



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT17/3/2	
Fecha	27 septiembre de 2017	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A22	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC69	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA14	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:

Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.

Resumen:

El *Prestige* se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España). Se derramaron aproximadamente 63 272 toneladas de fueloil pesado. El derrame de los hidrocarburos tuvo repercusiones considerables en empresas dedicadas a la pesca, la acuicultura y el turismo en España y Francia, países en los que se llevó a cabo una limpieza exhaustiva y se aplicaron medidas preventivas. También se aplicaron medidas preventivas en Portugal.

El Fondo de 1992 ya ha recaudado todas las contribuciones pagaderas en relación con este siniestro y ha establecido un Fondo de Reclamaciones Importantes para abonar todas las indemnizaciones a que dé lugar el siniestro.

La cuantía disponible para indemnizaciones en el siniestro del *Prestige* en virtud de los Convenios asciende a €171,5 millones. El Fondo de 1992 ya ha abonado unos €121 millones de indemnización a las víctimas de este derrame. Aún quedan otros €27,7 millones de indemnización del Fondo de 1992. Además, hay €22,8 millones disponibles del monto depositado por el asegurador del propietario del buque, el London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London P&I Club), en el Juzgado penal de Corcubión.

En enero de 2016 el Tribunal Supremo español dictó sentencia, declarando que el capitán del *Prestige* era criminalmente responsable por los daños causados al medio ambiente, con responsabilidad civil. La sentencia también declaró que el propietario del buque tenía responsabilidad civil sin derecho a limitar su responsabilidad y que su asegurador, el London P&I Club, tenía responsabilidad civil hasta el límite de su póliza de seguro de US\$1 000 millones. En dicha sentencia, se dictaminó que el Fondo de 1992 tenía responsabilidad civil dentro de los límites estipulados por el Convenio del Fondo de 1992. Además, se decidió deferir la cuantificación de los daños a favor de la Audiencia Provincial de La Coruña (sección de lo civil).

El capitán presentó un incidente de nulidad de la sentencia del Tribunal Supremo, pero el Tribunal Supremo lo rechazó. El capitán también interpuso un recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional, pero este Tribunal le ha denegado dicho

recurso. No se sabe si el capitán apelará ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos.

Tras la sentencia del Tribunal Supremo, el asunto fue remitido a la Audiencia Provincial de La Coruña (sección de lo civil) para la cuantificación de los daños.

En Francia quedan 94 acciones pendientes. Los procedimientos contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación que certificó el *Prestige*, también están pendientes.

Novedades:

El Fondo de 1992, con la ayuda de sus expertos, ha examinado la información que los reclamantes han presentado a la Audiencia Provincial de La Coruña (sección de lo civil) y ha dado respuesta a sus alegatos.

El asegurador del propietario del buque, el London P&I Club, también está participando en el procedimiento de cuantificación. El capitán, el propietario del buque y el London P&I Club están presentando respuestas a las cuantificaciones presentadas por los reclamantes.

La sentencia está prevista para finales de 2017 o principios de 2018.

Documentos pertinentes:

El [informe en línea sobre el siniestro del *Prestige*](#) puede consultarse en línea en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC.

Medida que se ha de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Prestige</i>
Fecha del siniestro	13/11/2002
Lugar del siniestro	España
Causa del siniestro	Rotura y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 63 200 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	España, Francia y Portugal
Estado de abanderamiento del buque	Bahamas
Arqueo bruto	42 820
Asegurador P&	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London P&I Club)
Límite del CRC	€22 777 986
Límite del CRC y del Fondo	€171 520 703
STOPIA/TOPIA aplicable	No se aplica
Nivel de pagos	15 % y 30 % (a reserva de determinadas condiciones)
Indemnización	<u>España</u> Dos pagos al Gobierno español por un total de €115 millones menos €1 millón, a reserva de una garantía bancaria y el compromiso de pagar a todos los reclamantes en España. El importe total pagado en España hasta la fecha, incluyendo los pagos a reclamantes particulares, asciende a €114,6 millones.

	<p><u>Francia</u> Nivel de pagos al 30 %, a reserva de que el Gobierno francés sea el “último de la cola”. El total pagado a los reclamantes particulares en Francia asciende a €5,8 millones.</p> <p><u>Portugal</u> Pago al Gobierno portugués de €328 488.</p>
Procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992	<p><u>España</u> En enero de 2016, el Tribunal Supremo dictó su sentencia, determinando que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • el capitán era responsable en lo penal por los daños causados al medio ambiente, con responsabilidad civil; • el propietario del buque tenía responsabilidad civil subsidiaria sin derecho a limitar su responsabilidad; • el London P&I Club tenía responsabilidad civil directa hasta el límite de su póliza de seguro de US\$1 000 millón, y • el Fondo de 1992 tenía responsabilidad civil dentro de los límites estipulados por el Convenio del Fondo de 1992. <p><u>Francia</u> Quedan aún pendientes las acciones civiles presentadas por 94 reclamantes en varios tribunales franceses.</p> <p><u>Portugal</u> Se entablaron procedimientos judiciales pero se abandonaron tras un acuerdo con el Gobierno portugués.</p>
Recursos	<p><u>Estados Unidos</u> En un fallo definitivo, el Tribunal de Apelación rechazó la reclamación presentada por el Estado español contra la American Bureau of Shipping (ABS).</p> <p><u>Francia</u> Francia incoó una acción judicial contra ABS. El Fondo de 1992 también ha incoado una acción judicial contra ABS para evitar que caduque su derecho a obtener un reembolso de dicha sociedad de clasificación.</p>

2 Antecedentes

Los antecedentes relativos a este siniestro se resumen en el cuadro anterior y se explican con más pormenores en el [informe en línea sobre el siniestro del *Prestige*](#).

3 Reclamaciones de indemnización

3.1 España

3.1.1 La oficina de reclamaciones de La Coruña recibió 845 reclamaciones por un total de €1 037 millones. Este monto incluía una reclamación del Gobierno español por un total de €984,8 millones.

3.1.2 La reclamación del Gobierno español se evaluó en €300,2 millones. El Gobierno español no ha aceptado esta evaluación y ha decidido mantener su reclamación en el tribunal contra el Fondo de 1992 y otras partes. Las demás reclamaciones se han evaluado en €3,9 millones.

3.1.3 Se han efectuado pagos al Gobierno por un total de €114 millones. Se han efectuado otros pagos por un total de €666 935 con respecto a las reclamaciones de particulares presentadas en la oficina de

reclamaciones y en el tribunal, al 30 % de la cuantía evaluada y teniendo en cuenta la ayuda del Gobierno recibida por los reclamantes.

3.2 Francia

3.2.1 La oficina de tramitación de reclamaciones de Burdeos recibió 482 reclamaciones por un total de €109,7 millones. Este monto incluía la reclamación del Gobierno francés por un total de €67,5 millones.

3.2.2 Las reclamaciones de particulares presentadas en la oficina de tramitación de reclamaciones se evaluaron en €19 millones. La reclamación presentada por el Gobierno francés se ha evaluado en €42,2 millones. El Gobierno francés no ha aceptado esta evaluación y ha decidido seguir con su reclamación en el tribunal contra el Fondo de 1992 y otras partes.

3.2.3 Se han efectuado pagos por un total de €5,8 millones a los reclamantes particulares. No se ha efectuado pago alguno al Gobierno francés puesto que es el último de la cola.

3.3 Portugal

3.3.1 El Gobierno portugués presentó una reclamación por un total de €4,3 millones respecto de los costes de limpieza y medidas preventivas.

3.3.2 La reclamación del Gobierno portugués fue evaluada finalmente en €2,2 millones. El Gobierno portugués ha aceptado la evaluación y ha desistido de la acción judicial incoada contra el Fondo de 1992 ante los tribunales portugueses.

3.3.3 El Fondo de 1992 efectuó un pago al Gobierno portugués de €328 488, correspondiente al 15 % de la evaluación final.

4 Procedimientos penales en España

4.1 Una vez concluida la investigación del caso, el Juzgado penal de Corcubión decidió en julio de 2010 que cuatro personas debían comparecer en juicio por responsabilidad penal y civil a raíz del derrame de hidrocarburos del *Prestige*, a saber, el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas del *Prestige* y el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un lugar de refugio en España.

4.2 Reclamaciones civiles en los procedimientos penales

4.2.1 En virtud de la legislación española, pueden presentarse reclamaciones civiles en los procedimientos penales, ya que la Audiencia Provincial tiene que decidir no solamente sobre la responsabilidad penal sino también sobre la responsabilidad civil derivada de la acción penal.

4.2.2 El Fondo de 1992 ha sido parte en los procedimientos desde el principio, como parte con responsabilidad civil objetiva en virtud del Convenio del Fondo de 1992.

4.2.3 En los procedimientos judiciales entablados ante el Juzgado de lo penal de Corcubión se presentaron 2 531 reclamaciones. Dicha cifra incluye una acción judicial incoada por el Gobierno español, no solo en su nombre, sino también en nombre de algunas autoridades regionales y locales y de otros reclamantes o grupos de reclamantes. En la cifra mencionada también se incluyen 174 reclamaciones de partes francesas, incluido el Gobierno francés.

4.2.4 La cuantía total reclamada en los procedimientos penales entablados en España es de €2 317 millones, incluidos unos €1 214 millones reclamados por daños puramente ambientales, principalmente por el Gobierno español, y unos €2,37 millones reclamados por daños morales por varios particulares. Sin embargo, el Ministerio Fiscal español argumenta que el daño total en España a raíz del siniestro

asciende a €4 328 millones; basándose en un estudio teórico sobre las consecuencias económicas del siniestro del *Prestige*. Además, en Francia se han presentado reclamaciones, incluida la del Gobierno francés, que ascienden a €108,7 millones.

4.3 Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña (sección de lo penal) ^{<1>}

La Audiencia Provincial de La Coruña pronunció una sentencia el 13 de noviembre de 2013 declarando que el capitán, el jefe de máquinas del *Prestige* y el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un lugar de refugio en España no eran responsables penalmente por daños al medio ambiente. Por lo tanto, la sentencia no concedió indemnización alguna a los reclamantes.

4.4 Recurso de casación

4.4.1 Unas 19 partes presentaron recursos ante el Tribunal Supremo, incluidos los Gobiernos español y francés, algunos reclamantes particulares de España y autoridades locales y regionales de Francia. De esas partes, solamente 12 buscaban indemnización, a saber, los Gobiernos español y francés, una autoridad regional española, una autoridad regional francesa, siete particulares y el Fiscal general, que representa a todas las víctimas del derrame en los procedimientos.

4.4.2 El Fondo de 1992 se ha constituido en los procedimientos ante el Tribunal Supremo como parte con responsabilidad civil objetiva en virtud del Convenio del Fondo de 1992 y ha presentado alegatos defendiendo la aplicación de los Convenios.

4.4.3 El London P&I Club no asistió a las audiencias. El Tribunal Supremo ordenó que se notificase al Club la sentencia de la Audiencia Provincial.

4.5 Sentencia del Tribunal Supremo

4.5.1 En enero de 2016 el Tribunal Supremo español dictó su sentencia ^{<2>} tras considerar los recursos interpuestos contra la sentencia de la Audiencia Provincial. La sentencia del Tribunal Supremo anuló la sentencia de la Audiencia Provincial y declaró al capitán culpable de un delito contra el medio ambiente, con responsabilidad total directa por todas las pérdidas causadas por el acto criminal.

4.5.2 La sentencia confirmó la absolución del jefe de máquinas del *Prestige* y del funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un lugar de refugio en España.

Responsabilidad civil

4.5.3 El Tribunal determinó que la responsabilidad civil recaía sobre el capitán, el propietario del buque y su asegurador y el Fondo de 1992 del siguiente modo:

- El Tribunal consideró que el daño era una consecuencia de la temeridad del capital, lo que justificaba una decisión de responsabilidad civil del capitán.
- El Tribunal declaró que el propietario del buque tenía responsabilidad civil subsidiaria. Además, la sentencia consideró que el propietario del buque había actuado temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños y que, por lo tanto, en aplicación

<1> La Audiencia Provincial ejerce la jurisdicción tanto en asuntos de derecho civil como penal.

<2> La sentencia puede consultarse en la sección Siniestros del sitio web de los FIDAC, está también disponible una traducción completa en francés y en inglés. El resumen pormenorizado de la sentencia puede consultarse en el documento [IOPC/APR16/3/2](#).

del artículo V.2) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), este no tendría derecho a limitar su responsabilidad establecida en el Convenio.

- La sentencia declaró también que el asegurador, el London P&I Club, tenía responsabilidad civil directa hasta el límite de la póliza de seguro de US\$1 000 millones. El Tribunal aplicó la legislación nacional (derecho penal, derecho de seguros y derecho de transporte marítimo) para decidir que el asegurador debería pagar indemnización hasta el monto de la póliza de seguro. El Tribunal también basó su decisión en el hecho de que el London P&I Club no había intervenido en el procedimiento para defender sus derechos.
- La sentencia reconoce que el Fondo de 1992 tiene responsabilidad objetiva y que esta es limitada de acuerdo al Convenio del Fondo de 1992.

Daños

4.5.4 La sentencia establece que la cuantificación de los daños se hará en una etapa posterior en otros procedimientos judiciales en la Audiencia Provincial de La Coruña (sección de lo civil). La cuantificación se basará en las pruebas presentadas por todas las partes, incluidos los informes de los expertos.

4.6 Recurso del capitán

4.6.1 El capitán presentó un incidente de nulidad de la sentencia del Tribunal Supremo, argumentando que dicha sentencia infringía sus derechos fundamentales de defensa y su derecho a un juicio con todas las garantías. Sin embargo, el Tribunal Supremo rechazó el incidente de nulidad.

4.6.2 El capitán presentó un recurso de amparo al Tribunal Constitucional pero este Tribunal no ha admitido el recurso. Se desconoce si el capitán apelará ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos.

4.7 Procedimiento para la cuantificación de las pérdidas

4.7.1 Tras la sentencia del Tribunal Supremo, el caso fue remitido a la Audiencia Provincial de La Coruña (sección de lo civil) para iniciar el procedimiento de cuantificación de las pérdidas.

4.7.2 En mayo de 2016 la Audiencia Provincial de La Coruña (sección de lo civil) emitió una decisión ordenando a las partes que precisaran la naturaleza y cuantía de sus reclamaciones.

4.7.3 El Fondo de 1992, con la ayuda de sus expertos, ha examinado la información que los reclamantes han presentado al tribunal y ha dado respuesta a sus alegatos.

4.7.4 El asegurador del propietario del buque, el London P&I Club, han comparecido en el procedimiento de cuantificación, sin perjuicio del derecho del Club a valerse de todos los medios disponibles para su defensa en el tribunal apropiado, y declarando que esta comparecencia no significa que el Club acepte la sentencia del Tribunal Supremo que se está ejecutando. El London P&I Club reitera que no reconoce una responsabilidad por encima del límite del CRC, pero que en el caso de que no se acepte este límite, su responsabilidad no podría exceder del límite de la póliza de seguro de US\$1 000 millones.

4.7.5 El capitán, el propietario del buque y el London P&I Club están presentando respuestas a las cuantificaciones presentadas por los reclamantes.

4.7.6 La sentencia está prevista para finales de 2017 o principios de 2018.

5 Procedimientos civiles en Francia

5.1 Siguen pendientes ante los tribunales franceses las acciones de 94 reclamantes por un monto total de €77 millones. Estas acciones han sido suspendidas.

5.2 Unos 174 reclamantes franceses, incluidos varios municipios, se unieron a los procedimientos penales entablados en España.

5.3 Acción judicial de Francia contra la American Bureau of Shipping (ABS)

5.3.1 En abril de 2010, Francia entabló una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos contra la sociedad de clasificación del *Prestige*, a saber, American Bureau of Shipping (ABS). Los demandados se opusieron a dicha acción alegando como fundamento la defensa de la inmunidad soberana. El juez remitió el caso al Tribunal para una decisión preliminar sobre la cuestión de si ABS tenía derecho a inmunidad soberana frente a procedimientos judiciales.

5.3.2 En una sentencia dictada en marzo de 2014, el Tribunal decidió que ABS tenía derecho a la inmunidad soberana como lo tendrían las Bahamas (el Estado de abanderamiento del *Prestige*). El Gobierno francés ha apelado contra la sentencia.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Burdeos

5.3.3 El Tribunal de Apelación de Burdeos dictó su decisión en marzo de 2017. El Tribunal consideró que en este litigio Francia no alegaba faltas cometidas por ABS en su actividad de certificación reglamentaria en nombre del Estado de Bahamas. El Tribunal consideró que Francia aducía, en cambio, la supuesta negligencia de ABS en el cumplimiento de sus obligaciones durante las visitas técnicas e inspecciones periódicas realizadas en el contexto de su actividad de clasificación, que estaban relacionadas con un acuerdo privado entre ABS y el propietario del *Prestige*, y que según Francia había contribuido al acaecimiento del siniestro del *Prestige*. Por lo tanto, el Tribunal anuló la sentencia del Tribunal de Primera Instancia y decidió que ABS no podía beneficiarse de inmunidad soberana.

5.3.4 El Tribunal de Apelación ordenó que el asunto se remitiese al Tribunal de Primera Instancia para la continuación de los procedimientos en los que se examinarán las objeciones procesales pendientes y los fundamentos de las reclamaciones.

5.3.5 En junio de 2017 ABS interpuso un nuevo recurso contra la decisión del Tribunal de Apelación. Dicho recurso será examinado por el Tribunal de Casación. Por consiguiente, los procedimientos ante el Tribunal de Primera Instancia se suspenderán hasta que el Tribunal de Casación se pronuncie.

5.4 Acción judicial interpuesta por el Fondo de 1992 contra ABS

5.4.1 Tras la decisión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2012, el Fondo de 1992 interpuso un recurso contra ABS en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos.

5.4.2 ABS presentó argumentos para la defensa alegando que tenía derecho a invocar la inmunidad soberana, como lo tendrían las Bahamas (el Estado de abanderamiento del *Prestige*).

5.4.3 Los procedimientos en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos se han suspendido.

6 Consideraciones del Director

6.1 La sentencia del Tribunal Supremo, si bien establece criterios generales para la evaluación de los daños, no cuantifica las pérdidas. La cuantificación la realizará la Audiencia Provincial de La Coruña (sección de lo civil). El Fondo de 1992 es parte en dicho procedimiento y argumenta a favor de la aplicación de los Convenios para cada una de las reclamaciones.

6.2 Se espera una sentencia para finales de 2017 o principios de 2018. Se podría apelar la sentencia ante el Tribunal Supremo, pero como este solo acepta recursos sobre cuestiones de derecho es probable que la sentencia sea firme.

6.3 El Director, con la ayuda de los abogados españoles y franceses del Fondo de 1992 y de los expertos, continúa observando la evolución de este caso y presentará un informe en una futura sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

7 Medida que ha de adoptarse

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tome nota de la información que figura en el presente documento.
