

FONDO COMPLEMENTARIO

FC 2003

Fondos internacionales de indemnización de daños
debidos a la contaminación por
hidrocarburos(FIDAC)

International Oil Pollution Compensation Funds



Los FIDAC tienen origen en el accidente del B/T *Torrey Canyon* que encallo en 1967 en las islas Sorlingas contaminando las costas del Reino Unido y Francia.

URUGUAY toma contacto con FIDCAC el 8 Feb de 1997 cuando el B/T San Jorge, que se dirigía hacia Brasil cargado con 58.000 m³ de petróleo, encallara a 20 MN de Punta del Este, derramando unos 15.000 m³. Parte de ese derrame llegó a las playas de Punta del Este ,en plena temporada estival impactando en diferentes lugares de la costa, a lo largo de 30 Km.

Punta del Este- Playa Brava-Febrero 1997



SAN JORGE OIL SPILL: AN EXPERIENCE FROM URUGUAY

Miguel Alberto Nodar

ANCAP, Oil Division, Industrial Safety and Environment Department
Humboldt 3900
Montevideo 11.900, Uruguay

Maria del Rosario Martino

ANCAP, Environmental Engineering Department
Av. Libertador s/n
Montevideo 11.900, Uruguay

<http://ioscproceedings.org/doi/abs/10.7901/2169-3358-1999-1-1107>

ABSTRACT: *This poster presentation refers to the response actions to an oil spill that took place in front of the Maldonado coast line, near Punta del Este, the principal tourist resort in Uruguay, South America. The spill was caused by the collision of the tanker San Jorge against a rocky formation that did not appear on the nautical charts.*

This tanker, of Panamanian flag, was transporting 60,000 tons of Cañadon Seco crude oil from Comodoro Rivadavia (Argentina) to San Sebastian (Brazil). The collision caused initially a spill that was controlled with dispersants, but 2 days later adverse meteorological conditions drove the spill toward the coast, impacting an extension of 25 km. Floating booms were deployed before at the entrance of a creek and a lagoon, both of them of high ecological sensitivity, so it only remained to prepare cleanup actions at the beaches. These response actions had to be very quick because the spill occurred in the middle of the summer, with Punta del Este full of tourists. The actions were successful, and in 2 weeks the beaches were kept almost completely clean.

Discussion

In February 1997, the principal tourist resort of Uruguay, Punta del Este, was affected by an oil spill. The Panamanian flag tanker *San Jorge*, which was transporting 58,800 tons of Cañadon Seco crude oil (26.5° API) across the Atlantic Ocean, from Comodoro Rivadavia (Argentina) to San Sebastian (Brazil), collided with a rocky formation, at 40 km in southwest direction from Punta del Este. The accident took place on February 8th, at 3:50 PM, at the position 35°16' / 55°06'. The depth at this point is about 25 m. The collision caused the breakage of the tanker cask, damaging three of its 12 storage compartments. The volume spilled is estimated at 6,000 tons.

The National Contingency Plan was activated, under National Army leadership. The first actions were the lightening of the tanker load, with the assistance of the tankers *Toba Pegasso*, which lightened 8,000 tons, and *San Martin* (14,000 tons). This crude oil was received by ANCAP, at José Ignacio Terminal.

The spill, that covered an area of 2,000 by 300 m, was treated with dispersants, mostly by aerial application from the Argentinian aircraft CASA 212, and some from support ships. The dispersants used (total volume 38,000 liters) were COREXIT 9527,

Dasic, and Noble, all of them of low toxicity. Simultaneously with the dispersants application, floating booms were deployed at Maldonado Creek and Jose Ignacio Lagoon entrances, in order to prevent those areas, of high ecological sensitivity, from being affected.

Until this, the weather was calm, but on February 10th, it began to blow a 40-knot south wind, called "Pampero Sucio," and the spill was driven toward the coast. As a result of this, approximately 600 tons of crude reached the coastline, along 25 km of beaches, between Punta del Este and Jose Ignacio. Besides, the south coast of "Isla de Lobos" (one of the main world reserves of sea furs) was affected. The cleanup at the beaches was carried out by use of absorbent booms and manual collection.

Conclusions

The National Contingency Plan provided an appropriate coordination in order to have the necessary resources available for the response to the spill. The cleanup operations were effective and as fast as required. There was an ecological effect at "Isla de Lobos."

Biography

Miguel Alberto Nodar was born May 29, 1960 in Montevideo, Uruguay. Ing. Ind. University of Uruguay (Faculty of Engineering), 1984.

References

1. Photographic register, "Derrame buque San Jorge," Environmental Engineering, ANCAP, Uruguay.
2. Photographic register, "Accidente Marítimo—Buque Tanque San Jorge," National Army, Uruguay.
3. Video register, "Incidente Buque Tanque San Jorge," National Army, Uruguay.

Que son los FIDAC:

Son 2 organizaciones intergubernamentales:

- el Fondo 92, del cual Uruguay a raíz del incidente mencionado aprobó por Ley 16.820 de abril de 1997.-
- Fondo Complementario (FC 2003), No aprobado por URUGUAY

Su Misión: Facilitar la indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de petroleros.

ANTECEDENTES

- Originariamente se crearon el CLC 69 y el FONDO 71, estos se enmendaron en 1992 con dos Protocolos, que se conocen como CLC 92 y el Convenio del Fondo 92.
- Entraron en vigor en mayo de 1996. Fue necesario enmendarlos: “SI”.---Porque---?
 - 1.El paso del tiempo hizo que se incrementaran los montos reclamados,
 - 2.Aumento en el tamaño de los buques,
 - 3.Aumento del nivel de actividad etc.,Haciendo necesario incrementar la cuantía de indemnización.
- Para constituirse en Partes en el Convenio del Fondo92 , los Estados deben constituirse también en Partes en el CLC 92.
- Pero posteriormente ocurrieron siniestros de mucho impacto en la opinión pública, como fueron los accidentes del *Erika en 1999* y del *Prestige en 2002*
- Que llevaron que se adoptara un 3er instrumento, que es el FC 2003, que pone a **disposición** indemnización adicional a la disponible en virtud del FONDO 92 en los Estados que sean parte en este Protocolo FC 2003.-

La OMI es quien auspicia estos convenios, también auspicia otros regímenes de indemnización

HAY REGÍMENES INTERNACIONALES DE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN PARA:

HIDROCARBUROS COMO CARGA



HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE



PASAJEROS

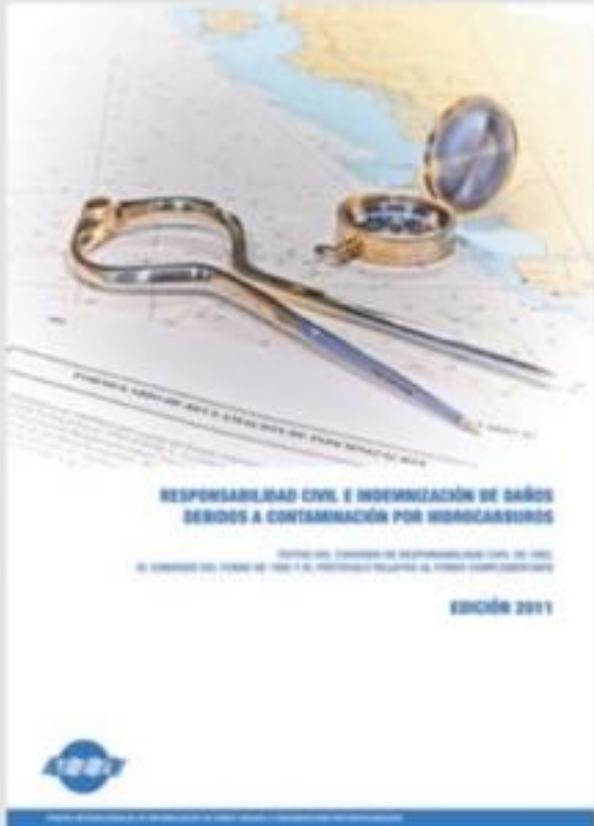


REMOCIÓN DE RESTO DE NAUFRAGIO



Como funcionan: “POR NIVELES”

HIDROCARBUROS COMO CARGA



Régimen de indemnización

Tercer nivel
Fondo Complementario

Segundo nivel
Convenio del Fondo de 1992

Primer nivel
Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

Fuente de financiación

Recaudaciones sobre receptores de hidrocarburos en los Estados Miembros del Fondo Complementario

Recaudaciones sobre receptores de hidrocarburos en los Estados Miembros del Fondo de 1992

Propietario del buque
(responsable jurídicamente)

Organismo pagador

Fondo Complementario

Fondo de 1992

Seguro (P&I Clubs)

Damnificados

CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL, CLC 92 : “Ámbito de aplicación”

- A daños debidos a la contaminación por hidrocarburos persistentes procedentes de B/T.
- Abarca daños debidos a la contaminación sufridos en el territorio, mar territorial, o ZEE de un Estado Parte en el Convenio.
- El Estado de abanderamiento del B/T y la nacionalidad del propietario del buque son irrelevantes para determinar el ámbito de aplicación.
- La expresión “daños ocasionados por contaminación” se define como pérdidas o daños causados por la contaminación.
- Respecto de los daños ambientales (aparte de la pérdida de beneficios resultante del deterioro del medio ambiente) la indemnización está limitada a gastos contraídos o que se vayan a contraer por concepto de las medidas razonables de restauración del medio ambiente contaminado.
- La noción de daños ocasionados por contaminación incluye medidas, dondequiera que se tomen, para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación en el territorio, mar territorial o ZEE, o zona equivalente de un Estado Parte en el Convenio ('medidas preventivas').
- Los gastos contraídos por las medidas preventivas son recuperables aun cuando no ocurra derrame de hidrocarburos, siempre y cuando haya una amenaza grave e inminente de daños por contaminación.
- El CLC 92 comprende los derrames de hidrocarburos de la carga o de combustible, procedentes de naves aptas para la navegación marítima cargadas, y en ciertas circunstancias sin carga, construidas o adaptadas para el transporte de hidrocarburos a granel como carga (pero no buques de carga seca).
- Los daños ocasionados por hidrocarburos no persistentes, tales como gasolina, aceite diésel ligero, queroseno, etc., no están comprendidos dentro del ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992.

Características generales

- **Responsabilidad objetiva** del propietario registral del buque (encauzamiento de la responsabilidad al propietario)
- **Limitación de responsabilidad** basada en el arqueo bruto del buque
- Los propietarios de buques deben tener **seguro** obligatorio de terceros y un certificado
- Pocas exenciones de responsabilidad

Responsabilidad objetiva

El propietario de un B/T tiene la responsabilidad objetiva (es decir, es responsable aún en ausencia de falta) de los daños causados por la contaminación resultante del derrame de hidrocarburos procedente de su buque como consecuencia de un siniestro.

Queda exento de responsabilidad en virtud del CRC92 solamente si demuestra que:

- a) los daños se debieron a un acto de guerra o a un desastre natural grave, o
- b) los daños se debieron totalmente al sabotaje de terceros, o
- c) los daños se debieron totalmente a la negligencia de las autoridades públicas respecto al mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.

• Limitación de la responsabilidad

- El propietario de un buque tiene derecho normalmente a limitar su responsabilidad en virtud del CLC 92.
- El 1 de noviembre de 2003 se aumentaron los límites en aproximadamente un 50,37 %. Los límites aumentados son:
 - a) para un buque que no exceda de 5.000 Ton Arqueo; “ 4.5:” DEG (unos USD 6,29:)
 - b) para un buque cuyo arqueo esté comprendido entre 5.000 y 140.000 Ton, “4,5: DEG” (unos USD 6,29:), más 631 DEG (USD 881) por cada unidad adicional
 - c) para un buque cuyo arqueo sea = o mayor a 140.000Ton, “90: DEG”(USD 125:)
- Si se demuestra que los daños por contaminación fueron resultado de la actuación u omisión personales del propietario del buque, cometidas con intención de causar daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños, el propietario del buque perderá el derecho a limitar su responsabilidad.

Seguro obligatorio

- El propietario de un B/T que transporte como carga más de 2.000 ton de hidrocarburos persistentes está obligado a mantener un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del CLC 92.
- Los B/T deben llevar a bordo un certificado que atestigüe la cobertura del seguro. Este certificado también es obligatorio para los buques que enarboles el pabellón de un Estado que no sea Parte en el CLC 92 cuando entren o salgan de un puerto o instalación terminal de un Estado Parte en dicho Convenio.
- Las reclamaciones de daños por contaminación pueden promoverse directamente contra el asegurador o quien proporcione la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario por daños debido a contaminación

Competencia de los tribunales

Sólo pueden promoverse reclamaciones de indemnización en virtud del CLC 92 contra el propietario del buque o su asegurador ante los tribunales del Estado Parte del Convenio en cuyo territorio, mar territorial o ZEE se produjeron los daños

El Fondo 92 no paga indemnización si:

- a) los daños ocurrieron en un Estado no Miembro del Fondo 92; o
- b) los daños por contaminación fueron consecuencia de un acto de guerra u ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra; o
- c) el demandante no puede demostrar que los daños fueron consecuencia de un siniestro relacionado con uno o más buques tal como queda definido (es decir, naves aptas para la navegación marítima o artefactos flotantes en el mar de cualquier tipo construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga).
- **Límite de indemnización: “203: DEG” (unos U\$ 285:)**

Competencia de los tribunales

Las acciones judiciales por indemnización contra el Fondo 92 sólo pueden interponerse ante los tribunales del Estado Parte en ese Convenio en cuyo territorio, mar territorial o ZEE, se produjeron los daños.

La experiencia en siniestros ocurridos ha demostrado que la mayor parte de las reclamaciones se han liquidado extrajudicialmente.

Financiación del Fondo de 1992

- El Fondo 92 se financia mediante contribuciones que se imponen a toda persona que haya recibido durante un año civil más de 150.000 ton de petróleo crudo y fueloil pesado en un Estado Parte del Convenio Fondo 92.
- Se aplica tanto si el receptor de los hidrocarburos es una autoridad gubernamental, como si es una empresa estatal o empresa privada.
- Los hidrocarburos sujetos a contribución se contabilizan, cada vez que se reciben en los puertos o las terminales de un Estado Miembro, tras haber sido transportados por mar.
- Se entiende la recepción de hidrocarburos los recibidos en tanques o depósitos inmediatamente después de su transporte por mar. En este contexto el lugar de carga es irrelevante; los hidrocarburos pueden haber sido importados del extranjero, haberse transportado desde otro puerto del mismo Estado o transportado en B/T desde una plataforma de producción mar adentro.

PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO –FC 2003

- El 3 de marzo de 2005 se constituyó un 3er nivel de indemnización mediante un FC en virtud de un Protocolo adoptado en 2003.
- Hasta la fecha, 32 Estados han ratificado dicho Protocolo
- El FC 2003 ofrece una indemnización adicional a la disponible en virtud del Fondo 92, por daños de contaminación en los Estados Parter
- En consecuencia, la cuantía total disponible para la indemnización de cada siniestro por daños debidos a la contaminación en los Estados que sean Miembros del FC 2003 asciende a 750 millones de DEG (unos USD 1050:), incluidas las cuantías pagaderas en virtud del CLC 92 y del Fondo 92 (unos USD 283:)
- La afiliación al FC 2003 es optativa, todo Estado que sea Miembro del Fondo 92 puede adherirse al FC 2003.

CONTRIBUCIONES DEL FC 2003

- Las contribuciones anuales al FC 2003, respecto de c/ Estado Miembro, serán pagadas por toda persona que durante cualquier año civil haya recibido hidrocarburos en cantidades que excedan de 150.000 Ton tras su transporte marítimo hasta los puertos y/o terminales en ese Estado.
- Sin embargo, el sistema de contribuciones para el FC 2003 difiere del sistema del Fondo 92 en que, a los efectos del pago de las contribuciones, se considerará que cada Estado Miembro recibe cada año como mínimo 1: de toneladas de hidrocarburos.-
- El FC 2003 tiene un fondo general que solo cubre gastos administrativos. Por este motivo, se establecerá un Fondo de Reclamaciones para todo siniestro, por el que el Fondo Complementario tenga que pagar indemnización.
- No se han producido siniestros en los que haya intervenido FC 2003.-

STOPIA Y TOPIA

El régimen de indemnización creado por CLC 92 y el Fondo 92 tenía por objeto una proporción adecuada, entre los **sectores naviero y petrolero**, por las consecuencias económicas originadas por derrames de hidrocarburos procedentes de B/T.-

Para corregir el desequilibrio creado por la constitución del FC 2003 (financiado por el sector petrolero), el International Group of P&I Clubs (grupo de 13 mutuas de seguros que entre ellos facilitan seguro de responsabilidad al 98 % aproximado de la flota mundial de B/T); introdujo 2 acuerdos, de carácter voluntario entre los propietarios de buques, con fin de resarcir al Fondo 92:

1. El Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanques pequeños **(STOPIA)** 2006, y el
2. Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanques **(TOPIA)** 2006.

En virtud del STOPIA, el propietario del B/T resarcirá al Fondo 92 de los pagos de indemnización que haya hecho a reclamantes hasta la suma de 20: DEG (USD 28:

En virtud del TOPIA 2006, el propietario del buque resarcirá al FC 2003 en el 50 % de los pagos de indemnización. En 2016 se revisaron y adecuaron estos convenios

Conclusiones

Las ventajas generales de constituirse en parte del FC 2003, en general, son las mismas que existen para el Fondo 92.-

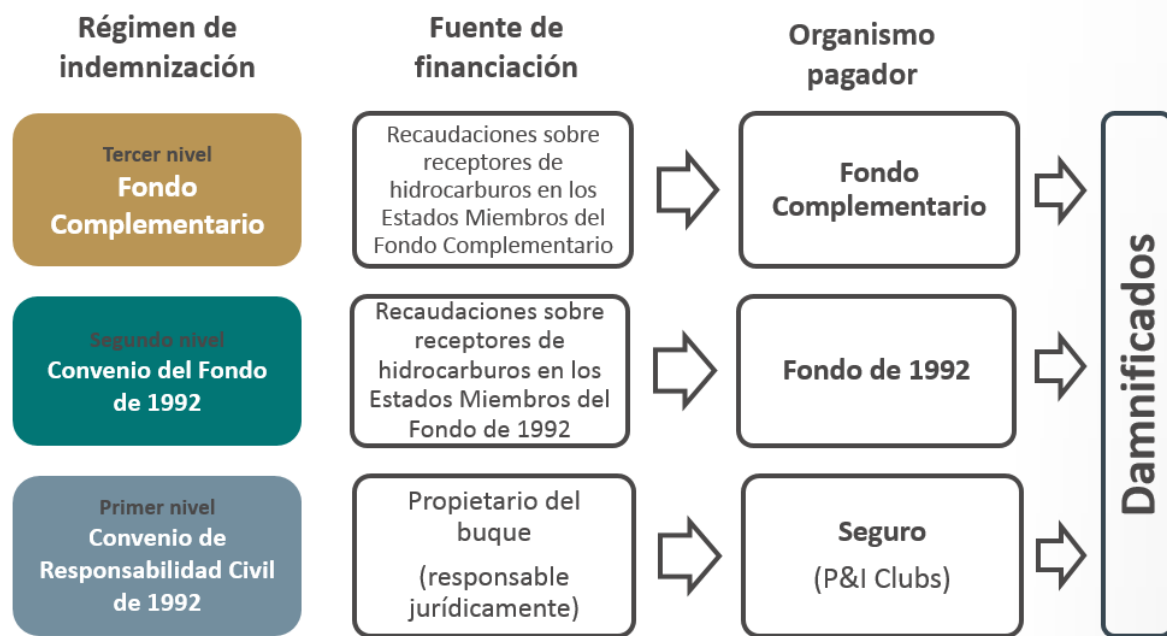
Si bien decidir constituirse en parte del FC 2003 amerita un análisis de mayor profundidad por parte de las autoridades. En principio su adhesión llevaría a un incremento contributivo de unas 4.000 Libras anuales. Que en caso de un accidente de características catastróficas nos permitiría acceder a una cobertura mucho más amplia (desde los actuales US\$ 285: que cubre el FONDO 92, a unos US\$ 1.050: del FC 2003.-

También debemos tener en cuenta que si bien desde la entrada en vigor del FC 2003 no ha sido necesaria su utilización, en caso de ocurrir un siniestro que cayera dentro de los límites del FC 2003, la contribución adicional puede ser importante.

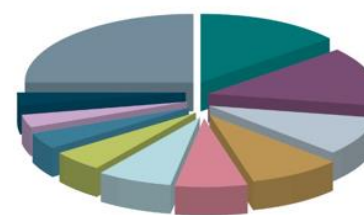
En vista de lo expresado, Uruguay debería comenzar a estudiar a través de las diferentes reparticiones del Estado que actúan en la aprobación de convenciones marítimas internacionales, las Ventajas y Desventajas de integrarse al FC 2003.

Se entiende que también es de interés también la contribución y conocimiento sobre el tema, del sector privado (CENAVE, AUDM etc.) .-

- El Fondo 92 y el precedente Fondo 71 han intervenido en 150 siniestros de diferente magnitud en todo el mundo. En la gran mayoría, todas las reclamaciones se han resuelto extrajudicialmente, bajo acuerdo amistosos, con aplicación uniforme del régimen de indemnización y trato igualitario para todos los demandantes

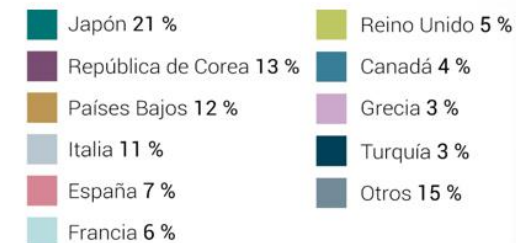


Fondo de 1992 (2016)



10 Estados constituyen el 74% de las contribuciones

Fondo Complementario (2016)



10 Estados constituyen el 85% de las contribuciones

El Tribunal dictó sentencia en noviembre de 2017, en la que confirmó que, de acuerdo con el Convenio del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 era responsable por daños sufridos como consecuencia del derrame, aunque cuantificó las reclamaciones de indemnización por una suma muy superior a las cuantías determinadas por el Fondo, reconociendo daños tanto de naturaleza moral como ambiental y adjudicando más de €1 600 millones en concepto de indemnización. Este monto incluye €1 570 millones pagaderos al Gobierno español y €61 millones pagaderos al Gobierno francés, así como varias sumas pagaderas a demandantes particulares. El Fondo de 1992 apelará contra la sentencia ante el Tribunal Supremo.

Un petrolero vierte 10.000 toneladas de crudo frente a Corea del Sur tras una colisión

Una barcaza chocó contra el 'Hebei Spirit' mientras estaba anclado frente al puerto de Daesan. La región de Taean, donde está ubicado el puerto de Daesan, es famosa en Corea del Sur por sus playas y alberga un parque nacional marítimo, donde muchas especies de aves hacen pequeñas escalas para alimentarse.

<http://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#140-07-December-2007>



SERVICIOS DE DOCUMENTOS NOTIFICACIÓN EN LÍNEA SNP IDIOMA

ACERCA DE LOS FIDAC PUBLICACIONES NOTICIAS Y ACONTECIMIENTOS SINIESTROS INDEMNIZACIÓN CONTACTO

Siniestros Mapa Estadísticas Cuadro sinóptico de los siniestros

Siniestros por región Seleccione una región

Filtro Mapa: Fondo de 1992, Fondo Complementario, Fondo de 1971

Siniestros pendientes, Casos cerrados, Reiniciar mapa

Rango Año: 1978 - 2018

Siniestro: Hebei Spirit

Mapa Satélite

Fecha del siniestro: 07.12.2007

Lugar del siniestro: Taean (República de Corea)

Causa del siniestro: Abordaje

Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada): 10900

Zona afectada: Las tres provincias meridionales de la costa occidental de la República de Corea

Estado de abanderamiento del buque: República Popular de China

Arqueo bruto: 146848

Aseguradora P&I: China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I) Club /

Lista de siniestros del Fondo de 1992 abiertos al 31 de diciembre de 2017

BUQUE	LUGAR DEL SINIESTRO	AÑO
<i>Prestige</i>	España	2002
<i>Solar 1</i>	Filipinas	2006
<i>Volgoneft 139</i>	Federación de Rusia	2007
Hebei Spirit	República de Corea	2007
<i>Redfferm</i>	Nigeria	2009
<i>Haekup Pacific</i>	República de Corea	2010
<i>Alfa I</i>	Grecia	2012
<i>Nesa R3</i>	Omán	2013
<i>Double Joy</i>	Malasia	2014
<i>Trident Star</i>	Malasia	2016
<i>Agia Zoni II</i>	Grecia	2017

Hebei Spirit: 10 años después del siniestro

El 7 de diciembre de 2017, marcó el 10 aniversario del siniestro del *Hebei Spirit* que ocurrió en la costa occidental de la República de Corea, derramando unas 10 900 toneladas de hidrocarburos crudos en el mar y contaminando fuertemente la península de Taean y las islas cercanas. Este siniestro ha llegado a ser el derrame más importante en la historia de los FIDAC en términos de reclamaciones de indemnización, con más de 127 000 reclamaciones presentadas.

Como resultado de una cooperación excelente entre el Gobierno de la República de Corea, el Skuld Club y los FIDAC, después de 10 años, el 99,9 % de las reclamaciones se han liquidado, y se espera que las reclamaciones restantes se finalicen en un futuro próximo.



> 127 000

RECLAMACIONES
PRESENTADAS

KRW 322 000 millones

DISPONIBLES
PARA EL PAGO DE
INDEMNIZACIONES



10 900

toneladas
DE HIDROCARBUROS
DERRAMADOS

345 km

DE LITORAL
CONTAMINADO



SKULD



Ministry of Oceans
and Fisheries

Los tribunales coreanos, siguiendo los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, han logrado la solución de la mayoría de las reclamaciones en un tiempo relativamente corto dada la magnitud del siniestro.

Con arreglo a la Ley especial de 2008 para la prestación de ayuda a los habitantes afectados por el siniestro y la restauración del medio marino después del siniestro del *Hebei Spirit*, el Gobierno de la República de Corea se comprometió a pagar a todos los reclamantes una indemnización por encima de los límites del Skuld Club y el Fondo de 1992 y ha estado pagando a todos los reclamantes la totalidad de la cantidad reconocida de sus reclamaciones, y, además, ha subrogado esas reclamaciones contra el Fondo de 1992. En la práctica, el Gobierno coreano es el único reclamante que recibe indemnización a prorrato y el Fondo de 1992 ha estado haciendo pagos de indemnización a la República de Corea a un nivel de pagos del 60 %, con el pago de KRW 129 000 millones.

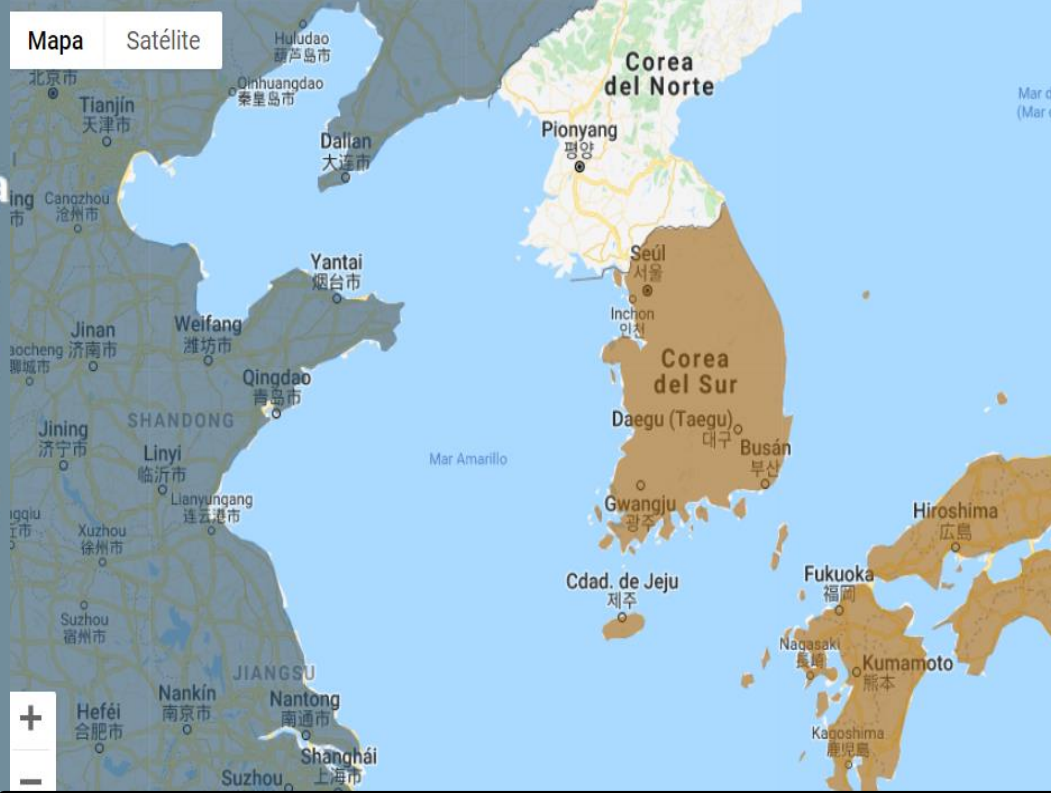
Seleccione Estado Miembro

República de Corea

VER LISTA

Filter map

- Protocolo relativo al Fondo Complementario
- Convenio del Fondo de 1992
- CRC de 1992
- CRC de 1969
- Reiniciar mapa



Convenios	En vigor
Protocolo relativo al Fondo Complementario:	06/08/2010
Convenio del Fondo de 1992:	16/05/1998
CRC de 1992:	16/05/1998
Convenio del Fondo de 1971:	08/03/1993 - 15/05/1998
CRC de 1969:	18/03/1979 - 15/05/1998

Siniestros conexos

Hebei Spirit, N°7 Kwang Min, N°11 Hae Woon, Jeong Yang, Kyung Won, Duck Yang, Hana, Buyang, Kyungnam N°1, Osung N°3, Jeong Jin N°101, N°1 Yung Jung, Yuil N°1, Yeo Myung, Sea Prince, Dae Woong, Boyang N°51, Sung Il N°1, Keumdong N°5, Sambo N°11

Hidrocarburos sujetos a contribución notificados en 2016
134 160 040

Porcentaje del total de hidrocarburos sujetos a contribución notificado
Al Fondo de 1992: 8,83%
Al Fondo Complementario: 13,40%

법령, 판례 등 모든 법령정보를 한 번에 검색 OK !

COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE GUARANTEE ACT

[Enforcement Date 15. Oct, 2014.] [Act No.12829, 15. Oct, 2014., Partial Amendment]

해양수산부 (해사안전정책과)044-200-5828, 5841

Estados Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario
al 1de octubre de 2018
(y que por lo tanto son Miembros del Fondo Complementario)

32 ESTADOS PARTES EN EL PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO

Alemania	Estonia	Montenegro
Australia	Finlandia	Noruega
Barbados	Francia	Nueva Zelandia
Bélgica	Grecia	Países Bajos (Reino de los Países Bajos) ^{<S>}
Canadá	Hungría	Polonia
Congo	Irlanda	Portugal
Croacia	Italia	Reino Unido
Dinamarca	Japón	República de Corea
Eslovaquia	Letonia	Suecia
Eslovenia	Lituania	Turquía
España	Marruecos	

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución notificados en 2016, al 31 de diciembre de 2017 (toneladas)	% del total
Japón	205 906 105	20,57 %
República de Corea	134 160 040	13,40 %
Países Bajos (Reino de los Países Bajos)	121 317 141	12,12 %
Italia	110 493 179	11,04 %
España	72 084 160	7,20 %
Francia	62 022 216	6,20 %
Reino Unido	51 878 812	5,18 %
Canadá	39 251 732	3,92 %
Grecia	28 864 659	2,88 %
Turquía	28 415 356	2,84 %
Suecia	23 178 981	2,32 %
Alemania	22 359 835	2,23 %
Australia	19 069 963	1,90 %
Portugal	15 854 208	1,58 %
Finlandia	11 773 821	1,18 %
Lituania	9 315 746	0,93 %
Noruega	8 453 261	0,84 %
Croacia	7 351 293	0,73 %
Dinamarca	7 313 245	0,73 %

Croacia	7 351 293	0,73 %
Dinamarca	7 313 245	0,73 %
Polonia	7 119 400	0,71 %
Bélgica	3 611 894	0,36 %
Irlanda	3 129 013	0,31 %
Estonia	2 212 090	0,22 %
Barbados	1 000 000	0,10 %
Hungría*	1 000 000	0,10 %
Letonia*	1 000 000	0,10 %
Montenegro*	1 000 000	0,10 %
Eslovaquia*	1 000 000	0,10 %
Eslovenia*	1 000 000	0,10 %
Total	1 001 136 150	100 %