro del HAVEN (Italia, 1991), la cuantía total de las reclamaciones supera considerablemente el límite de indemnización pagadera en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo. Los siniestros del AEGEAN SEA (España, 1992), KEUMDONG N°5 (República de Corea, 1993), SEKI (Emiratos Arabes Unidos, 1994) y SEA PRINCE (República de Corea, 1995) han resultado en reclamaciones importantes contra el FIDAC. El último siniestro ha sido el del SEA EMPRESS (Reino Unido, 1996) en el que hasta ahora se han realizado pagos a las víctimas de más de £8 millones (13,1 millones de dólares EEUU).

5.2 Transacción y pago

Habida cuenta de que su función es proporcionar a las víctimas de daños debidos a la contaminación una indemnización lo más rápidamente posible, la secretaria del FIDAC esta siempre dispuesta a ayudar a quienes necesitan información sobre cómo presentar una reclamación.

El FIDAC sólo puede transar y pagar una reclamación en la medida en que esté justificada y se ajuste a los criterios establecidos en los Convenios. Por ello, es necesario que quien reclame apoye su reclamación con notas aclaratorias, facturas, recibos y otros documentos. Para ello, el FIDAC ha publicado un Manual de reclamaciones que contiene información básica sobre cómo presentar una reclamación.

El FIDAC coopera 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 & I) en el análisis y pago de las reclamaciones. Tanto la investigación como la evaluación de los daños las realizan conjuntamente el Club P & I y el FIDAC. Normalmente el Club P & I y el FIDAC emplean conjuntamente expertos y abogados que realizan el seguimiento del siniestro y de las operaciones de limpieza, así como asesoran jurídicamente sobre las reclamaciones. En la mayoría de los casos, se emplea personal del International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF). Este empleo conjunto de asesores permite que los reclamantes sometan sus reclamaciones solamente una vez, en vez de someterlas separadamente al asegurador del propietario del buque y al FIDAC. También asegura que las decisiones respecto a una reclamación bajo el Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo no sean contradictorias.

Los expertos nombrados por el FIDAC y el Club P & I tratan de llegar al lugar del derrame lo antes posible. Ellos seguirán las operaciones de limpieza e informarán al Director del FIDAC y al Club P & I sobre la manera en que las operaciones están siendo efectuadas. También aconsejarán a las autoridades sobre las medidas preventivas o las operaciones de limpieza más eficaces. Los expertos discutirán con las autoridades los procedimientos que deben ser tenidos en cuenta a fin de presentar las reclamaciones al Club P & I y al FIDAC rápidamente, y de una manera apropiada (por ejemplo contabilizando los gastos de una forma sistemática). Finalmente, los expertos aconsejarán a las autoridades si ciertas medidas que han sido tomadas o que vayan a ser adoptadas podrán ser consideradas después por el FIDAC como no "razonables". Este procedimiento brinda la oportunidad de tratar sobre medidas antes de que estas sean realmente tomadas y, con ello, se evitan ulteriores disputas sobre indemnización por los gastos incurridos.

El uso de técnicos/expertos y abogados, la cooperación con los Clubes P & I y las facultades que tiene el Director para hacer pagos relativamente altos sin aprobación previa del Comité Ejecutivo facilitan la transacción y el pago de indemnizaciones en un período relativamente corto.

Es importante recalcar que la rapidez (o la falta de rapidez) en la transacción y pago de reclamaciones depende enteramente de la idoneidad de las pruebas presentadas. En los casos de que las reclamaciones estén bien documentadas, muchas veces es posible transarlas en unos meses de la fecha de la presentación de la documentación. Sin embargo, sin documentación suficiente las negociaciones pueden prolongarse considerablemente.

Debe señalarse que el FIDAC solamente estará involucrado en el pago de indemnizaciones en el supuesto que el total de los daños probados que nazcan como consecuencia de un siniestro exceda de el limite de responsabilidad fijado por el Convenio de Responsabilidad Civil (salvo en aquellos pocos casos en los que el propietario del buque esta exonerado de responsabilidad). Por esta razón, el FIDAC no puede hacer ningún pago salvo que el limite de la responsabilidad de el propietario del buque no sea suficiente para indemnizar completamente todos los daños originados a consecuencia del siniestro.

5.3 Admisibilidad de las reclamaciones

El FIDAC sólo puede aceptar las reclamaciones que queden comprendidas en las definiciones de daños ocasionados por contaminación y medidas preventivas establecidas en el Convenio de Responsabilidad Civil y en el Convenio del Fondo.

Los siguientes criterios generales son aplicables a todas las reclamaciones:

- debe efectivamente haberse incurrido en todo gasto/pérdida
- todo gasto debe estar relacionado con las medidas consideradas razonables y justificables
- el gasto/pérdida o daños sufridos por el reclamante son admisibles solamente si puede considerarse que fueron causados por la contaminación y en qué medida
- debe haber una relación de causalidad entre los gastos/pérdidas o los daños comprendidos por la reclamación y la contaminación ocasionada por el derrame
- un reclamante tiene derecho a indemnización sólo si ha sufrido una pérdida económica cuantificable
- un reclamante tiene que demostrar la cuantía de la pérdida o los daños aportando la documentación apropiada u otras pruebas.

El FIDAC ha adquirido una experiencia considerable respecto de la admisibilidad de las reclamaciones. En conexión con la liquidación de reclamaciones el FIDAC ha desarrollado ciertos principios en cuanto a la definición de daños ocasionados por contaminación.

La Asamblea y el Comité Ejecutivo han adoptado varias decisiones importantes a ese respecto. El Director también ha desarrollado esos principios en sus negociaciones con los reclamantes. Las transacciones hechas por el Director y los principios en que se han basado han sido aprobados por el Comité Ejecutivo explícita o implícitamente.

La Asamblea ha manifestado que para el buen funcionamiento del régimen de indemnización establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil y por el Convenio del Fondo, es esencial contar con una interpretación uniforme de la definición de daños ocasionados por contaminación.

(a) Daños materiales

Los siniestros por contaminación suelen producir daños materiales: los hidrocarburos pueden ensuciar embarcaciones pesqueras, artes de pesca, yates, playas, muelles y malecones. El FIDAC acepta los gastos derivados de la limpieza de bienes contaminados. Si esos bienes no pueden limpiarse (por ejemplo, las artes de pesca), el FIDAC abona los costes de reposición, descontando el desgaste. Las medidas adoptadas para luchar contra un derrame de hidrocarburos pueden ocasionar daños en carreteras, muelles y malecones. El FIDAC acepta los gastos que sean razonables por las reparaciones necesarias.

(b) Operaciones de limpieza en tierra y en el mar y daños a los bienes

El FIDAC indemniza los gastos derivados de operaciones de limpieza en el mar o en la costa. Por lo que se refiere a las operaciones en el mar, los gastos pueden estar relacionados con el despliegue de buques, los sueldos de la tripulación, la utilización de barreras flotantes y la aplicación de dispersantes. Por lo que se refiere a las operaciones de limpieza en la costa, éstas pueden dar lugar a gastos importantes relacionados con el personal, el equipo, la utilización de absorbentes, etc. Tales medidas pueden tener que adoptarse para impedir que hidrocarburo llegue a la costa: por ejemplo, colocando barreras flotantes a lo largo del litoral amenazado, o quizá teniendo que utilizar dispersantes en el mar para combatir el derrame de hidrocarburos. Los gastos derivados de tales operaciones se consideran en principio como gastos relacionados con las medidas preventivas. Debe subrayarse, no obstante, que la definición sólo abarca el coste correspondiente a medidas razonables. El criterio de razonabilidad debe ser evaluado basándose en criterios objetivos.

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.

(c) Pérdidas indirectas y pérdidas puramente económicas

El FIDAC acepta en principio las reclamaciones en concepto de pérdidas de ingresos sufridas 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 por 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 próximos a una playa pública pueden sufrir pérdidas 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 suceso.

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 reclamante. 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 se cumple, deberán tenerse en cuenta los siguientes elementos:

- La proximidad geográfica entre la actividad del reclamante y la contaminación
- El grado en que el reclamante dependía económicamente de los recursos afectados
- La posibilidad de que el reclamante dispusiera de otras fuentes de abastecimiento u oportunidades comerciales
- En qué grado la actividad comercial del reclamante formaba parte integrante de la economía de la zona afectada por el derrame.

El FIDAC tiene también en cuenta en qué medida el reclamante podría reducir su pérdida.

(d) Daños al medio ambiente

Un asunto importante es si las reclamaciones por daños al medio ambiente son admisibles y en qué extensión. La Asamblea del FIDAC aprobó en 1980 una importante resolución en la que se afirma que el cálculo de la indemnización "... no deberá efectuarse sobre la base de la cuantificación abstracta de los daños calculada de conformidad con modelos teóricos". En otras palabras, el FIDAC sólo puede pagar una indemnización si el demandante con título legítimo para reclamar con arreglo a la legislación nacional pertinente ha sufrido una pérdida económica cuantificable. Esto significa que no se indemnizan los daños al medio ambiente que no sean de naturaleza económica.

Los daños al medio ambiente marino no pueden ser fácilmente evaluados en términos monetarios, ya que el medio marino no tiene un valor de mercado directo. En años recientes se han formulado modelos en muchos países para evaluar el daño al medio marino. Se considera que cualquier evaluación de daño ecológico al medio marino en términos económicos requeriría grandes suposiciones respecto a las relaciones entre los diferentes componentes del medio marino y los valores económicos. Cualquier cálculo del daño sufrido en términos monetarios tendría que ser necesariamente arbitrario. Por esta razón, se mantiene que sería inapropiado admitir reclamaciones para indemnizar daños a recursos naturales no explotados que no tienen propietario.

Otro importante asunto en este contexto es el impacto del Protocolos de 1992 respecto a la definición de daños por contaminación. Como se ha mencionado ya, el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo fueron enmendados en 1992 mediante la adopción de Protocolos para cada uno de estos Convenios. El Protocolo del Convenio de Responsabilidad Civil contiene un nuevo enunciado de la definición de daños por contaminación. Se agregó un condicionante a efecto de que la indemnización por daños al medio ambiente (que no sea la pérdida de ganancias que resulten de tal daño) debería ser limitada a los costes de las medidas razonables de restablecimiento ya tomadas o que serán tomadas.

Se debe hacer hincapié en que el nuevo texto de la definición no tenía por objeto en modo alguno ampliar el concepto. La Conferencia Diplomática se basó en sus deliberaciones en la política del FIDAC y en los principios desarrollados por los órganos del FIDAC respecto a la admisibilidad de reclamaciones y la interpretación de la definición de daños por contaminación como se enuncia en el texto original del Convenio. Por lo tanto, es correcto decir que la Conferencia Diplomática adoptó el texto modificado de esta definición a fin de codificar la interpretación de la definición desarrollada por el FIDAC.

El costo de medidas adoptadas para reinstaurar el medio ambiente marino puede ser aceptado por el FIDAC en ciertos casos. Esto deberá ser determinado sobre la base de las definiciones de daños ocasionadas por contaminación fijado en el Protocolo de 1992 del Convenio de Responsabilidad Civil. Para ser admisible a efectos de indemnización, las medidas para reinstaurar el medio ambiente deberán cumplir los siguientes criterios:

- El costo de las medidas deberá ser razonable;
- El costo de las medidas no deberá ser desproporcionado en relación con los resultados obtenidos o los resultados que se podrían razonablemente esperarse; y
- Las medidas deberán ser apropiadas y ofrecer una razonable perspectiva de éxito.

El test de la razonabilidad que fija el artículo I.6 del Protocolo 1992 del Convenio de Responsabilidad Civil es un test objetivo, esto es que las medidas deben ser razonables desde el punto de vista objetivo, a la vista de la información disponible cuando las medidas en cuestión fueron tomadas. La indemnización será pagable sólo en lo que se refiera a medidas y restablecimiento ya tomadas o que serán tomadas.

6 UNIFICACION DEL DERECHO

El régimen establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo contribuye a la unificación del derecho en este campo. En este contexto se

debe hacer referencia al Artículo 235 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según ese artículo, los Estados deben cooperar en la aplicación del derecho internacional existente y su ulterior desarrollo en relación con el campo de la responsabilidad para la evaluación e indemnización de los daños, así como para el desarrollo de criterios y procedimientos para el pago de indemnización adecuada. Se hace referencia a los fondos obligatorios de seguro e indemnización.

El FIDAC ha podido contribuir al desarrollo del derecho internacional a través de sus decisiones con respecto a varios siniestros, facilitando también la armonización del derecho entre Estados.

Como las decisiones principales son tomadas por los órganos del FIDAC (la Asamblea y el Comité Ejecutivo), compuestos por representantes de los Estados Miembros, los Gobiernos pueden influenciar el desarrollo del derecho dentro de los Estados Miembros del FIDAC.

7 LOS REGIMENES VOLUNTARIOS DE LA INDUSTRIA PRIVADA

Estos regímenes se crearon al mismo tiempo que se negociaban los correspondientes Convenios internacionales. Estos dos regímenes se denominan TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution) y CRISTAL (Contract regarding a supplement to Tanker Liability for Oil Pollution). 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 finalizan el 20 de febrero de 1997.

8 CONCLUSIONES

Cuando el Convenio del Fondo fue adoptado en 1971, la conferencia diplomática creó una innovación al derecho internacional. El FIDAC es, básicamente una compañía de seguros mutual para siniestros por hidrocarburos establecida por los gobiernos pero financiada por los intereses petroleros.

Es justo decir, que, a la luz diecinueve años de experiencia, el sistema de indemnización establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil y por el Convenio del Fondo ha funcionado extremadamente bien. Eso se debe en gran parte al espíritu de cooperación demostrado por los gobiernos de los Estados Miembros así como por los propietarios de buques, los Clubs de P&I y la industria petrolera.

Mirando particularmente al FIDAC, este ha tenido éxito en crear procedimientos para una rápida indemnización a las víctimas de siniestros de contaminación por hidrocarburos y a bajo coste. También ha contribuido a la armonización del derecho y de la práctica jurídica en el campo de la indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

La próxima finalización de los dos regímenes voluntarios creados por la industria, TOVALOP y CRISTAL el 20 de febrero 1997, hace más urgente la necesidad de ser miembro del FIDAC. Un Estado puede elegir entre el Convenio del Fondo de 1971 y el Convenio del Fondo de 1992. En nuestra opinión tiene mucho más sentido ratificar el Convenio del Fondo de 1992 por cuanto los límites de indemnización y de cobertura son muy superiores. Además, la mayoría de los Estados en los cuales se encuentran los contribuyentes más importantes del FIDAC ya han ratificado los Convenios de 1992. Con lo que un Estado que ratifique el Convenio del Fondo de 1971 puede incrementar considerablemente el coste económico para los contribuyentes de ese Estado.

Las ventajas que tiene para un Estado la ratificación del Convenio del Fondo pueden ser resumidas como sigue. Si hubiese un siniestro que involucre a un buque tanque cargado, una cantidad total de 88 millones de dólares EEUU (Convenios 1969/1971) o 199 millones de dólares EEUU (Convenios de 1992) estará disponible para indemnizar a las víctimas, es decir, al gobierno u otras autoridades que han incurrido en gastos de limpieza o costes para prevenir o minimizar el daño por contaminación, y a los individuos privados que hayan sufrido daños, por ejemplo pescadores cuyos botes y redes hayan sido contaminados o que sufran pérdida de ingresos como resultado de la contaminación. Esta indemnización es independiente de la bandera del buque tanque, la propiedad de la carga o el lugar en que ocurra el siniestro, siempre que el daño se haya sufrido dentro del territorio, incluyendo el mar territorial (Convenios 1969/1971) o zona económica exclusiva (Convenios de 1992), de un Estado Miembro.

El Convenio del Fondo de 1971 está en vigor en 73 Estados y el del Fondo de 1992 en 15 Estados. El Convenio del Fondo de 1992 entrará en vigor en los próximos meses en otros ocho Estados. Sabemos que hay estados en América Latina, por ejemplo Argentina, Brasil, Costa Rica, Chile, Ecuador, Honduras, Panamá, Perú y Uruguay que están examinando la posible ratificación del Convenio del Fondo. Debemos recomendar a todos estos estados que ratifiquen el Convenio del Fondo 1992 por cuanto su ámbito de aplicación y límite de responsabilidad son mucho más amplio que los del Convenio original. Es probable, por lo tanto, que pronto el FIDAC tenga más Estados Miembros procedentes de América Latina.

ANEXO

Estados Partes de los Protocolos de 1992 que enmiendan el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del Fondo al 16 de mayo 1997

<i>Estados para los que están en vigor los Protocolos</i>		
<i>(y que, por tanto, son Miembros del Fondo de 1992)</i>		
<p>Alemania</p> <p>Australia</p> <p>Bahrein</p> <p>Dinamarca</p> <p>Finlandia</p> <p>Francia</p> <p>Grecia</p> <p>Islas Marshall</p>		<p>Japón</p> <p>Liberia</p> <p>México</p> <p>Noruega</p> <p>Omán</p> <p>Reino Unido</p> <p>Suecia</p>
<i>Estados que han depositado instrumentos de ratificación, pero para los que los Protocolos no entran en vigor hasta la fecha indicada</i>		
<p>Mónaco</p>		<p>8 noviembre 1997</p>

Países Bajos	15 noviembre 1997
Túnez	29 enero 1998
Bahamas	1 abril 1998
Chipre	12 mayo 1998
Irlanda	16 mayo 1998
República de Corea	16 mayo 1998
España	16 mayo 1998

<i>Estados para los que está en vigor el Protocolo</i>	
Egipto	España
<i>Estado que ha depositado instrumento de ratificación pero para el que el Protocolo no entra en vigor hasta la fecha indicada</i>	
Suiza	4 julio 1997
 Estados Partes tanto del Convenio de responsabilidad civil de 1969 como del Convenio del Fondo de 1971	

al 16 de mayo 1997

(y que, por tanto, son Miembros del Fondo de 1971)

Estados que han ratificado el Convenio del Fondo de 1971

Albania	Gabón	Nigeria
Argelia	Gambia	Papúa Nueva Guinea
Barbados	Ghana	Polonia
Bélgica	India	Portugal
Benin	Indonesia	Qatar
Brunei Darussalam	Islandia	República Arabe Siria
Camerún	Italia	Saint Kitts y Nevis
Canada	Kenya	Seychelles
Colombia	Kuwait	Sierra Leona
Côte d'Ivoire	Malasia	Sri Lanka
Croacia	Maldivas	Tonga
Djibouti	Malta	Tuvalu
Emiratos Arabes Unidos	Marruecos	Vanuatu
Eslovenia	Mauritania	Venezuela
Estonia	Mauricio	Yugoslavia

Federación de Rusia	Mozambique	
Fiji	Nueva Zelanda	
<i>Estados que han ratificado el Convenio del Fondo de 1971, pero que también han depositado instrumentos de denuncia que entran en vigor el 15 mayo 1998</i>		
Alemania	Francia	Noruega
Australia	Grecia	Omán
Bahamas	Irlanda	Países Bajos
Bahrein	Islas Marshall	Reino Unido
Chipre	Japón	República de Corea
Dinamarca	Liberia	Suecia
España	México	Suiza
Finlandia	Mónaco	Túnez

Estados Partes del Convenio de responsabilidad civil de 1969

pero no del Convenio del Fondo de 1971

al 16 mayo de 1997

(y que, por tanto, no son Miembros del Fondo de 1971)

Arabia Saudita	Georgia	Perú
Belice	Guatemala	República Dominicana
Brasil	Guinea Ecuatorial	San Vicente y las
Camboya	Kazajstán	Granadinas
Chile	Letonia	Senegal
China	Líbano	Singapur
Ecuador	Luxemburgo	Sudáfrica
Egipto	Nicaragua	Yemen
	Panamá	