



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/MAY23/3/8/1	
Fecha	16 de mayo de 2023	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES27	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC80	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES11	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

PRINCESS EMPRESS

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades en relación con este siniestro.
Resumen:	<p>Según se informó en el documento IOPC/MAY23/3/8, el Fondo de 1992 ha sido notificado de un nuevo siniestro, que se produjo frente a la costa de Mindoro Oriental (Filipinas) el 28 de febrero de 2023.</p> <p>Tal como se explicó en el citado documento, tanto el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) como el Convenio del Fondo de 1992 son de aplicación a este siniestro y, puesto que las reclamaciones excederán el límite de responsabilidad del asegurador con arreglo al CRC de 1992, según la información más reciente de la que se tiene constancia, el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización.</p>
Novedades:	<p>Las operaciones de limpieza y de respuesta se siguen desarrollando y están muy avanzadas. El propietario del buque ha contratado a un salvador para que extraiga los hidrocarburos de los restos del naufragio. El inicio de las operaciones está programado para junio de 2023.</p> <p>El Director y un miembro del Departamento de Reclamaciones de los FIDAC viajaron a Filipinas en abril y, acompañados por el Servicio de Guardacostas filipino, visitaron la zona afectada y se reunieron con diversas autoridades.</p> <p>La Secretaría continúa colaborando estrechamente con el asegurador del buque, el Shipowners' P&I Club, y se ha reunido con el club en sus oficinas de Singapur. El Fondo de 1992 y el club han abierto una oficina central de presentación de reclamaciones en Calapán (Mindoro Oriental) y una serie de oficinas temporales (centros de recogida de reclamaciones) en distintas zonas, algunas de las cuales no son de fácil acceso. La información más reciente sobre la situación de las reclamaciones figura en la sección 5.</p>
Documentos conexos:	IOPC/MAY23/3/8

Medidas que se han de adoptar:	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>a) Decidir si autoriza al Director a efectuar pagos en relación con las pérdidas derivadas de este siniestro;</p> <p>b) decidir si autoriza al Director a firmar un acuerdo sobre pagos interinos con el Shipowners' Club en relación con este siniestro; y, de ser así,</p> <p>c) decidir si el acuerdo se debería aplicar con carácter retroactivo a las cuantías convenidas por el Fondo de 1992 y abonadas por el club con anterioridad a la firma del acuerdo; y</p> <p>d) dar al Director las instrucciones que considere oportunas con respecto a la tramitación de este siniestro.</p>
---------------------------------------	--

1 Repercusión

- 1.1 Los daños por contaminación resultantes del siniestro del *Princess Empress* afectaron a las costas de Mindoro Oriental en distinto grado. Los hidrocarburos también se desplazaron hacia el archipiélago de Caluya, que está situado al sur de la isla de Mindoro, y afectaron a las islas de Semirara y Liwagao.
- 1.2 Parte de la población de la zona afectada depende de actividades relacionadas con la pesca a pequeña escala, incluida la pesca de subsistencia.
- 1.3 Varias zonas de manglares se han visto afectadas por la contaminación, en especial en la isla de Semirara.
- 1.4 También se prevén repercusiones para el turismo, puesto que algunas de las zonas afectadas cuentan con una serie de negocios que dependen de este sector.

2 Operaciones de respuesta

- 2.1 Al 12 de mayo de 2023, las operaciones de limpieza y de respuesta proseguían y estaban muy avanzadas. En el sitio web específico www.princessempressinformationcentre.com, creado por el asegurador del buque, The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxemburgo) (Shipowners' P&I Club), se proporciona información detallada sobre los efectos del siniestro y las operaciones de limpieza en curso.
- 2.2 El Servicio de Guardacostas de Filipinas ha estado coordinando con el Departamento de Medio Ambiente y Recursos Naturales, las unidades gubernamentales locales y los contratistas empleados por el propietario del buque.
- 2.3 Las operaciones de limpieza en la costa se han apoyado en trabajadores de la zona afectada, como parte de un programa de "efectivo por trabajo".
- 2.4 En las zonas afectadas por la contaminación se impusieron prohibiciones a la pesca y al baño, si bien algunas de ellas han sido levantadas.

Estado de los restos del naufragio

- 2.5 El propietario del buque contrató a un salvador para que inspeccionase el buque hundido y determinase su posición y condición. En la inspección, que requirió la utilización de un vehículo teledirigido, se vio que los restos del naufragio habían sufrido daños estructurales importantes y que en varios puntos del pecio

había fugas de hidrocarburos. El derrame continuo salió a la superficie y alcanzó las costas de la zona afectada de Mindoro Oriental en distinto grado.

- 2.6 Puesto que el salvador mencionado no tenía capacidad para extraer los hidrocarburos que permanecían en los restos del naufragio, se buscó una solución temporal que consistió en colocar bolsas sobre los huecos por los cuales se estaba escapando la mayor cantidad de hidrocarburos. Se comunicó que al menos una de esas bolsas se había llenado de los hidrocarburos que se derramaban de los restos del naufragio.
- 2.7 Se llevó a cabo una evaluación de los riesgos de contaminación que planteaban los restos del naufragio. La conclusión de dicha evaluación reforzó la decisión de extraer los hidrocarburos del pecio. Se tuvo en cuenta lo delicado del medio ambiente y de las actividades económicas de las zonas potencialmente afectadas. Además, se tomó nota de que los vientos predominantes en la zona del hundimiento cambiaban durante el periodo estival, lo que daba pie a la posibilidad de que los hidrocarburos llegaran a zonas que hasta ese momento no estaban afectadas por la contaminación.
- 2.8 El propietario del buque ha contratado a un salvador para que extraiga los hidrocarburos de los restos del naufragio. El inicio de las operaciones está programado para junio de 2023.

Reuniones con el Shipowners' Club

- 2.9 Varios miembros del equipo de Reclamaciones de los FIDAC viajaron a Singapur para reunirse con personal del Shipowners' P&I Club durante la semana del 20 de marzo de 2023. Mantuvieron conversaciones con el club y con representantes locales del sector P&I, y celebraron una reunión a distancia con el Servicio de Guardacostas de Filipinas.
- 2.10 Durante la semana del 17 de abril de 2023, el Director y un miembro del Departamento de Reclamaciones de los FIDAC viajaron a Singapur para reunirse con el Shipowners' P&I Club y analizar los acontecimientos relacionados con este siniestro.
- 2.11 El Shipowners' Club y la Secretaría mantienen reuniones virtuales periódicas para analizar el tratamiento de las reclamaciones y otros asuntos relacionados con el siniestro.

Visita del Director a Filipinas

- 2.12 El Director y un miembro del Departamento de Reclamaciones de los FIDAC llegaron a Filipinas el 21 de abril de 2023. Desde ese momento y a lo largo de su visita contaron con la asistencia del Servicio de Guardacostas de Filipinas. Durante ese viaje, el Director y el miembro del equipo de Reclamaciones visitaron algunas de las zonas afectadas por el derrame y se reunieron con las autoridades locales, el personal de la oficina de presentación de reclamaciones y otras partes interesadas.
- 2.13 En Manila asistieron a una reunión para la gestión del caso en el Departamento de Justicia con miembros del Departamento de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el Departamento de Transporte, la Oficina de Pesquerías y Recursos Acuáticos y el Servicio de Guardacostas. En la reunión, el Director explicó el régimen internacional de responsabilidad e indemnización y, en particular, la función de los FIDAC.

3 Aplicabilidad de los Convenios

- 3.1 Según se informó en el documento IOPC/MAY23/3/8, Filipinas es Parte tanto en el CRC de 1992 como en el Convenio del Fondo de 1992. Por consiguiente, el Fondo de 1992 ha estado trabajando estrechamente con el asegurador del buque, el Shipowners' P&I Club y el Gobierno de Filipinas desde el 28 de febrero de 2023, fecha en que se produjo el siniestro.
- 3.2 Según la última información disponible, las reclamaciones relacionadas con este siniestro excederán el límite de responsabilidad del asegurador en virtud del CRC de 1992. Por tanto, el Fondo de 1992 tendrá

que pagar indemnización y se invitará al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que autorice al Director a efectuar pagos en relación con este siniestro.

- 3.3 Al 12 de mayo de 2023, el propietario del buque no había establecido un fondo de limitación. Hasta que eso ocurra, el tipo de cambio aplicable al límite del CRC de 1992 de 4,51 millones de DEG será el mismo que para el límite aplicable con arreglo al Convenio del Fondo de 1992 de 203 millones de DEG (que incluye el límite del CRC de 1992). Para cualquier siniestro, el tipo de cambio aplicable con arreglo al Convenio del Fondo de 1992 es el vigente en la fecha en que el Director recibe la autorización del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 para realizar pagos de indemnización respecto del siniestro, que es la fecha en la que se adopta el Acta de las decisiones de esa reunión.
- 3.4 El documento IOPC/MAY23/3/8 contiene más información sobre el seguro del propietario del buque y la aplicación del STOPIA 2006 a este siniestro. Es muy probable que las reclamaciones de este siniestro alcancen el límite establecido por el STOPIA 2006.

4 Investigaciones sobre la causa del siniestro

Según una información preliminar, el *Princess Empress* fue remodelado en 2022. Existen informes de al menos cinco investigaciones que están siendo realizadas por: 1) el Servicio de Guardacostas de Filipinas; 2) la Autoridad Marítima de Filipinas; 3) el Departamento de Medio Ambiente y Recursos Naturales; 4) el Departamento de Justicia, por conducto de la Oficina Nacional de Investigación; y 5) la Cámara de Representantes. Estas investigaciones parecen tener por objeto principal la determinación de la causa y el alcance del derrame, así como la atribución de la culpa del siniestro, incluida la posible responsabilidad penal.

5

Oficina de presentación de reclamaciones

- 5.1 El Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club abrieron una oficina de presentación de reclamaciones para facilitar la entrega de reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro. Esta primera oficina central abrió sus puertas un mes después de que se produjera el siniestro, el 31 de marzo de 2023, y está ubicada en Calapán (Mindoro Oriental).
- 5.2 Dadas las características y la extensión de la zona afectada, para que los reclamantes tuvieran la oportunidad de presentar sus escritos se consideró necesario abrir oficinas temporales de presentación de reclamaciones (centros de recogida de reclamaciones) en distintas zonas, algunas de las cuales no son de fácil acceso.
- 5.3 Se sigue trabajando para contactar con posibles reclamantes. El proceso de presentación de reclamaciones incluye una breve entrevista individual con cada uno de los reclamantes, en su mayoría pescadores, para ayudarlos a presentar sus reclamaciones.
- 5.4 Dado el número de reclamantes y las limitaciones geográficas, el proceso de presentación de reclamaciones está resultando ser muy lento y laborioso. En este momento hay 20 personas trabajando en los distintos centros de presentación de reclamaciones.

Situación de las reclamaciones

5.5 En el siguiente cuadro se desglosan las reclamaciones presentadas a fecha 12 de mayo de 2023:

Tipo de reclamación	N.º	Cuantía reclamada (USD)	Cuantía reclamada (PHP)	Cuantía reclamada (EUR)	Cuantía reclamada (GBP)
Medidas de limpieza y preventivas	14	17 803 679		1 903 197	64 510
Pesquerías	3 457		114 358 810		
Daños materiales	1		4 000		
Turismo	3		1 254 823		
Total:	3 475	17 803 679	115 617 633 (USD 2 millones)^{<1>}	1 903 197	64 510

Medidas de limpieza y preventivas

5.6 El propietario del buque ha presentado reclamaciones por un total de USD 17,8 millones, EUR 1,9 millones y GBP 64 510 en relación con medidas de limpieza y preventivas, según se indica en el cuadro siguiente:

	USD	EUR	GBP
Limpieza del litoral	1 778 538	1 903 197	
Respuesta en el mar	1 609 873		
Inspección de los restos del naufragio	1 331 885		64 510
Extracción de hidrocarburos de los restos del naufragio	11 751 498		
TOTALES	17 803 679	1 903 197	64 510

5.7 El Fondo de 1992 está examinando las reclamaciones presentadas por el propietario del buque por los gastos contraídos en relación con los distintos contratistas empleados en las operaciones de respuesta en mar y en tierra, incluida la inspección de los restos del naufragio y la operación de extracción de los hidrocarburos restantes del pecio.

Pesquerías

5.8 Hasta la fecha, la oficina de presentación de reclamaciones ha recibido 3 457 reclamaciones del sector de la pesca, con una cuantía total reclamada de PHP 114 358 810 (USD 2 millones) al 12 de mayo de 2023. La mayoría de esas reclamaciones cuentan con poca documentación de apoyo.

5.9 El Shipowners' Club y el Fondo de 1992, por medio de sus expertos internacionales, han contratado a un equipo de expertos de pesquerías locales para llevar a cabo un estudio de los efectos del derrame en el sector pesquero de las zonas afectadas, con el fin de evaluar las reclamaciones.

Turismo

5.10 Hasta la fecha, la oficina de presentación de reclamaciones ha recibido tres reclamaciones del sector del turismo, pero se espera recibir más. Los expertos en turismo contratados por el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 han estado recopilando información en la zona, con el objeto de evaluar esas reclamaciones.

^{<1>} El tipo de cambio aplicado en este documento corresponde al 3 de enero de 2023, como sigue: USD 1 = 0,7510 DEG, y USD 1 = PHP 55,7900.

Daños ambientales

- 5.11 El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 están estudiando una propuesta de evaluación conjunta del impacto ambiental con el Gobierno de Filipinas y otras partes interesadas. Esta evaluación sería llevada a cabo por respetados expertos universitarios filipinos en colaboración con otros expertos contratados por el Shipowners' Club y el Fondo de 1992.

6 Pagos interinos

- 6.1 Tras la firma, en diciembre de 2016, del Acuerdo sobre términos normalizados relativos a los pagos interinos (2016) entre el International Group of P&I Associations y el Fondo de 1992 (véase el documento IOPC/APR17/4/4), el Director recomienda que el acuerdo se aplique al siniestro del *Princess Empress*. También propone que se lo autorice a firmar con el Shipowners' Club un acuerdo en relación con el siniestro del *Princess Empress* que incluya lo dispuesto en la sección II del Acuerdo sobre términos normalizados relativos a los pagos interinos (2016).
- 6.2 El Director recomienda también que el Acuerdo se aplique con carácter retroactivo a las cuantías aprobadas por el Fondo de 1992 y abonadas por el club con anterioridad a la firma del acuerdo y que, por consiguiente, esos pagos sean considerados pagos interinos de las pérdidas establecidas que entran dentro de las disposiciones del Acuerdo.
- 6.3 A título de referencia, el texto del Acuerdo se reproduce en el anexo.

7 Consideraciones del Director

- 7.1 Las reclamaciones por daños debidos a contaminación superarán de forma inminente el límite del CRC de 1992 aplicable al *Princess Empress*. El Fondo de 1992, por tanto, tendrá que empezar a realizar pagos en un futuro próximo. Es muy probable que las reclamaciones de este siniestro alcancen el límite establecido por el STOPIA 2006.
- 7.2 Por consiguiente, el Director propone que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 lo autorice a efectuar pagos de indemnización en relación con las pérdidas derivadas del siniestro del *Princess Empress*.
- 7.3 El Director expresa su agradecimiento por la ayuda proporcionada por el Gobierno de Filipinas, y en particular por el Servicio de Guardacostas filipino, a la hora de organizar su visita al país. El Director también está agradecido a las autoridades locales de las zonas afectadas por su ayuda, en especial por lo que respecta a la apertura de oficinas locales temporales de presentación de reclamaciones.
- 7.4 El Director se muestra igualmente agradecido por la excelente colaboración con el Shipowners' Club y el enfoque proactivo del siniestro mostrado por el club hasta la fecha.
- 7.5 La Secretaría continuará colaborando con las partes interesadas y siguiendo de cerca los acontecimientos, y responderá de conformidad con los términos del Convenio del Fondo de 1992.

8 Medidas que se han de adoptar**Comité Ejecutivo del Fondo de 1992**

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tenga a bien:

- a) decidir si autoriza al Director a efectuar pagos en relación con las pérdidas derivadas de este siniestro;
- b) decidir si autoriza al Director a firmar un acuerdo sobre pagos interinos con el Shipowners' Club en relación con este siniestro; de ser así,

- c) decidir si el acuerdo se debería aplicar con carácter retroactivo a las cuantías convenidas por el Fondo de 1992 y abonadas por el Club con anterioridad a la firma del acuerdo; y
- d) dar al Director las instrucciones que considere oportunas con respecto a la tramitación de este siniestro.

* * *

ANEXO

ACUERDO SOBRE TÉRMINOS NORMALIZADOS RELATIVOS A LOS PAGOS INTERINOS (2016)

(que se utilizarán entre los Clubs del International Group y los FIDAC)

Los Miembros del International Group of P&I Clubs (en adelante denominado "los Clubs"), cuyos nombres y direcciones se adjuntan al presente documento, por una parte, y el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 ("Fondo de 1992") y el Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 2003 ("Fondo Complementario"), en adelante denominados colectivamente "el Fondo", por otra parte, acuerdan lo siguiente:

1. Los términos y condiciones que se establecen en el apéndice de este Acuerdo se conocerán como 'Términos normalizados relativos a los pagos interinos (2016)', o por su nombre abreviado de 'Términos normalizados de los pagos interinos'.
2. Estos términos se encuentran disponibles para utilizarlos en relación con siniestros que afecten a buques inscritos en los Clubs y que den lugar a reclamaciones que afecten (o puedan afectar) al Fondo de 1992 y, si se da el caso, al Fondo Complementario, y podrán modificarse mediante acuerdo entre las partes participantes.
3. Los términos normalizados se aplicarán a cualquier siniestro en particular solamente si así lo acuerdan expresamente el Club asegurador del buque afectado en el siniestro y el Fondo de 1992 (junto con el Fondo Complementario, si también se ve potencialmente afectado). En tal caso, los términos normalizados regirán los derechos y las obligaciones de estas partes con respecto a los pagos interinos y tendrán efecto con sujeción a cualquier modificación o adición que pueda acordarse con referencia al siniestro.

Fecha [21 de diciembre de] 2016

Por el International Group of P&I Clubs

Por el Fondo internacional de
indemnización de daños debidos a
contaminación por hidrocarburos, 1992 y
el Fondo Complementario internacional de
indemnización de daños debidos a
contaminación por hidrocarburos, 2003

[Firmado]
Hugo Wynn-Williams
Presidente

[Firmado]
José Maura
Director

APÉNDICE

TÉRMINOS NORMALIZADOS RELATIVOS A LOS PAGOS INTERINOS (2016)

(que se utilizarán entre los Clubs del International Group y los FIDAC)

Los objetivos, motivos de preocupación y salvaguardias resumidos en la sección I a continuación se establecen con carácter explicativo y se habrán de tener en cuenta al interpretar y aplicar los términos y condiciones que figuran en la sección II.

Sección I

El objetivo principal de los términos y condiciones que figuran en la sección II es el de fomentar el funcionamiento eficiente del sistema de indemnización, permitir que las reclamaciones que excedan el límite del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) se paguen con mayor prontitud que si se aplicara únicamente el CRC de 1992 y evitar la complejidad y el retraso que supone una distribución formal de un fondo de limitación dada la disponibilidad de indemnización complementaria de los FIDAC.

El propósito de las disposiciones que se exponen a continuación consiste en poner a disposición de las víctimas de los daños ocasionados por contaminación el pago de indemnización tan pronto como sea posible y en asegurarse a la vez de que, en definitiva, la cuantía total abonada sea por cuenta del Club/propietario del buque y los FIDAC de acuerdo con las proporciones previstas en el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

Los motivos de preocupación principales se desprenden del hecho de que los pagos interinos no están prescritos en los Convenios y que por tanto dependen de un acuerdo entre las partes pagadoras. Cuando las reclamaciones reconocidas exceden el límite fijado por el CRC de 1992, cada reclamante tiene derecho a recibir parte de su reclamación con arreglo al CRC de 1992 más una proporción adicional del Fondo de 1992. Sin embargo, de acuerdo con la práctica establecida, los pagos interinos no se distribuyen entre el Club y el Fondo sino que son abonados por el uno o por el otro. Estos pagos exceden las cuantías por las cuales la parte pagadora es responsable ante las partes que reciben el pago.

El Club corre el riesgo de que se reconozcan reclamaciones después de que ha terminado de hacer los pagos interinos, ya que el hecho de que sus pagos hayan alcanzado la cuantía de limitación del CRC de 1992 no lo absuelve de responsabilidad por las reclamaciones reconocidas posteriormente. Es posible además que haya establecido un fondo en un tribunal para pagar esas reclamaciones. Esto puede dar lugar a una desigualdad en virtud de la cual el Club asume el pago de una proporción mayor del total de las reclamaciones que la prevista en los Convenios, y, por tanto, al pago por el Fondo de una proporción por consiguiente menor.

Las salvaguardias que figuran en la sección II sustentan el funcionamiento eficiente del sistema de indemnización. Todo pago en exceso se rectificará mediante un pago de compensación producto de un proceso de conciliación entre el Club y el Fondo al concluir el caso, lo cual es garantía de que ninguna de las partes pagará indemnización por una cuantía superior a su límite de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo.

Sección II

TÉRMINOS Y CONDICIONES

1. Los siguientes términos y condiciones se aplicarán a todo pago interino efectuado con respecto a reclamaciones por daños ocasionados por contaminación en cualquier siniestro en que sean aplicables los Términos normalizados relativos a los pagos interinos (2016) por acuerdo entre el Club asegurador del buque que intervino en el siniestro y los FIDAC. Las referencias a "el Fondo" que se hagan aquí se entenderán como referencias tanto al Fondo de 1992 como al Fondo Complementario, cuando este haya (o pueda haber) sido afectado por un siniestro. Para estos fines, los pagos interinos incluyen todo pago de indemnización hecho directamente a un reclamante, por el Club/propietario del buque o por el Fondo, con independencia de una distribución de la indemnización disponible por un tribunal competente u otra autoridad.
2. Todo pago interino que efectúe el Club/propietario del buque con respecto a dichas reclamaciones podrá:
 - a) estar limitado a la responsabilidad que le incumbe al Club/propietario del buque ante cualquier reclamante con arreglo a lo que se dispone en el CRC de 1992; o bien
 - b) no estar limitado a tal responsabilidad y fijarse a un nivel en que se tengan en cuenta los derechos del reclamante en virtud del régimen internacional en su conjunto.
3. Si el Club/propietario del buque efectúa pagos limitados como se describe en el párrafo 2 a), podrá hacerlo en los términos que considere procedente.
4. Si el Club/propietario del buque efectúa pagos como se describe en el párrafo 2 b) y satisface las condiciones estipuladas en el párrafo 6, el Fondo, de conformidad con lo que se dispone en el párrafo 7, se compromete a asumir la responsabilidad del pago de las reclamaciones reconocidas posteriormente.
5. Una reclamación podrá reconocerse:
 - a) mediante un acuerdo, como resultado de la aceptación por el Club/propietario del buque y el Fondo de la admisibilidad de la reclamación por una cuantía aprobada; o
 - b) por un fallo definitivo de un tribunal competente en una acción judicial entablada contra el propietario del buque y/o el Club y el Fondo; o
 - c) por un fallo definitivo de un tribunal competente en una acción judicial entablada contra el propietario del buque y/o el Club, siempre que el Fondo sea parte en la acción judicial o esta se le haya notificado y esté obligado por los hechos y las conclusiones del fallo con arreglo a lo que se dispone en el artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992 (y, si es aplicable, el artículo 7.1 del Protocolo relativo al Fondo Complementario).

6. Las condiciones aludidas en el párrafo 4 son:
- a) a menos que se acuerde de otro modo, los pagos efectuados por el Club/propietario del buque continuarán hasta que su cuantía total, incluida cualquier suma que pueda haber abonado en pago de la reclamación o reclamaciones reconocidas por un fallo definitivo y/o cualquier suma distribuida para cubrir tales reclamaciones procedente de un fondo de limitación que pueda haber constituido, sea igual al límite del CRC de 1992;
 - b) salvo por lo que se dispone en el subpárrafo c), los pagos efectuados por el Club/propietario del buque se tendrán en cuenta para los fines de este párrafo solamente si se han efectuado con respecto a reclamaciones reconocidas;
 - c) todo pago efectuado por el Club/propietario del buque con respecto a una reclamación reconocida con arreglo al CRC de 1992 pero sin carácter jurídicamente ejecutorio contra el Fondo contará para los fines de este párrafo solamente hasta la suma que el reclamante tendría derecho a recibir de la distribución de un fondo de limitación con arreglo a lo que se dispone en el artículo V 4) del CRC de 1992;
 - d) los pagos se efectuarán con arreglo a los términos aprobados por el Fondo a cambio de un finiquito;
 - e) se consulta al Fondo en cuanto al nivel al cual se efectúan los pagos, aceptándose que los pagos no contarán para los fines de este párrafo si exceden el nivel de los pagos finalmente aprobados por el Fondo.
7. Si, llegado el momento, el Club/el propietario del buque ha cumplido las condiciones indicadas anteriormente, el Fondo asumirá la responsabilidad a partir de entonces ante el Club/propietario del buque por el pago de toda reclamación reconocida. Esta responsabilidad:
- a) está sujeta a su límite de responsabilidad y a cualquier otra limitación del nivel de pagos para evitar los pagos en exceso;
 - b) se aplica a las cuantías completas para las cuales se reconocen dichas reclamaciones (con sujeción solamente al subpárrafo a));
 - c) no está limitada a la proporción de dicha reclamación por la cual el Fondo podría ser declarado (o ha sido declarado) jurídicamente responsable con arreglo al Convenio del Fondo de 1992 y, si procede, al Protocolo relativo al Fondo Complementario;
 - d) no se ve afectada por el pago total o parcial de dicha reclamación efectuado con cargo a un fondo de limitación u otra garantía que el Club/propietario del buque pueda haber constituido, o mediante cualquier otro pago que se le pueda pedir, en cuyo caso la cuantía así pagada se tendrá en cuenta en el procedimiento de conciliación mencionado en el párrafo 10;
 - e) es sin perjuicio de ningún plazo de caducidad u otro medio de defensa que el Fondo tenga derecho a utilizar, incluidos los medios de defensa mencionados en el artículo 8 del Convenio del Fondo de 1992, el artículo 8 del Protocolo relativo al Fondo Complementario y el artículo X 1) a) y b) del CRC de 1992, pero no se ve afectada por

la ausencia simplemente de una orden de pago que exija al Fondo el pago de cualquier cuantía especificada con respecto a una reclamación reconocida;

- f) es sin perjuicio del derecho del Fondo a impugnar el derecho de limitación del propietario del buque con arreglo a lo que se dispone en el CRC de 1992 y a reclamar del propietario del buque por subrogación cualquier cuantía pagada por el Fondo si se establece la existencia de una conducta que suprima la limitación;
 - g) por lo demás no se ve afectada por ninguna disputa acerca del derecho de limitación del propietario del buque, excepto en los casos en que el Fondo impugne ese derecho ante un tribunal competente y un fallo definitivo confirme su postura.
8. Se reconoce que las disposiciones de los párrafos 4 a 7 difieren de las que son aplicables si los pagos efectuados por el Club/propietario del buque y el Fondo están limitados a las proporciones de cada reclamación individual por las cuales son respectivamente responsables con arreglo a los Convenios de 1992, que estas disposiciones no absuelven al Club/propietario del buque de responsabilidad ante las partes cuyas reclamaciones se reconocen después de que los pagos hayan alcanzado el límite del CRC de 1992 y que, si dichas reclamaciones se ejecutan contra el Club/propietario del buque, varios factores podrán afectar a su capacidad para recuperar mediante subrogación las sumas pagadas en exceso por encima del límite del CRC de 1992.
9. Con el fin de evitar cualquier desigualdad que pudiera darse por estas u otras razones en la distribución de los pagos de indemnización totales, se efectuará un procedimiento de conciliación al final del caso y se hará cualquier pago de compensación que pueda ser necesario para asegurarse de que las cuantías asumidas por el Club/propietario del buque sean iguales a las del límite del CRC de 1992 (o se reembolsen en las circunstancias descritas en el párrafo 10).
10. Para los fines de estos términos y condiciones, las reclamaciones por los daños ocasionados por contaminación se podrán reconocer, y podrán ser objeto de pagos interinos, sin perjuicio de cualquier argumento de defensa que utilice el Club/propietario del buque para que no se impute responsabilidad al propietario del buque por los daños ocasionados por contaminación en razón del artículo III 2) del CRC de 1992. Si tal argumento de defensa se establece (o bien a satisfacción del Fondo o mediante un fallo definitivo de un tribunal competente en una acción judicial en la que el Fondo sea parte) y el Fondo carece de un argumento de defensa de conformidad con lo que se dispone en el artículo 4.2 del Convenio del Fondo de 1992, el procedimiento de conciliación mencionado anteriormente se ajustará con el fin de reembolsar al Club/propietario del buque cualquier cuantía que haya pagado.
11. Las reclamaciones o disputas que puedan surgir en relación con estos términos y condiciones estarán regidas por el Derecho inglés y estarán sujetas a la jurisdicción exclusiva del Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra, al cual el Club y el Fondo se someterán a los efectos también de la ejecución de cualquier fallo o mandamiento.

NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS P&I CLUBS

- 1) AMERICAN STEAMSHIP OWNERS MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION, INC., One Battery Park Plaza, 31st Floor, Nueva York, N.Y. 10004, Estados Unidos de América;
- 2) ASSURANCEFORENINGEN SKULD (GJENSIDIG), P.O. Box 1376 Vika, N-0114 Oslo, Noruega;
- 3) THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED, Regis House, 45 King William Street, Londres, EC4R 9AS, Inglaterra;
- 4) GARD P&I (BERMUDA) LIMITED, P.O. Box HM 3038, Hamilton HM NX, Bermuda;
- 5) THE JAPAN SHIPOWNERS' MUTUAL PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION, 2-15-14 Nihonbashi - Ningyocho, Chuo-ku, Tokio 103, Japón;
- 6) THE LONDON STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED, 50 Leaman Street, Londres, E1 8HQ, Inglaterra;
- 7) THE NORTH OF ENGLAND PROTECTING AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED, The Quayside, Newcastle-upon-Tyne, NE1 3DU, Inglaterra;
- 8) THE SHIPWONERS' MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG), 16 Rue Notre-Dame, L-2240 Luxemburgo;
- 9) THE STANDARD CLUB LIMITED, Dallas Building, 7 Victoria Street, P.O. Box HM 1743, Hamilton, Bermuda;
- 10) THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION LIMITED, Aquatical House, 39 Bell Lane, Londres, E1 7LU, Inglaterra;
- 11) SVERIGES ANGFARTYGS ASSURANS FORENING, Gullbergs Strandgata 6, S-401 22 Gotemburgo, Suecia;
- 12) THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAM SHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED, Windsor Place, 18 Queen Street, P.O. Box HM 665, Hamilton, HM CX, Bermuda; y
- 13) THE WEST ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG), 33 Boulevard Prince Henri, Luxemburgo.