



FONDO INTERNACIONAL  
DE INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO  
34ª sesión  
Punto 6 del orden del día

92FUND/EXC.34/12  
27 octubre 2006  
Original: INGLÉS

## ACTA DE LAS DECISIONES DE LA TRIGÉSIMA CUARTA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada del 23 al 27 de octubre de 2006)

Presidente: Capitán Carlos Ormaechea (Uruguay)  
Vicepresidente: Contraalmirante Giancarlo Olimbo (Italia)

### *Apertura de la sesión*

#### **1 Adopción del orden del día**

El Comité Ejecutivo adoptó el orden del día que consta en el documento 92FUND/EXC.34/1.

#### **2 Examen de los poderes de los representantes**

2.1 El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido, en su sesión de marzo de 2005, establecer en cada sesión una Comisión de Verificación de Poderes, integrada por cinco miembros elegidos por la Asamblea a propuesta del Presidente, para examinar los poderes de las delegaciones de los Estados Miembros y que, cuando el Comité Ejecutivo celebrase sesiones al mismo tiempo que la Asamblea, la Comisión de Verificación de Poderes establecida por la Asamblea debería examinar también los poderes expedidos con respecto al Comité Ejecutivo (Reglamento interior del Comité Ejecutivo, artículo iv)).

2.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, conforme al artículo 10 del Reglamento interior de la Asamblea, en su 11ª sesión, la Asamblea del Fondo de 1992 había designado a las delegaciones de Argelia, Australia, Federación de Rusia, México y Suecia para la Comisión de Verificación de Poderes.

2.3 Estuvieron presentes los siguientes Miembros del Comité Ejecutivo:

Argelia	Federación de Rusia	República de Corea
Camerún	Finlandia	Singapur
Canadá	Francia	Turquía
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Italia	Uruguay
España	Portugal	
	Reino Unido	

2.4 Tras examinar los poderes de las delegaciones de los miembros del Comité Ejecutivo, la Comisión de Verificación de Poderes informó en el documento 92FUND/EXC.34/2/1 que todos los Miembros del Comité Ejecutivo arriba mencionados habían presentado poderes en regla.

2.5 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Ghana	Mónaco
Antigua y Barbuda	Grecia	Nigeria
Argentina	Irlanda	Noruega
Australia	Islas Marshall	Nueva Zelandia
Bahamas	Israel	Países Bajos
Bélgica	Japón	Panamá
Chipre	Letonia	Polonia
Colombia	Liberia	Sri Lanka
Dinamarca	Lituania	Suecia
Emiratos Árabes Unidos	Malasia	Vanuatu
Estonia	Malta	Venezuela
Filipinas	Marruecos	
Gabón	México	

2.6 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados no Miembros:

Arabia Saudita	Ecuador
Brasil	Perú

2.7 Estuvieron representadas en calidad de observadores las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones internacionales no gubernamentales siguientes:

*Organizaciones intergubernamentales:*

Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971 (Fondo de 1971)

Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 2003 (Fondo Complementario)

Centro regional del mar mediterráneo de intervención en casos de emergencia de contaminación marina (REMPEC)

*Organizaciones internacionales no gubernamentales:*

BIMCO

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)

International Union of Marine Insurance (IUMI)

### **3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992**

#### **3.1 Situación global**

El Comité Ejecutivo tomó nota del documento 92FUND/EXC.34/3, que recoge resúmenes de la situación con respecto a los ocho siniestros de los cuales se ocupa el Fondo de 1992 desde que el Comité celebrara su 30ª sesión en octubre de 2005.

### 3.2 Siniestros en Alemania y Suecia

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información contenida en el documento 92FUND/EXC.34/4 sobre un siniestro en Alemania y un siniestro en Suecia.

#### *SINIESTRO EN ALEMANIA*

##### *El siniestro*

- 3.2.2 Se recordó que del 20 de junio al 10 de julio de 1996, crudos de petróleo habían contaminado la costa alemana y una serie de islas alemanas cercanas a la frontera con Dinamarca en el Mar del Norte. Las autoridades alemanas habían emprendido operaciones de limpieza en el mar y en tierra, y se habían retirado de las playas unas 1 574 toneladas de mezcla de hidrocarburos y arena.

##### *Acciones judiciales*

- 3.2.3 Se recordó que en julio de 1998, la República Federal de Alemania había entablado acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia de Flensburg contra el propietario del petrolero *Kuzbass* (88 692 AB) y su aseguradora, la West of England Ship Owner's Mutual Insurance Association (Luxemburgo) (West of England Club), reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza en una cuantía de DM2,6 millones o €1,3 millones (£881 000). También se recordó que en noviembre de 1998 se habían notificado las acciones judiciales al Fondo de 1992 y que en agosto de 1999 el Fondo de 1992 había intervenido en el proceso a fin de proteger sus intereses. También se recordó que a fin de impedir que prescribieran sus reclamaciones contra el Fondo al vencer el plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro, las autoridades alemanas habían entablado acción judicial contra el Fondo de 1992 en junio de 2002.
- 3.2.4 El Comité recordó que en diciembre de 2002 el Tribunal de primera instancia había pronunciado una sentencia parcial en la que sostuvo que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club eran responsables mancomunada y solidariamente de los daños por contaminación. Se recordó que, no obstante, el Tribunal había reconocido que las autoridades alemanas no habían dado pruebas concluyentes de que el *Kuzbass* era el buque responsable, y que había estimado que las pruebas circunstanciales apuntaban de modo contundente a aquella conclusión.
- 3.2.5 Se recordó que el propietario del buque y el West of England Club había apelado contra la sentencia, argumentando que el *Kuzbass* no podía haber llegado a la supuesta zona de vertimiento en el tiempo disponible, que los análisis químicos de las muestras de la contaminación no proporcionaban pruebas concluyentes de que los hidrocarburos procedían del *Kuzbass* y que había otros tres buques en la parte sur del Mar del Norte en el momento en cuestión que habían transportado anteriormente cargas de crudo libio, y que por lo tanto podían haber causado la contaminación.
- 3.2.6 El Comité recordó que en una audiencia que tuvo lugar en diciembre de 2004, el Tribunal de Apelación de Schleswig-Holstein había indicado que, basándose en las pruebas presentadas hasta la fecha, distaba mucho de estar convencido de que el *Kuzbass* fuera la fuente de la contaminación, y en particular llamó la atención sobre otras posibles fuentes de buques que las autoridades alemanas no habían investigado. Se recordó que el Tribunal había suscitado dudas también respecto a la corrección de las pruebas circunstanciales y la interpretación de esas pruebas por el Tribunal de primera instancia. Se recordó asimismo que el Tribunal había declarado que, basándose en las pruebas presentadas hasta la fecha, las perspectivas de que prosperase la apelación del propietario del buque/West of England Club eran considerablemente mejores que las del Gobierno alemán y había recomendado decididamente que las partes lograsen una transacción extrajudicial en el sentido de que el propietario del buque y el West of

England Club pagasen al Gobierno alemán €120 000 (£81 000) y que las costas recuperables se repartieran entre el Gobierno alemán y el propietario del buque/West of England Club a razón del 92%-8%.

- 3.2.7 Se recordó que en la sesión del Comité Ejecutivo de marzo de 2005, el Director había propuesto que, a la luz de las pruebas disponibles y las indicaciones del Tribunal de Apelaciones en cuanto al resultado probable de los procedimientos judiciales, se le autorizara a concertar una transacción extrajudicial con las otras partes. El Comité recordó que, si bien había motivos fundados para sospechar que el *Kuzbass* era la fuente de la contaminación, las pruebas eran sobre todo circunstanciales, y que al presentar su caso las autoridades alemanas habían intentado convencer al Tribunal de primera instancia de que dichas pruebas eran suficientes para hacer recaer en el propietario del buque la necesidad de demostrar que el *Kuzbass* no era la fuente de la contaminación. También se recordó que el propietario del buque y el West of England Club habían formulado una propuesta con respecto a una posible transacción extrajudicial en la que interviniesen todas las partes y según la cual el propietario del buque y el West of England Club pagarían el 18% y el Fondo de 1992 el 82% de todas las pérdidas demostradas sufridas por la República Federal de Alemania como resultado del siniestro. Se recordó además que el Fondo de 1992 había recibido recientemente documentos en apoyo de la reclamación presentada por el Gobierno alemán y que, de conformidad con las leyes alemanas, el Gobierno tendría derecho a cobrar los intereses al tipo legal respecto de cualquier pérdida demostrada y que cualquier acuerdo sobre una transacción tendría que abordar la cuestión del reparto de costas judiciales debidas por las respectivas partes.
- 3.2.8 Se recordó que el Comité había decidido autorizar al Director a concertar una transacción extrajudicial con las demás partes implicadas (es decir, la República Federal de Alemania, el propietario del buque y el West of England Club) y a concluir tal transacción en nombre del Fondo de 1992, a condición de que la cuantía que debían pagar el propietario del buque y el West of England Club se aumentase por encima del 18% ofrecido en ese momento.
- 3.2.9 El Comité recordó que tras la sesión de marzo de 2005, el West of England Club y el propietario del buque habían aumentado su oferta del 18% al 20% y que el Director en vista de la decisión tomada por el Comité Ejecutivo, había decidido aceptar la propuesta de la transacción.
- 3.2.10 Se tomó nota de que el Fondo de 1992 y el West of England Club, con la ayuda de ITOPF habían evaluado la reclamación de las autoridades alemanas en DM2,1 millones o €1,1 millones (£745 000) y que se preveía que se lograra un acuerdo de transacción entre el Fondo y el West of England Club y el Gobierno alemán en un futuro próximo.
- 3.2.11 La delegación de Alemania agradeció a la Secretaría sus esfuerzos para resolver los asuntos pendientes en relación con este siniestro. Dicha delegación declaró que el Gobierno Federal no había intervenido mayormente, pero que siempre había habido una buena cooperación entre las autoridades alemanas responsables y la Secretaría. Aquella delegación declaró además que se sentía satisfecha con el resultado y expresó la esperanza de que la reclamación de las autoridades alemanas quedase resuelta en un futuro próximo.

### *SINIESTRO EN SUECIA*

#### *El siniestro*

- 3.2.12 Se recordó que entre el 23 de septiembre y principios de octubre de 2000, hidrocarburos persistentes habían llegado a las orillas de Fårö y Gotska Sandön, dos islas al norte de Gotland en el Mar Báltico, y posteriormente a varias islas del archipiélago de Estocolmo. El Servicio de Guardacostas sueco, la Agencia Sueca de Servicios de Rescate y las autoridades locales habían emprendido operaciones de limpieza, cuyo resultado fue la recogida de unos 20 m<sup>3</sup> de hidrocarburos del mar y de la costa.

- 3.2.13 El Comité recordó que las investigaciones por parte de las autoridades suecas habían indicado que los hidrocarburos podían haber sido descargados dentro de la Zona Económica Exclusiva de Suecia al este de Gotland, posiblemente por el buque tanque maltés *Alambra*, que había pasado por la zona en el momento supuesto del derrame de hidrocarburos en una travesía en lastre a Tallinn (Estonia). Según el Servicio de Guardacostas, los resultados de los análisis de muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas correspondían con los de muestras tomadas del *Alambra*.
- 3.2.14 Se recordó que el *Alambra* estaba inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club) y que el propietario del buque y el asegurador habían sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.

*Acciones judiciales contra el propietario del buque/Club y contra el Fondo*

- 3.2.15 Se recordó que en septiembre de 2003, el Gobierno sueco había entablado una acción judicial en el Tribunal de distrito de Estocolmo contra el propietario del buque y el London Club sosteniendo que los hidrocarburos en cuestión procedían del *Alambra* y reclamando indemnización de los costes de limpieza en una cuantía total de SEK 5 260 364 (£388 000). Se recordó además que el Gobierno había entablado una acción judicial contra el Fondo de 1992 como medida de protección a fin de impedir que prescribiera su derecho a reclamación contra el Fondo invocando la responsabilidad que tenía el Fondo de 1992 de indemnizarle en el caso de que ni el propietario del buque ni el London Club fuesen considerados responsables de pagar la indemnización.
- 3.2.16 Se tomó nota de que en junio de 2006, el Gobierno sueco, el propietario del buque y el London Club habían logrado una transacción extrajudicial sin que ninguna de las partes admitiese responsabilidad. El Comité tomó nota de que a consecuencia de este acuerdo se habían retirado las acciones judiciales pendientes contra el propietario del buque y el London Club. También se tomó nota de que en junio de 2006 el Gobierno sueco y el Fondo de 1992 habían concluido un acuerdo de transacción por el que el Gobierno sueco acordaba pagar al Fondo de 1992 SEK 79 000 (£5 900) correspondientes a todas las costas jurídicas y gastos de expertos del Fondo. El Comité tomó nota de que a consecuencia de ello se habían retirado los procedimientos pendientes en el Tribunal contra el Fondo, quedando concluido el caso en lo que al Fondo se refiere.

3.3 *Dolly*

*El siniestro*

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades en relación con el siniestro del *Dolly*, como se exponen en el documento 92FUND/EXC.34/5.
- 3.3.2 Se recordó que el *Dolly* transportaba unas 200 toneladas de asfalto cuando se hundió el 5 de noviembre de 1999 a 20 metros de profundidad en la Bahía Robert, Martinica. El Comité recordó que existía un parque natural, un arrecife de coral y maricultura cerca del lugar de la encalladura, y que en la zona se practicaba la pesca artesanal y que se temía que la pesca y la maricultura quedasen afectadas si escapase asfalto.
- 3.3.3 Se recordó que el *Dolly* era al principio un buque de carga general, pero se le habían instalado tanques especiales para transportar asfalto, junto con un sistema de calentamiento de la carga.
- 3.3.4 Se recordó que el buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. Se recordó asimismo que las autoridades habían ordenado al propietario del buque, una empresa de Santa Lucía, que retirase los restos del naufragio, pero éste no cumplió la orden, probablemente debido a que carecía de recursos económicos.

- 3.3.5 El Comité recordó que como el propietario del buque no había adoptado ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas habían dispuesto la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido y pedido a tres empresas internacionales de salvamento que investigaran qué medidas se podían adoptar para eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. Se recordó que estas compañías habían presentado sus propuestas sobre la base de inspecciones del buque hundido efectuadas por buzos en octubre y noviembre de 2000, y que las autoridades francesas habían facilitado al Fondo de 1992 copias de las propuestas.
- 3.3.6 Se recordó que en julio de 2001, el Comité había coincidido con el parecer del Director en el sentido de que, en vista de que el naufragio se había producido en una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medidas preventivas' según se definen en los Convenios de 1992 y que el Comité había encargado al Director que examinase con los peritos del Fondo de 1992 y las autoridades francesas las medidas propuestas para eliminar el asfalto.
- 3.3.7 Se recordó que en julio de 2001, el Director había informado al Gobierno francés de la opinión de los peritos del Fondo sobre las diversas propuestas y había subrayado también que cualesquiera reclamaciones presentadas por las autoridades francesas respecto a las operaciones en los restos del naufragio del *Dolly* serían examinadas teniendo presente los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, y que este no autorizaría los costes de la operación antes de que se emprendieran los trabajos.
- 3.3.8 Se recordó que en agosto de 2004, las autoridades francesas habían informado al Fondo de 1992 de que se había otorgado un contrato a un consorcio constituido por una empresa francesa de buzos y los gerentes de una marina de yates en Martinica. Se recordó que las operaciones habían comenzado en octubre de 2004, pero que debido a las condiciones de mar gruesa y una serie de problemas prácticos imprevistos, retirar de la bodega los tres tanques con asfalto había llevado más tiempo de lo proyectado y resultado más difícil de lo previsto. Se recordó que para mediados de diciembre los contratistas habían retirado los tanques de la bodega con ayuda de bolsas de flotación y los habían colocado en el lecho marino cerca de los restos de naufragio, donde los dejaron hasta marzo de 2005 cuando las condiciones meteorológicas fuesen más propicias para remolcar los tanques a dique seco.
- 3.3.9 El Comité recordó que las operaciones se habían reanudado en marzo de 2005 como previsto, pero que, como consecuencia de problemas técnicos posteriores, no se completó el remolque de los tanques a tierra y la extracción del asfalto hasta julio de 2005.

#### *Acciones judiciales*

- 3.3.10 Se recordó que en octubre de 2002, el Gobierno francés había entablado una acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente FFfr1,2 millones o €232 000 (£160 000) por los costes de extracción del combustible líquido del *Dolly*, indicando en el auto de comparecencia que se reclamarían costes adicionales por un importe superior a €2 millones (£1,3 millones) respecto a la retirada de la carga
- 3.3.11 El Comité tomó nota de que en marzo de 2006, el Gobierno francés había presentado una reclamación de €1 388 361 (£980 000) por los costes de extracción del combustible líquido y del asfalto del buque hundido, y que en junio de 2006 la reclamación se había incrementado a €1 457 753 (£1 030 000) para tener en cuenta los costes adicionales derivados de los problemas técnicos y meteorológicos.
- 3.3.12 Se tomó nota de que el propietario del buque no había dispuesto de recursos económicos para pagar indemnización, que el buque no tenía ningún seguro de responsabilidad y que, por estas razones, el Director había decidido que el Fondo de 1992 indemnizase al Gobierno francés con arreglo al artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992.

- 3.3.13 El Comité tomó nota de que en agosto de 2006, el Director había aprobado la reclamación por €1 457 753 (£1 030 000) y que la cuantía de liquidación se había abonado al Gobierno francés el 6 de octubre de 2006. Se tomó nota de que a consecuencia de la liquidación de la reclamación, el Gobierno francés se había comprometido a retirar su acción judicial contra el Fondo.
- 3.3.14 La delegación de Francia confirmó que el Gobierno francés había retirado su acción judicial contra el Fondo de 1992. Dicha delegación agradeció al Director y a la Secretaría la eficacia y rapidez con que habían atendido la reclamación.

#### 3.4 *Erika*

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades acerca del siniestro del *Erika*, como se exponen en los documentos 92FUND/EXC.34/6, 92FUND/EXC.34/6/Add.1, 92FUND/EXC.34/6/Add.2 y 92FUND/EXC.34/6/Add.3.

##### *Cuantía máxima disponible para la indemnización*

- 3.4.2 Se recordó que la cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 (135 millones de DEG) había sido calculada por el Director, siguiendo las instrucciones del Comité Ejecutivo, en FFrl 211 966 811 correspondientes a €184 763 149 (£125 millones).

##### *Fondo de limitación del propietario del buque*

- 3.4.3 Se recordó que a petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio de Nantes había dictado una orden en marzo de 2000 abriendo el proceso de limitación. También se recordó que el Tribunal había determinado la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733 correspondiente a €12 843 484 (£8,7 millones) y declarado que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía extendida por el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual).
- 3.4.4 El Comité recordó que en 2002, el fondo de limitación había sido transferido del Tribunal de Comercio de Nantes al Tribunal de Comercio de Rennes, y se recordó asimismo que en enero de 2006 el fondo de limitación fue transferido de nuevo, esta vez al Tribunal de Comercio de Saint-Brieuc.

##### *Compromisos de Total SA y el Gobierno francés*

- 3.4.5 El Comité recordó que Total SA se había comprometido a no proceder contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, respecto a los costes derivados de operaciones relacionadas con los restos del naufragio, la limpieza de las orillas y la eliminación de los desechos oleosos, y una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen turística de la costa atlántica, en el caso y en la medida en que la presentación de tales reclamaciones culminase en que la cuantía total del conjunto de reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992.
- 3.4.6 Se recordó que el Gobierno francés también se había comprometido a no proceder con las reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992, o el fondo de limitación establecido por el propietario del buque o su asegurador, en el caso y en la medida en que la presentación de dichas reclamaciones culminase en que se excediera de la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992, pero que las reclamaciones del Gobierno francés tendrían precedencia sobre cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total SA si se dispusiera de fondos después de haber pagado íntegramente todas las demás reclamaciones.

*Situación de las reclamaciones*

- 3.4.7 El Comité tomó nota que al 15 de septiembre de 2006 se habían presentado 6 991 reclamaciones de indemnización por un total de €387 millones (£262 millones), que se habían evaluado el 98,4% de las reclamaciones y se tomó nota de que se habían rechazado alrededor de 1 060 reclamaciones por un total de €24 millones (£16,2 millones).
- 3.4.8 Se tomó nota de que al 21 de octubre de 2006 se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 5 656 reclamaciones por un total de €27,8 millones (£87 millones), de los cuales la Steamship Mutual había pagado €2,8 millones (£8,8 millones) y el Fondo de 1992 €15 millones (£78,2 millones).

*Pagos al Gobierno francés*

- 3.4.9 Se recordó que en su sesión de octubre de 2003, el Comité Ejecutivo había autorizado al Director a efectuar pagos al Estado francés en la medida en que existiera un margen suficiente entre la cuantía total de indemnización disponible y el riesgo del Fondo respecto a otras reclamaciones (documento 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.4.11).
- 3.4.10 Se recordó que, en diciembre de 2003, el Director había decidido que existía un margen suficiente para que el Fondo de 1992 pudiera comenzar a pagar al Estado francés y que el Fondo había pagado en un principio €0,1 millones (£7,0 millones), correspondientes a la reclamación subrogada del Gobierno francés respecto a los pagos complementarios a los demandantes del sector del turismo, seguido en octubre de 2004 de otro pago de €6,0 millones (£4,2 millones) relativos a los pagos complementarios del Gobierno francés efectuados conforme al plan para facilitar pagos de urgencia a los demandantes en los sectores de la pesca, maricultura y producción de sal, administrado por la OFIMER. Se recordó asimismo que, en diciembre de 2005, el Fondo de 1992 había efectuado un pago a cuenta al Estado francés de €15 millones (£10,3 millones) respecto de los costes contraídos por las Autoridades francesas en la intervención de limpieza.
- 3.4.11 El Comité tomó nota de que tras haber revisado nuevamente la evaluación del nivel total de las reclamaciones admisibles en septiembre de 2006, el Director había considerado que existía un margen suficiente para efectuar un nuevo pago de €10 millones (£6,8 millones) al Estado francés respecto de los costes contraídos por las autoridades francesas en la intervención de limpieza. Dicha suma se abonó al Estado el 20 de octubre de 2006.
- 3.4.12 La delegación de Francia agradeció al Director el último pago efectuado al Gobierno francés y pidió que se la mantuviera informada sobre las sentencias relacionadas con las reclamaciones contra el Fondo.

*Causa del siniestro*

- 3.4.13 Se recordó que la Autoridad Marítima de Malta (MMA) había dado a conocer en septiembre de 2000 un informe de investigación sobre la causa del siniestro y que la Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia (Commission Permanente d'enquête sur les évènements de la mer, (CPEM)) había publicado su informe de investigación sobre el siniestro en diciembre de 2000 (documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1; véase también Informe Anual de 2001, páginas 118 y 119).
- 3.4.14 Se recordó asimismo que se habían presentado cargos contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la propia empresa gestora, el gerente adjunto del Centro Regional Operacional de Vigilancia y de Salvamento (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS)), tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña, la sociedad de



clasificación Registro Italiano Navale (RINA) y uno de los gerentes de RINA, Total SA y algunos de sus ejecutivos. El Comité tomó nota de que está previsto que comience el proceso el 12 de febrero de 2007.

- 3.4.15 Se recordó además que en enero de 2000, a petición de Total International Limited (Total), que era propietaria de la carga a bordo del *Erika*, y la aseguradora de Total y otras partes interesadas, el Tribunal de Comercio de Dunquerque había designado un grupo de expertos para investigar las circunstancias y la causa del siniestro y para reconstruir el proceso de rotura de las estructuras internas del *Erika*. Se tomó nota de que el grupo había consistido en cuatro expertos marítimos, asistidos por un especialista en arquitectura naval y procedimientos de la sociedad de clasificación, un especialista en metalurgia, y una serie de técnicos del Instituto de soldaduras (Institut de soudures) en París a las que se había consultado en relación con los estudios y cálculos estructurales.
- 3.4.16 El Comité tomó nota de que el grupo había presentado su informe en noviembre de 2005.
- 3.4.17 Se tomó nota de que en el informe los expertos habían expresado la opinión de que las estructuras internas del *Erika* se ajustaban a las normas de 1973 de Nippon Kaiji Kyokai, la sociedad de clasificación que había supervisado la construcción del buque. También se tomó nota de que basándose en documentación facilitada por RINA, habían confirmado que las estructuras internas del buque cumplían con las normas de clasificación de RINA aplicables en 1998 pero los expertos concluyeron que, basándose en las medidas y cálculos realizados en los restos del naufragio y en los fragmentos de acero recogidos del mismo, el espesor de las estructuras de acero del *Erika* cuando RINA se hizo cargo del buque había sido inferior a los límites permisibles.
- 3.4.18 El Comité tomó nota de que, según los expertos, el proceso de rotura del *Erika* podía resumirse como sigue:
- Las estructuras internas que soportaban las planchas del forro exterior adyacente al tanque de lastre No. 2 de estribor y el mamparo longitudinal entre el tanque de carga No. 3 del centro y el tanque de lastre No. 2 de estribor, que estaban muy corroídos, desarrollaron fisuras. Las fisuras en las planchas del forro exterior estaban por debajo de la línea de flotación y permitieron la entrada de agua del mar en el tanque de lastre No. 2 de estribor. A esta inundación se sumó el paso de la carga del tanque No. 3 del centro al tanque de lastre No. 2 de estribor.
  - La inundación llevó al deterioro de las estructuras internas en el tanque de lastre No. 2 de estribor, incluido el desprendimiento de la sección de las planchas del forro exterior adyacente al tanque de lastre. Esto permitió un incremento del caudal de inundación del tanque que contribuyó al esfuerzo hidrodinámico excesivo sobre las estructuras internas restantes en el tanque de lastre.
  - Estos esfuerzos excesivos, además de los momentos flectores creados por el oleaje, ocasionaron que el *Erika* se plegase hacia afuera, de lo que resultó el pandeo de las planchas de cubierta en esta zona y la rotura del fondo del buque, lo que ocasionó que se separasen las secciones de proa y popa.
- 3.4.19 Se tomó nota de que los expertos habían expresado la opinión de que el capitán y la tripulación se habían enfrentado a esta situación de modo profesional y que, incluso si el capitán hubiera podido comprender cabalmente la situación que se venía desarrollando, no hubiera tenido impacto alguno en el desarrollo de los acontecimientos que habían llevado a la pérdida del buque, y además que, en el transcurso del siniestro, el capitán había cumplido el plan de emergencia a bordo de prevención de la contaminación por hidrocarburos excepto en dos aspectos, a saber, el no informar a las autoridades francesas de que había un derrame de hidrocarburos del *Erika* y el no contactar con el asesor técnico de RINA.

- 3.4.20 Se tomó nota de que por lo que se refiere a Total, los expertos habían opinado que ni en el momento del flete ni durante la inspección de validación hubiera sido posible que Total detectase el estado de corrosión de las estructuras internas del *Erika*.
- 3.4.21 El Comité tomó nota de que los expertos habían manifestado también que Panship, como gestor técnico del *Erika* que había determinado y supervisado las reparaciones llevadas a cabo durante el verano de 1998, habría sido consciente del deterioro de las estructuras internas identificadas en su informe. RINA, como sociedad de clasificación, también habría sido consciente del deterioro, ya que había sido responsable de comprobar los trabajos que se habían llevado a cabo de conformidad con sus normas de clasificación. Se tomó nota de que los expertos también habían sugerido que RINA no había seguido los procedimientos normales para la extensión de certificados de clasificación coincidiendo con el reconocimiento anual en agosto/noviembre de 1999.
- 3.4.22 Se tomó nota de que los expertos habían concluido además que las partes que respondieron al siniestro no habían estado en situación de influir en el destino del *Erika* y que, basándose en la condición de las estructuras internas del buque cuando zarpó de Dunquerque, el *Erika* estaba destinado a romperse dadas las condiciones de mar gruesa del momento.

*Acciones de recurso incoadas por el Fondo de 1992*

- 3.4.23 Se recordó que en su sesión de octubre de 2002 (documento 92FUND/EXC.18/14, párrafos 3.4.30 y 3.4.32) el Comité Ejecutivo había decidido autorizar al Director a impugnar el derecho de limitación de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a incoar acciones de recurso, como medida de protección, antes de que expirase el plazo de prescripción de tres años, contra las siguientes partes:
- Tevere Shipping Co. Ltd. (el propietario matriculado del *Erika*)
  - Steamship Mutual (el asegurador de la responsabilidad del *Erika*)
  - Panship Management and Services Srl (gestor del *Erika*)
  - Selmont International Inc. (fletador a tiempo del *Erika*)
  - TotalFinaElf SA (empresa de cartería)
  - Total Raffinage Distribution SA (expedidor)
  - Total International Ltd. (vendedor de la carga)
  - Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*)
  - RINA Spa/Registro Italiano Navale (sociedad de clasificación)
- 3.4.24 Se recordó también que el 11 de diciembre de 2002, el Fondo de 1992 entabló acciones en el Tribunal de lo civil (Tribunal de primera instancia) de Lorient contra las partes enumeradas en párrafo 3.4.23 anterior.
- 3.4.25 Se recordó además que tras la sesión de octubre de 2002 del Comité, se puso en conocimiento del Director el hecho de que la sociedad de clasificación Bureau Veritas había inspeccionado el *Erika* antes de la transferencia de clase a RINA, que él decidió que el Fondo de 1992 presentase acción de recurso, como medida cautelar, contra Bureau Veritas, y esta acción también se presentó en el Tribunal de lo civil de Lorient el 11 de diciembre de 2002.
- 3.4.26 El Comité recordó que, como se mencionó en el párrafo 3.4.14 supra, se han presentado cargos penales, entre otros, contra el gerente adjunto de CROSS y tres oficiales de la Armada francesa. Se tomó nota de que, en el caso de que fueran declarados culpables, el Fondo de 1992 podría tener motivos para interponer acción de recurso contra el Estado francés, pero al Fondo de 1992 no le es posible decidir si hay motivos para interponer tal acción hasta que haya tenido lugar el juicio del proceso penal.
- 3.4.27 Se recordó que, conforme al derecho francés, el plazo general de prescripción en cuestiones comerciales es – a reserva de numerosas excepciones – de diez años y que en cuestiones

relacionadas con la responsabilidad de órganos públicos, a fin de evitar que prescriba una reclamación de indemnización, debería notificarse dicha reclamación a la Administración francesa a más tardar el 31 de diciembre del cuarto año después del suceso que dio origen a dicha reclamación, es decir, en el caso del siniestro del *Erika*, a más tardar el 31 de diciembre de 2003. El Comité recordó que, en diciembre de 2003, el Fondo de 1992 hizo esa notificación y el Estado francés aceptó que dicha notificación tuviese el efecto de interrumpir el plazo de prescripción.

- 3.4.28 Se tomó nota de que, basándose en los informes de investigación de la MMA, la CPEM y en particular el informe del grupo de expertos establecido por el Tribunal de Comercio en Dunquerque, el Fondo de 1992 tendría motivos para proseguir las acciones de recurso por él interpuestas en 2002 contra algunas de las partes a que se refieren los párrafos 3.4.22 y 3.4.26, mientras que parecía no haber tales motivos para entablar acciones de recurso contra otras.
- 3.4.29 Se tomó nota, sin embargo, de que durante los procesos penales a que se refiere el párrafo 3.4.14 supra podrían salir a la luz nuevas pruebas que podrían ser importantes para el Fondo en su decisión relativa a las acciones de recurso. Basándose en estas consideraciones, el Comité Ejecutivo decidió, como proponía el Director, aplazar su decisión sobre si ha de entablar acciones de recurso contra todas o alguna de las partes a que se refieren los párrafos 3.4.22, 3.4.24 y 3.4.26.

#### *Procesos judiciales*

- 3.4.30 El Comité recordó que el Consejo General de la Vandea y varias otras entidades públicas y privadas habían incoado acciones en diversos tribunales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual, compañías del Grupo Total SA y otros, solicitando que se juzgase a los demandados mancomunada y solidariamente responsables por las reclamaciones que no estuviesen cubiertas por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que el Fondo de 1992 había pedido que se le permitiera intervenir en el proceso. Se observó que hasta la fecha sólo habían tenido lugar audiencias procesales.
- 3.4.31 Se recordó que el Estado francés había incoado acciones en el Tribunal de lo civil de Lorient contra Tevere Shipping Co. Ltd., Panship Management and Services Srl., Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc., el fondo de limitación referido en el párrafo 3.4.3 supra y el Fondo de 1992, reclamando €190,5 millones (£132 millones).
- 3.4.32 Se recordó también que cuatro compañías del Grupo Total SA habían incoado acciones judiciales en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el propietario del buque, la Steamship Mutual, el Fondo de 1992 y otros, reclamando €143 millones (£97 millones).
- 3.4.33 Se recordó que la Steamship Mutual había cursado una acción en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el Fondo de 1992, solicitando, entre otras cosas, que el Tribunal tomase nota de que, en el desempeño de sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la Steamship Mutual había abonado €12 843 484 (£8,7 millones) correspondientes a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque, de acuerdo con el Fondo de 1992 y su Comité Ejecutivo, y había solicitado que el Tribunal declarase que había desempeñado todas sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que se había abonado la cuantía de limitación y que el propietario del buque quedaba exonerado de su responsabilidad en virtud del Convenio. Se recordó asimismo que la Steamship Mutual había solicitado que el Tribunal ordenara al Fondo de 1992 reembolsarle toda cuantía que la aseguradora del propietario del buque hubiese pagado en exceso de la cuantía de limitación.
- 3.4.34 El Comité recordó que se habían presentado reclamaciones por un total de €497 millones (£337 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por la Steamship Mutual y que esta cuantía incluía las reclamaciones del Gobierno francés y Total SA. Se tomó nota de que, sin embargo, la mayoría de estas reclamaciones, distintas de las del

Gobierno francés y Total SA, se habían acordado y parecía, por lo tanto, que estas reclamaciones contra el fondo de limitación debían retirarse en la medida en que estaban relacionadas con la misma pérdida o daños. Se tomó nota además de que el Fondo de 1992 había recibido notificaciones formales, del liquidador del fondo de limitación, de las reclamaciones presentadas contra dicho fondo.

- 3.4.35 Se tomó nota de que 796 demandantes habían incoado acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. El Comité observó que se habían acordado extrajudicialmente transacciones con 438 de estos demandantes, que los tribunales habían dictado sentencias respecto a 86 reclamaciones, y que quedaban pendientes las acciones de 272 demandantes (incluidos 145 productores de sal). Se tomó nota de que la cuantía total reclamada en las acciones pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total SA, era €60 millones (£41 millones).
- 3.4.36 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 continuaría las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hubiesen prescrito, con objeto de lograr transacciones extrajudiciales si resultase apropiado.

*Sentencias respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992* <1>

- 3.4.37 El Comité tomó nota de 14 sentencias respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992 hechas públicas desde la sesión del Comité Ejecutivo de mayo de 2006 y que se resumen en los documentos 92FUND/EXC.34/6, 92FUND/EXC.34/6/Add.2 y 92FUND/EXC.34/6/Add.3. El Comité tomó nota en particular de la información facilitada respecto a dichas sentencias que se indica en los párrafos 3.4.38 a 3.4.46.

*Tribunal de Comercio de Saintes*

*Fabricante de redes y equipos de pesca*

- 3.4.38 Se recordó que en su sesión de octubre de 2000, el Comité Ejecutivo decidió rechazar una reclamación por disminución de las ventas de un fabricante de redes y otros equipos de pesca cuyo negocio estaba situado a unos 100 kilómetros al sur de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos y cuyas ventas se realizaban en gran medida a negocios que, a su vez, vendían redes y otros equipos de pesca a pescadores de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos (documento 92FUND/EXC.9.12, párrafos 3.6.35 y 3.6.36). Se recordó que el Comité había considerado que, dado que el demandante ejercía su actividad a cierta distancia de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos, no se podía considerar que su negocio formaba parte integrante de la actividad económica de la zona afectada y, por tanto, no existía un grado razonable de proximidad entre las supuestas pérdidas y la contaminación.
- 3.4.39 El Comité tomó nota de que el demandante prosiguió la reclamación ante el Tribunal de Comercio de Saintes por una cuantía de €184 000 (£124 700), de los cuales €19 000 (£80 700) en concepto de pérdidas de ingresos y €65 000 (£44 000) en concepto de pérdidas financieras como resultado de la reducción del flujo de efectivo.
- 3.4.40 Se tomó nota de que el Tribunal había dictado sentencia en junio de 2006 afirmando que los criterios de admisibilidad de las reclamaciones elaborados por el Fondo no tenían efecto vinculante en los tribunales nacionales y que incumbía al Tribunal interpretar el concepto de 'daños ocasionados por contaminación' en los Convenios de 1992 y aplicarlo en cada caso determinando la existencia de una relación de causalidad suficiente entre el suceso y los daños. Se tomó nota también de que el Tribunal había hallado que la reclamación satisfacía los criterios de admisibilidad del Fondo, dado que la mayoría de los clientes del demandante estaban basados en la zona afectada, que la venta de redes de pesca representaba una parte

---

<1> Las sentencias se dictaron también contra el propietario del buque y la Steamship Mutual. Para no recargar el texto, en los párrafos 3.4.37-3.4.47 se hace referencia sólo al Fondo de 1992.

sustancial de su volumen de negocios, que el demandante no tenía otras fuentes de abastecimiento u oportunidades comerciales, que su negocio formaba parte integrante de la actividad económica de la zona afectada y que el demandante había incluido en su reclamación únicamente las actividades que tenían una relación geográfica directa con la zona afectada por el derrame.

- 3.4.41 Se tomó nota de que, sobre la base del informe de un perito judicial, el Tribunal aceptó la parte de la reclamación referida a las pérdidas de ingresos por la cuantía reclamada, esto es €19 000 (£80 700) y había evaluado la parte de la reclamación referida a las pérdidas financieras en €32 000 (£21 700) y que se había ordenado al Fondo que pagara €151 000 (£102 300). El Comité tomó nota de que el Tribunal había ordenado la ejecución provisional de la sentencia y que, tras una petición del demandante, el Fondo había pagado la cuantía concedida por el Tribunal.
- 3.4.42 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, aunque el Tribunal había adoptado una postura distinta de la del Fondo con respecto a la admisibilidad, para tomar su decisión había tenido en cuenta los criterios de admisibilidad de las reclamaciones del Fondo y había procedido a una evaluación razonable de las pruebas aportadas por el demandante. Como recomendará el Director, el Comité decidió, por tanto, que el Fondo de 1992 no apelara contra la sentencia.

*Tribunal de Comercio de Saint-Nazaire*

*Compañía que vendía equipo de deporte acuático*

- 3.4.43 El Comité tomó nota de que el Tribunal de Comercio de Saint Nazaire había dictado sentencia respecto a una reclamación de una compañía que vendía equipo de deporte acuático por €35 487 (£24 000) por pérdidas sufridas en 2000 a consecuencia del siniestro del *Erika*. Se tomó nota de que la compañía tenía una doble actividad de ventas de tablas de windsurf, accesorios y efectos, y ventas de botes a personas y escuelas de vela. Se tomó nota además de que, si bien el Fondo había aceptado como admisible en principio la pérdida de ingresos debido a la reducción de ventas de tablas de windsurf, accesorios y efectos, había rechazado la reclamación por pérdida de ventas de botes porque la adquisición de botes era una inversión a largo plazo y por lo tanto menos probable que fuese afectada por un acontecimiento a corto plazo, como el siniestro del *Erika*, y porque las ventas estaban dirigidas en su mayor parte a clubes de vela y otros negocios de la industria turística (pero no directamente a los turistas). Se tomó nota de que, en su sentencia, el Tribunal había manifestado que las reglas adoptadas por el Fondo, y reflejadas en el Manual de Reclamaciones, no rechazan categóricamente las reclamaciones de los que prestan servicios a otras empresas de la industria turística (en la terminología del Fondo 'reclamaciones de turismo de segundo grado') ya que el Manual dice que las reclamaciones de este tipo 'normalmente' no tendrán derecho a indemnización y que el texto da algún margen para interpretar que la indemnización podría estar al alcance de estos demandantes. Se tomó nota también de que el Tribunal consideró que el 20% de las ventas de botes se hacían a personas, y que la reclamación respecto a la reducción de esas ventas era admisible para su indemnización en principio. El Comité tomó nota de que el Tribunal había hallado además que el otro 80% de las ventas de botes se hacían a clubes de vela, y que la reducción de esas ventas era también admisible para su indemnización dentro del límite de las cuantías disponibles, una vez efectuada la indemnización a los demandantes de primer grado ('dans le limite disponible après indemnisation des victimes au premier degré'). Se tomó nota de que el Tribunal decidió pedir a los expertos del Fondo que reexaminasen esta parte de la reclamación.
- 3.4.44 El Comité tomó nota de que el Director estaba estudiando si debía apelar contra la sentencia, a la luz de la declaración del Tribunal de que parte de la reclamación, que es, en la terminología del Fondo, una reclamación de turismo de segundo grado, era admisible 'dentro del límite de la cuantía disponible una vez pagada la indemnización a todos los demandantes de primer grado'. Se tomó nota de que, en opinión del Director, esta declaración no respeta el principio estipulado en los Convenios de 1992 de que las reclamaciones son admisibles o no, y que todas las

reclamaciones deben ser tratadas por igual (véase el artículo V.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 4.5 del Convenio del Fondo de 1992).

*Empresario de un camping*

- 3.4.45 El Comité tomó nota de una sentencia respecto a una reclamación del empresario de un camping en Croisic por €52 462 (£171 000) respecto a pérdidas en 2000. Se tomó nota de que el Fondo había evaluado las pérdidas en €135 466 (£92 000), que se hizo un pago provisional de €108 301 (£74 000) al demandante, pero que éste se negó a aceptar el pago del saldo de €27 165 (£18 000) y había entablado acción judicial contra el Fondo reclamando una indemnización de €192 838 (£130 000).
- 3.4.46 El Comité tomó nota de que, en su sentencia, el Tribunal había otorgado al demandante €92 554 menos la cuantía ya pagada por el Fondo, y halló que el Fondo en su evaluación de la reclamación había deducido incorrectamente el sueldo recibido por el demandante como gastos generales ahorrados. Se tomó nota de que el Director, consultando con el abogado francés y expertos del Fondo de 1992, está estudiando si se debe apelar o no contra la sentencia.

*Examen del Director de las sentencias dictadas contra el Fondo de 1992*

- 3.4.47 El Director se refirió al hecho de que las 86 sentencias habían sido en su mayor parte a favor del Fondo. Mencionó que algunos tribunales habían aplicado los criterios de admisibilidad del Fondo, algunos habían señalado que los criterios no son vinculantes para los tribunales pero brindan una referencia útil, y otros habían ignorado dichos criterios, pero en general habían alcanzado las mismas conclusiones que se habrían alcanzado sobre la base de los criterios. El Director señaló a la atención especialmente el hecho de que en cuatro casos en que las sentencias en el tribunal de primera instancia habían sido contra el Fondo, el Tribunal de Apelación había invalidado recientemente esas sentencias. Manifestó además que, aunque lamentaba que el Fondo se hubiera encontrado envuelto en un número tan elevado de reclamaciones que habían sido objeto de procesos judiciales, resultaba grato que los tribunales franceses se hubieran puesto en general del lado del Fondo. Agradeció al abogado francés del Fondo su excelente labor y su alto índice de éxitos.

3.5 Slops

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.34/7 respecto al siniestro del *Slops*.
- 3.5.2 El Comité recordó que, en su sesión de julio de 2000, consideró la cuestión de si el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Se recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido que las unidades móviles mar adentro, a saber las unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), debían ser consideradas como buques sólo cuando transportasen hidrocarburos como carga en una travesía de ida o vuelta de un puerto o terminal situado fuera del yacimiento en el que normalmente prestasen servicio. El Comité recordó que esta decisión había sido adoptada sobre la base de las conclusiones de un Grupo de Trabajo Intersesiones que había sido creado por la Asamblea para estudiar esta cuestión. Se recordó asimismo que, si bien el Grupo de Trabajo había estudiado principalmente la aplicabilidad de los Convenios de 1992 respecto a unidades móviles en la industria petrolera en el mar, el Comité había considerado que no había diferencia significativa entre el almacenamiento y el tratamiento de crudos en la industria mar adentro y el almacenamiento y el tratamiento de desechos oleosos derivados del transporte marítimo. Se recordó además que el Grupo de Trabajo había adoptado el parecer de que, a fin de ser considerada como 'buque' conforme a los Convenios de 1992, una unidad móvil mar adentro debía, entre otras cosas, tener hidrocarburos persistentes a bordo como carga o como combustible (documento 92FUND/A.4/21, párrafo 7.4.2).

- 3.5.3 Se recordó que el Comité Ejecutivo había decidido que la instalación flotante de recepción de residuos de hidrocarburos *Slops* no fuese considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y que estos Convenios no se aplicaban a este siniestro (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.8). Se recordó que el *Slops*, si bien estaba originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, fue objeto de una transformación importante, incluida la separación de la hélice y desactivación de sus máquinas, y desde entonces había permanecido anclado y había sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos.
- 3.5.4 El Comité recordó que en febrero de 2002, dos empresas griegas entablaron acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el propietario inscrito del *Slops* y el Fondo de 1992 reclamando indemnización por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas por €1 536 528 (£1,0 millón) y €786 832 (£530 000) más intereses, respectivamente. Se recordó que en diciembre de 2002 el Tribunal dictó sentencia en contumacia contra el propietario inscrito por las cuantías reclamadas. Se recordó además que, con respecto a la acción contra el Fondo, el Tribunal estimó que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' y había ordenado al Fondo pagar a las empresas la cuantía reclamada, más los intereses legales.
- 3.5.5 El Comité recordó que el Fondo de 1992 había apelado y que en febrero de 2004 el Tribunal de Apelación, que interpretó el término 'buque' como se define en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como todo artefacto flotante en el mar que transporte hidrocarburos del lugar A al lugar B, había invalidado la sentencia del Tribunal de primera instancia y rechazó las reclamaciones contra el Fondo de 1992 porque el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por los Convenios y por lo tanto no podía ser considerado como 'buque'.
- 3.5.6 Se recordó que los demandantes habían apelado al Tribunal Supremo argumentando que el *Slops*, cuya construcción ostentaba todas las características de un buque que transportaba hidrocarburos, se encontraba anclado y se empleaba como unidad flotante de recepción y separación de productos de petróleo transferidos desde otras naves. Se recordó que los demandantes habían manifestado que, a consecuencia del incendio, se derramó una gran cantidad de hidrocarburos que se habían cargado como cargamento a granel en los tanques de carga de la nave. El Comité recordó asimismo que los demandantes habían sostenido que el Tribunal de Apelación había interpretado incorrectamente la definición de 'buque' que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que la redacción de la definición y su propósito no se limitan a impedir que se produzca contaminación sino que también tienen como fin indemnizar a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos y a las partes que contribuyeran a la prevención de tal contaminación. Se recordó que los demandantes habían sostenido asimismo que la definición de 'buque' incluye también a toda embarcación que por su construcción esté proyectada para el transporte de hidrocarburos y que, en el momento de producirse el siniestro, no estuviese navegando y que (por más o menos tiempo) estuviese parada, operando como instalación receptora y separadora de hidrocarburos o de residuos oleosos y transportando hidrocarburos en sus tanques de carga, concretamente cuando a bordo de la embarcación había residuos oleosos como consecuencia de su transporte y constituía un alto riesgo de contaminación de zonas vitales tales como puertos. Se recordó también que los demandantes habían expresado el parecer de que el Tribunal de Apelación había examinado una cuestión que no se había alegado, al estimar que no podría respaldar el punto de vista de los demandantes de que, en el momento de producirse el siniestro, hubiera residuos de hidrocarburos en el *Slops* procedentes de su último viaje. Asimismo se recordó que los demandantes habían argumentado que la definición de 'buque' introducía la presunción refutable de que a bordo había residuos, lo que el Fondo de 1992 no había refutado.
- 3.5.7 El Comité Ejecutivo recordó que el Fondo de 1992 presentó alegatos al Tribunal Supremo en mayo de 2005 en los que sostenía que el Tribunal de Apelación había interpretado correctamente la definición de 'buque' y que se debía desestimar la apelación. Se recordó que

en sus alegatos ante el Tribunal Supremo, el Fondo había presentado en general los mismos argumentos que ante el Tribunal de Apelación, destacando el punto de este último de que no era posible que a bordo hubieran permanecido residuos de previos viajes teniendo en cuenta que el *Slops* había sido transformado en una instalación flotante para la recuperación de hidrocarburos y sosteniendo que, sea como fuere, la presunción refutable que se alegaba no sería aplicable en este caso. Asimismo se recordó que el Fondo había señalado al Tribunal Supremo la Resolución N°8 adoptada en mayo de 2003 por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, en la que éste expresaba el parecer de que los tribunales de los Estados Partes en los Convenios de 1992 deberían tener en cuenta las decisiones de los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 relativas a la interpretación y aplicación de los Convenios.

- 3.5.8 El Comité recordó que, en apoyo de su postura, el Fondo de 1992 había presentado al Tribunal Supremo la opinión del experto Dr. Thomas A. Mensah.<sup><2></sup> Se recordó que, en su opinión, el Dr. Mensah había concluido que no había fundamento, ni en las disposiciones y condiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, ni en el derecho marítimo internacional ni en las normas y principios del derecho internacional sobre la interpretación y la aplicación de tratados, para sugerir que se pudiese considerar que el *Slops* era un 'buque' en lo que respecta al siniestro. Se recordó además que, en su opinión, en el momento del siniestro el *Slops* no cumplía ninguno de los requisitos para que se lo considerase un buque según la definición del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, porque no era una 'nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar ... construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga' ni era un buque que estaba 'transportando hidrocarburos a granel como carga' o en 'cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte' y que, por consiguiente, no podía considerarse que los daños por contaminación resultantes del siniestro quedasen comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que no había obligación por parte del Fondo de 1992 con respecto a la indemnización por tales daños debidos a la contaminación.
- 3.5.9 El Comité recordó que, en septiembre de 2005, los cinco jueces del Tribunal Supremo que habían escuchado la causa habían concluido que la cuestión de si el Tribunal de Apelación había interpretado y aplicado correctamente el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 debería ser remitida a la sesión plenaria del Tribunal Supremo. Se recordó también que, conforme al Código griego de enjuiciamiento civil, para que una sentencia de una sala del Tribunal Supremo sea concluyente y vinculante, la sentencia debe ser decidida por una mayoría de más de un voto. Se recordó además que, al parecer, tres jueces habían estado a favor de los demandantes y dos habían estado a favor del Fondo de 1992. También se recordó que el Tribunal Supremo rechazó los motivos restantes de la apelación presentados por los demandantes.
- 3.5.10 Se tomó nota de que, en la sesión plenaria que se celebró en mayo de 2006, el Tribunal Supremo estaba compuesto de 22 jueces que habían sido elegidos al azar, y sólo consideró la cuestión de la interpretación y aplicación del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.5.11 El Comité tomó nota de que, de conformidad con el Reglamento interior del Tribunal Supremo, el Fiscal General del Tribunal Supremo había asistido a la sesión y formulado recomendaciones al Tribunal. Se tomó nota de que el Fiscal General había coincidido con las conclusiones de los dos jueces disconformes en el Tribunal Supremo, en el sentido de que el *Slops* no debe ser considerado 'buque' según la definición de los Convenios de 1992 y había propuesto que se desestimaran los motivos de la apelación por ser infundados.
- 3.5.12 Se tomó nota de que el Tribunal Supremo dictó su sentencia en junio de 2006. El Comité tomó nota de que la mayoría de los jueces (17:5) dictaminaron que las disposiciones sobre la

---

<2> Antiguo Subsecretario General de la OMI, antiguo Presidente del Tribunal Internacional de Derecho del Mar de Hamburgo (Alemania)



definición de 'buque' en los Convenios de 1992 parecían describir dos tipos de 'buque', a saber: a) el tipo definido como 'toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga', y b) el tipo definido como 'buque en el que se puedan transportar hidrocarburos a granel y otras cargas...', en otras palabras buques 'de cargas combinadas'. Se tomó nota de que, basándose principalmente en la fraseología gramatical empleada en la definición de buque en los Convenios de 1992, la mayoría de los jueces concluyó que la salvedad se refiere solamente a los buques de cargas combinadas, es decir aquellos buques en los 'que se puedan transportar hidrocarburos a granel y otras cargas', más bien que todos los buques en general, y que por consiguiente no era necesario que los buques de la primera categoría (petroleros y artefactos flotantes en el mar) estén efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga, a fin de ser caracterizados como buque. El Comité tomó nota de que, en opinión de la mayoría de los jueces, a fin de quedar comprendidos dentro de la definición de 'buque', era suficiente que los petroleros y artefactos flotantes en el mar puedan moverse por autopropulsión o remolque, además de poder transportar hidrocarburos a granel como carga, sin que sea necesario que el siniestro haya ocurrido durante el transporte de hidrocarburos a granel como carga, es decir durante la travesía.

- 3.5.13 Se tomó nota de que cinco jueces habían opinado que, para ser considerado como 'buque' según la definición en los Convenios de 1992, el artefacto debe haber sido construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, con la condición adicional de que, si se tratase de una unidad flotante de almacenamiento, debe estar efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga durante la travesía en cuestión o durante una travesía inmediatamente siguiente a la descarga de dichos hidrocarburos, a menos que se demuestre que después de dicha descarga no hay residuos de hidrocarburos en los tanques del buque. El Comité tomó nota de que los jueces disconformes manifestaron además que esta interpretación resultaba del objetivo de los Convenios internacionales, que se refieren al transporte de hidrocarburos a granel como carga.
- 3.5.14 El Comité tomó nota de que la mayoría de los jueces sostuvo que el Tribunal de Apelación había contravenido las disposiciones del derecho sustantivo de los Convenios de 1992 pertinentes a la definición de 'buque'. Se tomó nota también de que la mayoría halló que, en el momento del siniestro, el *Slops* debería ser considerado como 'buque' según la definición en los Convenios de 1992, ya que revestía el carácter de un artefacto flotante en el mar que, tras su modificación a una unidad flotante de separación, almacenaba productos de hidrocarburos a granel y, además, podía moverse por remolque, con el consiguiente riesgo de contaminación, sin que fuese necesario que el siniestro hubiese ocurrido durante el transporte de hidrocarburos a granel.
- 3.5.15 Se tomó nota de que el Tribunal Supremo, tras haber decidido que los Convenios de 1992 eran aplicables al siniestro, halló que se debería desestimar la sentencia del Tribunal de Apelación y que se remitiese la causa de vuelta a ese Tribunal para que examinase el fondo de la cuestión en litigio, es decir la cuantía de la reclamación, etc. Se tomó nota, con todo, de que una minoría de los jueces había considerado que se debería desestimar la apelación.
- 3.5.16 El Comité tomó nota de que el Director había pedido a la ITOPF que examine la reclamación del coste de la limpieza y medidas preventivas (véase el párrafo 3.5.4) y evalúe la cuantía admisible de la reclamación.
- 3.5.17 Respondiendo a preguntas sobre si el Fondo de 1992 contaba con más recursos legales tales como remitir la causa al Tribunal de Justicia Europeo, o procedimientos alternativos de solución de controversias, por ejemplo conforme al artículo 15 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Director manifestó que estaba claro en los Convenios de 1992 que los tribunales nacionales tenían la última palabra en tales cuestiones, y que sólo se podrían haber seguido procedimientos alternativos de solución de controversias si todas las partes hubieran estado de acuerdo. El Director manifestó además que el Fondo había tratado de

inculcar en el Tribunal Supremo la importancia de considerar su decisión en el contexto del régimen internacional más bien que un contexto nacional, para garantizar una aplicación uniforme de los Convenios.

- 3.5.18 Varias delegaciones, si bien expresaron su decepción por la decisión del Tribunal Supremo, expresaron el parecer de que una sentencia no debería disuadir al Fondo de mantener su política en lo que respecta a la interpretación de 'buque' en los Convenios.
- 3.5.19 Otras delegaciones consideraban que la decisión del Tribunal Supremo de Grecia merecía una nueva consideración, ya que los tribunales de otros Estados Miembros que se enfrentaban con la misma cuestión podrían muy bien remitirse al precedente sentado por el Tribunal de Grecia.
- 3.5.20 Algunas delegaciones señalaron que la decisión del Tribunal Supremo era consistente con una minoría de Estados Miembros que habían participado en el Grupo de Trabajo intercesiones que se había establecido para estudiarla definición de 'buque' en los Convenios. Aquellas delegaciones manifestaron que no se opondrían a reconsiderar la cuestión en una fase posterior, particularmente si el Fondo fuera a salir perjudicado con otra sentencia similar que fuera contra la política del Fondo.

### 3.6 Prestige

- 3.6.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información relativa al siniestro del *Prestige* en los documentos 92FUND/EXC.34/8 presentado por el Director y 92FUND/EXC.34/8/1 presentado por la delegación española.

#### *CUANTÍA DISPONIBLE PARA LA INDEMNIZACIÓN*

- 3.6.2 Se recordó que la cuantía de limitación aplicable al siniestro del *Prestige* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era aproximadamente 18,9 millones de DEG o €2 777 986 (£15,4 millones) y que el 28 de mayo de 2003 el propietario del buque depositó esta cuantía en el juzgado de lo penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación que requiere el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.6.3 Se recordó asimismo que la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992 respecto a este siniestro, 135 millones de DEG, correspondía a €71 520 703 (£116 millones), incluida la cuantía efectivamente pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992).

#### *NIVEL DE PAGOS*

##### *Examen en mayo de 2003*

- 3.6.4 Se recordó que, en la 21ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en mayo de 2003, se decidió que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen al 15% de las pérdidas o daños realmente sufridos por los reclamantes respectivos evaluados por los expertos contratados por el Fondo de 1992 y el London Club (documento 92FUND/EXC.21/5).

##### *Examen en octubre de 2005*

- 3.6.5 Se recordó que, en su sesión de octubre de 2005, el Comité Ejecutivo se mostró de acuerdo con la propuesta del Director de incrementar el nivel de pagos, la distribución de la cuantía pagadera por el Fondo de 1992 y las disposiciones de los compromisos y garantías por los Gobiernos de España, Francia y Portugal, y había decidido lo siguiente (documento 92FUND/EXC.30/10, párrafo 3.7.73):

1. El nivel de pagos del Fondo de 1992 debería incrementarse del 15% al 30% de la pérdida o daños realmente sufridos por cada reclamante según la evaluación llevada a cabo por los peritos nombrados por el Fondo de 1992 y el London Club.
2. La cuantía de €133 840 000, que representa la cuantía total pagadera por el Fondo de 1992, menos una reserva del 10%, debería repartirse entre los tres Estados interesados como se indica en el siguiente cuadro:

Estado	Reparto (%)	Reparto (cuantías) (cifras redondeadas)	Garantías bancarias <sup>&lt;3&gt;</sup>
España	85,90%	€15 000 000	€78 850 000
Portugal	0,55%	€740 000	€10 500
Francia	13,55%	€8 100 000	-
Total	100,00%	€133 840 000	-

3. Se autorizó al Director a pagar al Gobierno español €57 365 000 (£39 millones), a reserva de que dicho Gobierno se comprometa a indemnizar a todos los reclamantes que hubiesen sufrido daños por contaminación en España por cuantías que no sean inferiores al 30% de la pérdida o el daño, reembolsar al Fondo de 1992 toda cuantía que adeude al Fondo, en el caso de que el Comité Ejecutivo decidiera reducir la parte proporcional pagadera por el Fondo por daños en España, y facilitar al Fondo de 1992 una garantía bancaria para cubrir la diferencia entre la cuantía pagada a dicho Gobierno por el Fondo y el 15% de la cuantía evaluada.
4. Se autorizó al Director a pagar al Gobierno portugués €740 000 (£509 000), a reserva de que dicho Gobierno se comprometa a pagar al Fondo de 1992 toda cuantía que adeude a dicho Fondo, en el caso de que el Comité Ejecutivo decidiera reducir la proporción pagadera por el Fondo por daños en Portugal, resarcir al Fondo por toda cuantía que hubiera pagado a otros reclamantes por daños debidos a la contaminación en Portugal, y aportar al Fondo de 1992 una garantía bancaria para cubrir la diferencia entre la cuantía pagada a dicho Gobierno por el Fondo y el 15% de la cuantía evaluada.
5. Se autorizó al Director a pagar a cada reclamante en Francia, excepto al Gobierno francés, el 30% de las pérdidas o daños según las evaluaciones realizadas por el Fondo de 1992, o según decida la sentencia definitiva dictada por un tribunal competente, a reserva de que el Gobierno francés se comprometa a aceptar una reducción de la indemnización a la que tendría derecho, hasta la cuantía de su reclamación admisible, para proteger al Fondo de 1992 contra un exceso de pago a reclamantes que hayan sufrido daños en Francia, en el caso de que el Comité Ejecutivo decidiera reducir el nivel de pagos.
6. Las garantías bancarias que deben aportar los Gobiernos de España y Portugal deberían ser facilitadas por una institución financiera que tenga la solvencia financiera estipulada en las Directrices internas sobre inversiones del Fondo de 1992 y cumplir el resto de los criterios y, por lo general, sea a satisfacción del Director.

#### *Novedades después de la sesión de octubre de 2005*

- 3.6.6 Se recordó que en diciembre de 2005, el Gobierno portugués informó al Fondo de 1992 que no facilitaría una garantía bancaria y que, por consiguiente, sólo solicitaría el pago del 15% de la cuantía evaluada de su reclamación.

<3>

Las cuantías de las garantías bancarias equivalen a las diferencias entre las cuantías repartidas y el 15% de las cuantías evaluadas, es decir España €15 000 000 - €36 150 000 (€241 millones al 15%) = €78 850 000; Portugal €740 000 - €29 500 (€1 530 000 al 15%) = €10 500.

- 3.6.7 Se recordó también que en enero de 2006, el Gobierno francés facilitó el compromiso requerido respecto a su propia reclamación.
- 3.6.8 El Comité recordó que en marzo de 2006, el Gobierno español facilitó el compromiso y la garantía bancaria requeridos, y a consecuencia de ello se efectuó un pago de €6 365 000 (£38,5 millones) al Gobierno español en marzo de 2006. Se recordó que, como solicitara el Gobierno español, el Fondo de 1992 había retenido €1 millón a fin de efectuar pagos al nivel del 30% de las cuantías evaluadas respecto a las distintas reclamaciones que se habían presentado a la oficina de reclamaciones en España, que estos pagos se efectuarían en nombre del Gobierno español en cumplimiento de su compromiso, y toda suma que quede después de pagar a todos los reclamantes en la oficina de reclamaciones se devolvería al Gobierno español. Se recordó además que si la suma de €1 millón fuera insuficiente para pagar a todos los reclamantes que hubieran presentado reclamaciones a la oficina de reclamaciones, el Gobierno español se había comprometido a efectuar pagos a estos reclamantes hasta el 30% de la cuantía evaluada por el London Club y el Fondo de 1992.
- 3.6.9 El Comité recordó que, como se habían cumplido las condiciones requeridas, el Director incrementó el nivel de pagos al 30% de las reclamaciones reconocidas por daños en España y en Francia (excepto respecto a la reclamación del Gobierno francés), con efecto a partir del 5 de abril de 2006.

#### *RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN*

##### *España*

- 3.6.10 Se tomó nota de que la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 838 reclamaciones por un total de €613 millones (£415 millones), entre ellas nueve reclamaciones del Gobierno español por un total de €60 millones (£379 millones) presentadas durante el periodo de octubre de 2003 a agosto de 2006. Se recordó que en septiembre de 2005, un grupo de 58 asociaciones de Galicia, Asturias y Cantabria, que representan a 13 600 pescadores y mariscadores, retiró una reclamación de €32 millones (£89 millones) contra el Fondo de 1992, ya que las asociaciones habían firmado acuerdos de liquidación con el Estado español en nombre de los damnificados, y que varios otros reclamantes, que habían alcanzado acuerdos con el Gobierno español en virtud de los Reales Decretos-Ley a que se refiere el párrafo 3.6.26 también han retirado sus reclamaciones.
- 3.6.11 El Comité recordó que las reclamaciones del Gobierno español se refieren a los costes contraídos respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, extracción de los hidrocarburos del pecio, pagos de indemnización a pescadores y mariscadores, desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración, costes relativos a campañas publicitarias y costes contraídos por administraciones locales y pagados por el Gobierno. Se recordó que las reclamaciones comprendían en un principio partidas por el coste de operaciones de limpieza en el Parque Nacional Atlántico, que ascendía a €1,9 millones (£8,1 millones) pero que estas partidas habían sido retiradas, ya que los fondos para estas operaciones se habían obtenido de otra fuente. Se recordó también que la reclamación por extracción de los hidrocarburos del pecio, primero de €09 millones (£74 millones), se había reducido a €24 millones (£16,3 millones) para tener en cuenta la financiación obtenida de otra fuente.
- 3.6.12 Se recordó que la primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones (£260 millones) fue evaluada provisionalmente por el Director en diciembre de 2003 en €107 millones (£72,5 millones), y sobre esa base el Fondo de 1992 efectuó un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional. El Comité recordó que el Director había hecho asimismo una evaluación general del total de los daños admisibles en España, concluyendo que los daños admisibles serían de al menos €303 millones (£205 millones) y que sobre esa base, y como lo autorizara la Asamblea,

- el Director había efectuado un pago adicional de €41 505 000 (£28,5 millones), correspondiente a la diferencia entre el 15% de €83,7 millones o €7 555 000 y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, €16 050 000. Se recordó que ese pago se había efectuado contra una garantía bancaria que proporcionó el Gobierno español, que cubre la diferencia arriba mencionada (esto es €41 505 000), del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y el compromiso del Gobierno español de reembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea.
- 3.6.13 Se recordó que, desde diciembre de 2003, han tenido lugar varias reuniones con representantes del Gobierno español. Se tomó nota de que se ha facilitado considerable información nueva en apoyo de sus reclamaciones, que continúa la cooperación con los representantes del Gobierno español y se está avanzando en la evaluación de todas las reclamaciones presentadas por el Gobierno.
- 3.6.14 Se tomó nota de que, de las demás reclamaciones presentadas, se ha evaluado el 72,5%, que muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo y que se ha pedido otra documentación a los reclamantes. Se tomó nota además de que de estas otras reclamaciones por un total de €7,1 millones (£25 millones) fueron aprobadas en €3,4 millones (£2,3 millones) y que se han efectuado pagos provisionales por un total de €470 567 (£300 000) respecto a 242 de las reclamaciones evaluadas <sup><4></sup>, fundamentalmente al 30% de la cuantía valorizada. El Comité tomó nota de que las restantes reclamaciones aprobadas esperan respuesta de los reclamantes o están siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía valorizada. Se tomó nota además de que se han rechazado 157 reclamaciones por un total de €23,7 millones (£16 millones), en su mayoría porque el reclamante no había demostrado haber sufrido pérdidas.
- 3.6.15 Se recordó que, en la sesión de mayo de 2004 del Comité Ejecutivo, la delegación española manifestó que 67 ayuntamientos habían pedido indemnización por un total de €37,6 millones (£25,4 millones) y que las cuatro comunidades autónomas afectadas habían estimado sus daños en €150 millones (£102 millones). El Comité tomó nota de que en agosto de 2006, el Gobierno español presentó a la oficina de reclamaciones una reclamación por los costes contraídos por los 67 ayuntamientos, que había sido pagada por el Gobierno, 51 en Galicia, 14 en Asturias y dos en Cantabria, por un total de €5,8 millones (£3,9 millones) y que los expertos del Fondo de 1992 están examinando la reclamación.
- 3.6.16 El Comité tomó nota además de que en mayo de 2006, el Gobierno español presentó al Fondo de 1992 una reclamación por los costes contraídos en el pago de las reclamaciones valorizadas por el Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio) <sup><5></sup> (véanse párrafos 3.6.29 – 3.6.30).
- 3.6.17 La delegación española manifestó que se habían presentado recientemente reclamaciones a la oficina de reclamaciones del Fondo de 1992 en La Coruña por pagos a las comunidades autónomas de Galicia y Asturias, de €8 millones (£19 millones) y €3,3 millones (£2,2 millones) respectivamente.
- 3.6.18 Aquella delegación manifestó también que, basándose en un examen y análisis de la documentación ya presentada por los costes de limpieza y recuperación de la costa, y la presentación de la nueva reclamación respecto a los pagos del Gobierno español a las comunidades autónomas de Galicia y Asturias, que también incluía los costes de limpieza y recuperación de la costa, y la aprobación de otras fuentes de financiación, había sido necesario ajustar la reclamación inicial en esos epígrafes. La delegación española manifestó también que,

---

<4> Se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes al calcular los pagos provisionales.

<5> Organización de seguros de propiedad estatal constituida para pagar reclamaciones por daños normalmente no cubiertos por pólizas de seguro comerciales, tales como daños debidos a actividades terroristas o desastres naturales.

tras los ajustes arriba indicados, la reclamación por los trabajos de limpieza y recuperación de la costa, incluidos los pagos a las comunidades autónomas de Galicia y Asturias, se había reducido en €19 millones (£12,8 millones) y que por consiguiente, la cifra total de las reclamaciones españolas eran ahora €59,8 millones (£379 millones) excluyendo las siguientes cuestiones pendientes: los pagos del Gobierno español a las demás comunidades autónomas afectadas por el siniestro del *Prestige* (Cantabria y el País Vasco), el tratamiento de los residuos y las distintas evaluaciones del Consorcio.

#### *Francia*

- 3.6.19 El Comité tomó nota de que se habían recibido 472 reclamaciones por un total de €18,4 millones (£80,2 millones) en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos, que se había evaluado el 82% de las reclamaciones y que muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los reclamantes. Se tomó nota de que se habían evaluado 391 reclamaciones en €45 millones (£30,5 millones), que se habían aprobado 384 en €44,5 millones (£30 millones) y que se habían efectuado pagos provisionales por un total de €2,4 millones (£1,6 millones) al 30% de la cuantía valorizada respecto a 238 de las reclamaciones aprobadas. Se tomó nota de que las restantes reclamaciones aprobadas esperaban respuesta de los reclamantes o estaban siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía valorizada. Se tomó nota además de que se habían rechazado 44 reclamaciones por un total de €2,1 millones (£1,4 millones) porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdida debido al siniestro.
- 3.6.20 Se recordó que 121 reclamaciones habían sido presentadas por ostricultores en un total de €1,6 millones (£1,1 millones) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. Se tomó nota de que los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992 habían examinado estas reclamaciones, y 117 de ellas, por un total de €1,1 millones (£750 000), habían sido evaluadas en €94 595 (£267 000) y que se habían efectuado pagos por un total de €5 847 (£44 600) respecto a 109 de estas reclamaciones en el 30% de las cuantías evaluadas. Se tomó nota también de que cuatro reclamaciones no venían apoyadas por ninguna documentación y se había pedido a estos reclamantes que facilitaran información detallada para apoyar sus reclamaciones.
- 3.6.21 El Comité tomó nota de que la oficina de reclamaciones había recibido 194 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €25,2 millones (£17,1 millones), que 163 de estas reclamaciones habían sido evaluadas en un total de €8,8 millones (£6 millones), que 158 habían sido aprobadas en €8,6 millones (£5,8 millones) y que se habían efectuado pagos provisionales por un total de €1,8 millones (£1,2 millones) al 30% de la cuantía evaluada con respecto a 93 reclamaciones.
- 3.6.22 Se recordó que en mayo de 2004, el Gobierno francés presentó una reclamación de €7,5 millones (£45,7 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas y que el Fondo de 1992 y el London Club habían evaluado provisionalmente la reclamación en €1,2 millones (£21,1 millones). El Comité recordó que se envió al Gobierno francés una solicitud de nueva información en agosto de 2005, a fin de que los expertos designados por el Fondo de 1992 y el London Club pudieran completar la evaluación, que esa información y nueva documentación de apoyo se recibieron en febrero de 2006, y que los expertos del Fondo llevaron a cabo una evaluación detallada de la reclamación.
- 3.6.23 También se recordó que otras 57 reclamaciones, por un total de €10,5 millones (£7,1 millones), habían sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza, que 26 de estas reclamaciones se habían evaluado y aprobado en €3,4 millones (£2,3 millones) y que se habían efectuado pagos provisionales por un total de €303 891 (£200 000) respecto a 21 reclamaciones al 30% de las cuantías valorizadas.

*Portugal*

- 3.6.24 El Comité recordó que en diciembre de 2003, el Gobierno portugués presentó una reclamación de €3,3 millones (£2,2 millones) respecto a los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas, que en febrero de 2005, el Gobierno portugués facilitó al Fondo de 1992 información adicional en apoyo de su reclamación y que la documentación adicional incluía una reclamación complementaria de €1 millón (£680 000), también respecto a limpieza y medidas preventivas. Se recordó que las reclamaciones fueron evaluadas finalmente en €2,2 millones (£1,5 millones). El Comité tomó nota de que el Gobierno portugués había aceptado esta evaluación, y que, como el Gobierno portugués había decidido no presentar una garantía bancaria (véase párrafo 3.6.6 supra), en agosto de 2006 el Fondo de 1992 efectuó un pago al Gobierno de €328 488 (£222 600), correspondiente al 15% de la evaluación definitiva, pero que ello no excluye el pago de una nueva indemnización al Gobierno portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.

*PAGOS Y OTRA ASISTENCIA FINANCIERA DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS*

- 3.6.25 Se recordó que el Gobierno español y las autoridades regionales habían efectuado pagos de €40 (£27) por día a todos aquellos directamente afectados por las vedas de pesca, que comprenden mariscadores, pescadores de bajura y trabajadores conexos en tierra con alta dependencia de los caladeros cerrados, tales como vendedores de pescado, reparadores de redes y empleados de cooperativas de pesca, lonjas del pescado y fábricas de hielo. Se recordó además que algunos de estos pagos se habían incluido en reclamaciones subrogadas por las autoridades españolas, en virtud del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992. Se recordó también que el Gobierno español había prestado ayuda también a otras personas y empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos en forma de préstamos, desgravación fiscal y dispensas de los pagos a la seguridad social.
- 3.6.26 Se recordó que en junio de 2003 y julio de 2004, el Gobierno español aprobó la legislación en forma de dos Reales Decretos-Ley que ponían una cuantía total de €249,5 millones (£172 millones) a disposición para indemnizar íntegramente ciertas categorías de damnificados por la contaminación y que, para recibir indemnización, los reclamantes debían renunciar al derecho de reclamar indemnización de cualquier otra forma en relación con el siniestro del *Prestige* y debían transferir sus derechos de indemnización al Gobierno español. Se recordó además que los Decretos habían previsto que la evaluación de las reclamaciones se efectuaría según los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 3.6.27 Se recordó que en la sesión del Comité Ejecutivo de febrero de 2004, la delegación española informó que el Gobierno español había recibido casi 29 000 reclamaciones de indemnización por parte de los afectados por el siniestro del *Prestige* que deseaban utilizar el mecanismo de pago previsto en el primer Real Decreto-Ley, de ellas unas 22 800 se referían a los colectivos de trabajadores del sector de pesca que se valorarían mediante un sistema que emplease una fórmula ('estimación objetiva') o un baremo y que unas 5 000 reclamaciones de otros colectivos serían objeto de valoración individualizada.
- 3.6.28 Se recordó asimismo que en mayo de 2005, el Gobierno español informó al Fondo de 1992 que se habían logrado acuerdos con unos 19 500 trabajadores del sector de la pesca y se les habían efectuado pagos por un total aproximado de €88 millones (£60,5 millones) en virtud de los Reales Decretos-Ley.
- 3.6.29 Se recordó que en 2004, el Gobierno español informó al Fondo de 1992 que las reclamaciones que, conforme a los Decretos, serían objeto de valoración individualizada, serían evaluadas por el Consorcio. Se tomó nota de que al 15 de septiembre de 2006, el Consorcio había recibido 971 reclamaciones por un total de €230 millones (£156 millones). El Comité recordó que, como los Reales Decretos-Ley preveían que la valoración de las reclamaciones se haría según

los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, se habían celebrado reuniones entre representantes del Consorcio y del Fondo de 1992 para discutir los criterios.

- 3.6.30 El Comité recordó que el Consorcio había solicitado la asistencia de los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 en la valoración de 241 de estas reclamaciones por un total de €47,8 millones (£32 millones). Se recordó que varias de las reclamaciones que se habían remitido a estos expertos no venían apoyadas por suficientes pruebas que demuestren las pérdidas reclamadas y que el Consorcio había solicitado más pruebas e información a los reclamantes. Se tomó nota de que los expertos del Consorcio y los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 habían hecho valoraciones conjuntas de 194 reclamaciones, 187 de las cuales, por €20,3 millones (£13,8 millones) habían sido aprobadas por el Fondo de 1992 y el London Club en €2,4 millones (£1,6 millones). Se tomó nota de que 134 reclamaciones, incluidas en las 241 reclamaciones para las que el Consorcio había solicitado asistencia, también habían sido presentadas directamente a la oficina de reclamaciones y que se habían facilitado al Consorcio pormenores de 83 de estas valoraciones.
- 3.6.31 Se recordó que en la sesión de mayo de 2006 del Comité Ejecutivo, la delegación de España informó al Comité de que 381 de las reclamaciones valoradas por el Consorcio habían sido rechazadas por la falta de documentación justificativa, o por carecer de prueba suficiente de las pérdidas y que, de la valoración del 90% de las reclamaciones analizadas a través de este procedimiento, podía deducirse que la cantidad máxima a pagar por el Gobierno español respecto a estas reclamaciones sería alrededor de €50 millones (£34 millones).

#### *PAGOS Y OTRA ASISTENCIA FINANCIERA DE LAS AUTORIDADES FRANCESES*

- 3.6.32 El Comité recordó que el Gobierno francés había introducido un plan para facilitar pagos superiores a las cuantías pagadas por el Fondo de 1992 a los reclamantes de los sectores de pesca y marisqueo que formularon una solicitud a ese efecto antes del 13 de diciembre de 2004 y que, en enero de 2005, se efectuaron pagos a 175 reclamantes por una cuantía total de €1,15 millones (£780 000).
- 3.6.33 Se recordó que el Gobierno francés había informado al Director que estos pagos eran anticipos sobre los pagos que había de efectuar el Fondo de 1992 y habían de ser reembolsados por los reclamantes, y que el Gobierno no cursaría reclamaciones subrogadas contra el Fondo de 1992 respecto a los pagos efectuados.

#### *INVESTIGACIONES SOBRE LA CAUSA DEL SINIESTRO*

- 3.6.34 El Comité recordó que la Autoridad Marítima de las Bahamas (es decir, la autoridad del Estado de abanderamiento) había llevado a cabo investigaciones sobre la causa del siniestro (documento 92FUND/EXC.28/5, párrafos 13.1.1 – 13.1.7), el Ministerio de Fomento español (documento 92FUND/EXC.29/4, párrafos 13.2.1 – 13.2.5) y el Ministerio francés de Transporte y del Mar (documento 92FUND/EXC.29/4, párrafos 13.4.1 -13.4.10).
- 3.6.35 Se recordó que el Juzgado de lo penal de Corcubión en España está llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro en el contexto de un proceso penal. Se recordó en particular que el Juzgado investiga el papel del capitán del *Prestige*, de un funcionario que participó en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España y de un gerente de la empresa que administra el buque.
- 3.6.36 Se recordó además que un juez de instrucción de Brest estaba llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.
- 3.6.37 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 sigue las investigaciones en curso a través de sus abogados españoles y franceses.



*ACCIONES JUDICIALES**España*

- 3.6.38 El Comité tomó nota de que unas 2 360 reclamaciones habían sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España) y que 378 de estas reclamaciones son de personas que habían presentado reclamaciones directamente al London Club y al Fondo de 1992, a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Se tomó nota también de que se habían facilitado al Juzgado detalles de las pérdidas supuestamente sufridas respecto a algunas de estas acciones judiciales, que están siendo examinados por los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992. Se recordó que en septiembre de 2005, el mayor grupo de damnificados del sector de la pesca, marisqueo y acuicultura presentó un escrito ante el Juzgado de Instrucción de Corcubión en el que se declaraba que los integrantes del grupo habían firmado acuerdos de transacción y pago con el Estado español, y que, en aplicación de dichos acuerdos, renunciaban a toda acción o indemnización a la que los damnificados tuvieran derecho como consecuencia del siniestro del *Prestige* contra el Estado español y el Fondo de 1992. Se recordó también que la renuncia afectó aproximadamente a 13 700 personas, que representan un 75% del sector de la pesca afectado por el siniestro del *Prestige*. Se recordó además que varios otros reclamantes que habían alcanzado acuerdos con el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, habían retirado sus reclamaciones de los procesos judiciales.
- 3.6.39 Se recordó que el Gobierno español había entablado acción judicial en el Juzgado de lo penal de Corcubión en nombre propio y de las autoridades regionales y locales, así como en nombre de otros 971 reclamantes o grupos de reclamantes. El Comité tomó nota de que varios otros reclamantes habían entablado también acciones judiciales y el Juzgado examinó si esos reclamantes tienen derecho a unirse al proceso.

*Francia*

- 3.6.40 El Comité tomó nota de que el Gobierno francés y otros 224 reclamantes habían entablado acción judicial contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en 15 juzgados de Francia, solicitando indemnización de un total aproximado de €30 millones (£88 millones), incluidos €7,7 millones (£45,9 millones) reclamados por el Gobierno.
- 3.6.41 Se tomó nota de que en marzo de 2003, dos sindicatos de ostricultores y una asociación entablaron una acción judicial, incluida en las acciones referidas en el párrafo 3.6.40, contra el propietario del buque, el London Club, el propietario de la carga/fletador del buque, el Estado español, la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación del *Prestige* y Bureau Veritas, la anterior sociedad de clasificación que había certificado el *Prestige* antes de la ABS y que en junio de 2006, el Fondo se unió al proceso como parte demandada.

*Portugal*

- 3.6.42 El Comité tomó nota de que el Estado portugués había entablado acción judicial en el Juzgado Marítimo de Lisboa contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 reclamando indemnización de €4,3 millones (£2,9 millones) pero que, tras el acuerdo sobre la reclamación referido en el párrafo 3.6.24, el Estado portugués había solicitado al Tribunal que se retire la acción.

*Estados Unidos*

- 3.6.43 El Comité recordó que el Estado español había entablado acción judicial contra la ABS en el Tribunal federal de primera instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que en principio se estimó excederían de US\$700 millones (£374 millones) y posteriormente excederían de US\$1 000 millones (£534 millones), y que el

Estado español había sostenido, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación.

- 3.6.44 Se recordó que la ABS había negado la alegación hecha por el Estado español y a su vez había entablado acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado había sufrido daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. Se recordó también que la ABS había hecho una contrademanda y había solicitado que se ordene al Estado a resarcir a la ABS por toda cuantía que la ABS pueda estar obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*. El Comité recordó que el Tribunal de Nueva York había desestimado la contrademanda de la ABS por razón de que el Estado español tenía derecho a inmunidad soberana y que la ABS había solicitado nuevo examen por el Tribunal o venia para apelar.
- 3.6.45 El Comité recordó que en agosto de 2005, la ABS había presentado al Tribunal de Nueva York la solicitud de una sentencia sumaria desechando la querrela del Estado español, argumentando que era agente o empleado del propietario del buque y que por tanto, conforme al artículo III.4 a) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no se le puede presentar una reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, a menos que los daños hayan sido originados por la acción u omisión personales de la ABS, realizada con la intención de causar esos daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. Recordó que la ABS había sostenido además que, como los Estados Unidos no era un Estado Contratante del Convenio de Responsabilidad Civil, y los daños debidos a contaminación habían ocurrido en España, los tribunales de los Estados Unidos no eran competentes para escuchar la causa. Se tomó nota de que el Tribunal aún no había adoptado una decisión sobre la solicitud.
- 3.6.46 El Comité tomó nota de que en julio de 2006, el Tribunal de Nueva York confirmó su decisión sobre el derecho del Estado español a inmunidad soberana, pero dio venia a la ABS para volver a presentar su contrademanda fundada en un motivo diferente. Se tomó nota de que el Tribunal declaró que la protección de los estados extranjeros contra una acción judicial está supeditada a ciertas excepciones, fundamentalmente que un estado extranjero sería susceptible a una contrademanda si esa reclamación se deriva de la misma transacción objeto de la reclamación del estado extranjero o en la medida en que la contrademanda no busque resarcimiento que exceda en valor o difiera en especie del procurado por el estado extranjero. Se tomó nota de que el Tribunal había declarado además que, si bien ambas series de reclamaciones se refieren al siniestro del *Prestige*, no se derivaron de la misma transacción; mientras que la reclamación de la ABS se basaba en los supuestos deberes del Estado español en relación con buques en situación de peligro, la reclamación del Estado español se basaba en el desvío de la ABS de las prácticas propias de las sociedades de clasificación.
- 3.6.47 Se tomó nota de que en julio de 2006 la ABS volvió a presentar su contrademanda solicitando que la ABS fuese resarcida por el Estado español en caso de que un tercero obtuviera una sentencia contra la ABS a consecuencia del siniestro, pero que en septiembre de 2006, el Estado español solicitó que se desestimara la contrademanda de la ABS fundándose en la falta de jurisdicción del tribunal en la cuestión. El Comité tomó nota de que el Tribunal de Nueva York aún no había adoptado una decisión respecto a esta solicitud.
- 3.6.48 El Comité recordó que, como parte del procedimiento de aportación de pruebas en la litigación de Nueva York, la ABS había pedido que el Estado español presentase todos los documentos y material que forma parte del expediente del Juzgado de lo penal de Corcubión que investiga el siniestro del *Prestige*, así como todos los documentos y material examinados por la Comisión Permanente de Siniestros Marítimos en España. Se recordó que el Estado español había respondido afirmando que los documentos y material pedidos estaban protegidos contra su divulgación por privilegio en virtud del derecho procesal español. Se recordó además que la ABS había presentado disconformidad con la afirmación de privilegio y que en una decisión

- dictada en agosto de 2005, tras tener en cuenta los diversos intereses en pugna involucrados, el juez que supervisaba la aportación de pruebas denegó la afirmación de privilegio del Estado español y ordenó que se presentasen los documentos. Se recordó asimismo que el juez denegó entonces la moción de nuevo examen de España y que el Estado español había apelado contra esta decisión.
- 3.6.49 Se recordó que en septiembre de 2005, el Estado español presentó una petición al Juzgado de lo penal de Corcubión sosteniendo que estos documentos y material estaban privilegiados en virtud del derecho procesal español y no se podían facilitar a la ABS, y pidió al Juzgado de lo penal que adoptase una decisión sobre esta cuestión. Se recordó asimismo que en decisión dictada en septiembre de 2005, el Juzgado decidió que estos documentos y material eran privilegiados para las partes que se habían unido al proceso penal y que por lo tanto no se debían poner a disposición de la ABS.
- 3.6.50 El Comité tomó nota de que, en decisión dictada en agosto de 2006, el Tribunal de Nueva York desestimó la apelación del Estado español, considerando que ambas partes en el proceso debieran tener acceso al mismo material y que el hecho de que el Estado español no pusiera los documentos y material solicitados a disposición de la ABS colocaría a ésta en una situación de desventaja injusta, en la medida en que afectaría al derecho de defensa de la ABS. Tomó nota de que el Tribunal ordenó al Estado español que presentara los documentos y material antes del 30 de septiembre de 2006.
- 3.6.51 Se tomó nota de que el Estado español revisó su postura y que en agosto de 2006 presentó una solicitud al Juzgado de Corcubión para que le autorizase a divulgar a la ABS los documentos y material referidos en el párrafo 3.6.48. Se tomó nota de que se hizo referencia al hecho de que la decisión del Tribunal de Nueva York era definitiva y no sujeta a apelación. Se tomó nota también de que el Estado español argumentó que las decisiones del Tribunal de Nueva York y del Juzgado de Corcubión colocaban al Estado español en una situación difícil, en el sentido de que un Tribunal de Nueva York había ordenado al Estado a hacer algo, a saber, divulgar todos los documentos del expediente del Juzgado de Corcubión, y que el Juzgado de Corcubión había ordenado al Estado hacer lo contrario, a saber, no divulgar esos documentos. Se tomó nota además de que se señaló que un Estado estaba representado por funcionarios, que tenían la obligación de cumplir con todas las decisiones de los tribunales. Se tomó nota asimismo de que el Estado español mencionó que se había concertado un acuerdo de confidencialidad entre el Estado y la ABS respecto a cualesquiera documentos y material divulgados. El Comité tomó nota de que el Estado español había argumentado además que, si los documentos y materiales solicitados no se pusieran a disposición, ello perjudicaría a la posición del Estado español ante el Tribunal de Nueva York.
- 3.6.52 La delegación española confirmó que, en decisión dictada en septiembre de 2006, el Juzgado de Corcubión había autorizado la divulgación al Tribunal de Nueva York de toda la documentación pertinente a la causa del siniestro del *Prestige*.
- 3.6.53 El Comité recordó que las autoridades regionales del País Vasco (España) entablaron acción judicial contra la ABS en el Tribunal federal de primera instancia de Houston, Texas, reclamando indemnización por costes de limpieza y pagos efectuados a personas y empresas por US\$50 millones (£26,7 millones) y argumentando, entre otras cosas, que la ABS había incumplido su deber de inspeccionar suficientemente el *Prestige* y había clasificado el buque como navegable cuando no lo era. Se recordó que esta acción judicial había sido transferida al Tribunal de Nueva York que se encarga de la reclamación del Estado español.
- 3.6.54 Se tomó nota de que, a consecuencia del acuerdo con el Estado español, la región vasca solicitó al Tribunal que desestimase su acción sin perjuicio, a fin de proteger su derecho a entablar una nueva acción por daños indirectos que pudieron ser causados por el siniestro del *Prestige* y que no fueron indemnizados por el acuerdo transaccional con el Gobierno español. Se tomó nota de que, no obstante, en agosto de 2006, el Tribunal de Nueva York había desestimado la acción de

la Región vasca con perjuicio, y que por consiguiente la Región vasca no podría entablar nuevas acciones contra la ABS en los Estados Unidos en relación con el siniestro del *Prestige*.

- 3.6.55 Se tomó nota de que en junio de 2006, el Estado español presentó una solicitud al Tribunal de Nueva York en el sentido de que el Tribunal ordenase a la ABS presentar los registros financieros, argumentando que estos registros demostrarían que la ABS había desviado ingresos y recursos, y que, a consecuencia de ello, la ABS no había abordado adecuadamente las deficiencias de la capacitación y dotación de inspectores. Se tomó nota de que la ABS sostenía que los registros financieros no eran pertinentes en la fase de responsabilidad de la litigación.
- 3.6.56 El Comité tomó nota de que el Tribunal de Nueva York denegó la solicitud del Estado español, manifestando que los registros financieros no eran pertinentes para la cuestión de si había o no deficiencias en el comportamiento de la ABS respecto al *Prestige*, que la litigación en cuestión concernía al proyecto, construcción, explotación, mantenimiento e inspección del *Prestige* y que la aportación de pruebas en este caso debería limitarse a los registros que contuviesen información relativa a las alegaciones en la querrela y las circunstancias que rodeaban al siniestro del *Prestige*. Se tomó nota de que el Estado español no ha apelado contra esta decisión.
- 3.6.57 Se encargó al Director que continúe siguiendo la litigación en curso en los Estados Unidos, vigile las investigaciones sobre la causa del siniestro y adopte las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992 en cualquier jurisdicción pertinente.

### 3.7 Nº7 Kwang Min

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la evolución de la situación respecto al siniestro del *Nº7 Kwang Min* según se explica en el documento 92FUND/EXC.34/9.

#### *Reclamaciones de indemnización*

- 3.7.2 El Comité tomó nota de que 12 reclamaciones que totalizaban Won 2 700 millones (£1,9 millones) en concepto de los costes de limpieza y de medidas preventivas se habían liquidado en Won 1 900 millones (£1,1 millones), que se había rechazado una reclamación y que no había más reclamaciones por costes de limpieza.
- 3.7.3 Se recordó que los propietarios de seis restaurantes de pescado y mariscos vivos situados en la zona contaminada habían presentado reclamaciones por un total de Won 163 millones (£95 000) por la supuesta muerte de peces como consecuencia de la entrada de hidrocarburos en sus acuarios por las tomas de agua del mar sumergidas, por las pérdidas de ingresos derivadas de la cancelación de reservas y por otros daños sin especificar, y que las reclamaciones se habían liquidado en Won 3,1 millones (£1 860).
- 3.7.4 Se tomó nota de que las reclamaciones de Won 154 millones (£90 000) de 81 buceadoras, por pérdida de ingresos debido a la interrupción de sus actividades de recogida y venta de marisco, se habían liquidado en Won 36 millones (£20 000). Se tomó nota también de que otras reclamaciones de pesca por un total de Won 93 millones (£82 000) presentadas por 10 propietarios de pesqueros se habían liquidado en Won 51 millones (£28 000).
- 3.7.5 Se tomó nota además de que las reclamaciones de nueve maricultores de algas (*undaria pinnatifida*) de un total de Won 371 millones (£327 000), por daños materiales y perturbación de la producción, se habían evaluado en Won 42 millones (£37 000) y que se había rechazado una reclamación. El Comité tomó nota de que seis de los demandantes habían liquidado sus reclamaciones en Won 22 millones (£12 000). No obstante, se tomó nota de que dos demandantes, que en un principio habían estado de acuerdo con la suma determinada, posteriormente se habían negado a aceptar la liquidación propuesta y habían incoado procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.

*Acciones judiciales*

- 3.7.6 El Comité tomó nota de que en los resultados de la investigación sobre la causa del siniestro, por parte del Tribunal de Seguridad Marítima de Busan, se había concluido que la proporción de responsabilidad entre el propietario del N<sup>o</sup>7 *Kwang Min* y el propietario del pesquero *Chil Yang N<sup>o</sup>1* era de 40:60.
- 3.7.7 Se tomó nota de que tras las investigaciones del abogado del Fondo en Corea sobre la solvencia del propietario del buque pesquero *Chil Yang N<sup>o</sup>1*, había salido a la luz que era propietario de un edificio de valor desconocido, pero se estimaba que era superior a la cuantía de limitación aplicable al buque conforme al Código de Comercio coreano, es decir 83 000 DEG (£65 000).
- 3.7.8 Se tomó nota de que los dos maricultores de algas mencionados en el párrafo 3.7.5 habían incoado procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.
- 3.7.9 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 había intervenido como parte independiente en estos procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques con vistas a recobrar las sumas pagadas como indemnización por este siniestro.
- 3.7.10 La delegación coreana agradeció a la Secretaría por el documento y por la manera como había tratado el siniestro. Dicha delegación consideró muy oportuna la intervención del Fondo en los procesos jurídicos contra el propietario del otro buque.
- 3.8 *Al Jaziah I*
- 3.8.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información contenida en el documento 92FUND/EXC.34/10 (véase el documento 71FUND/AC.20/13/2) respecto al siniestro del *Al Jaziah I* ocurrido en los Emiratos Árabes Unidos (EAU) y que afectaba a los Fondos de 1992 y de 1971.
- 3.8.2 Se recordó que el *Al Jaziah I* no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad, que las reclamaciones que ascendían a £1,1 millones habían sido presentadas a los Fondos respecto a la limpieza y prevención de la contaminación y que se habían liquidado en £920 000 y habían sido pagadas por los Fondos. El Comité recalcó que los Fondos no tendrían que efectuar otros pagos.
- 3.8.3 Se recordó que, en sus sesiones de octubre de 2002, los órganos rectores de los Fondos de 1992 y 1971 habían decidido que los Fondos debían recurrir contra el propietario del buque (documento 92FUND/EXC.18/14, párrafo 3.5.9, véase el documento 71FUND/AC.9/20, párrafo 15.10.10).
- 3.8.4 El Comité Ejecutivo recordó que los Fondos habían entablado acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi contra la entidad propietaria inscrita y su único propietario en enero de 2003, solicitando que los demandados les pagasen Dhr 6,4 millones (£920 000), la suma se distribuiría a medias entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971.
- 3.8.5 Se recordó que en noviembre de 2003, el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi había dictado sentencia preliminar nombrando un experto para que investigase la naturaleza del siniestro y los pagos efectuados por los Fondos. Se recordó además que los Fondos y sus abogados se habían reunido con el experto en dos ocasiones y le habían facilitado la información complementaria que éste había solicitado.
- 3.8.6 El Comité recordó que en agosto de 2005, los abogados de los Fondos en los Emiratos Árabes Unidos habían informado que el experto había notificado al Tribunal que no podía ultimar su informe debido a otros compromisos. Además se tomó nota de que en septiembre de 2005 el

Tribunal nombró un nuevo experto y en octubre de 2005 los Fondos y sus abogados se reunieron con éste para facilitarle toda la información que había solicitado a fin de poder ultimar su informe.

- 3.8.7 El Comité tomó nota de que en julio de 2006 el experto había presentado al Tribunal un informe en el que confirmaba lo siguiente:
- El siniestro había causado daños de contaminación a diversas partes del Emirato de Abu Dhabi.
  - Los Fondos habían pagado un total de Dhr 6,4 millones (£920 000) en concepto de indemnización a los afectados por la contaminación.
  - El buque no estaba registrado como petrolero y sus pólizas de seguro habían expirado.
  - El propietario del buque era responsable de los daños causados por el siniestro.
- 3.8.8 Se tomó nota de que el experto parecía sugerir que los Fondos habían pagado reclamaciones sin analizarlas. Además, señaló que había habido negligencia grave por parte de las autoridades de los EAU al permitir que el buque, que no era un petrolero, embarcara una carga de hidrocarburos y se hiciera a la mar en tiempo inclemente. Se tomó nota de que el experto había sugerido que la falta de una legislación apropiada en los EAU que se ocupase de la autoridad concesionaria y las instalaciones de carga había contribuido directamente al siniestro. Además el experto había concluido que considerando la falta de legislación, las autoridades de los EAU deberían ser responsables en parte del pago de indemnización por los daños derivados de este siniestro.
- 3.8.9 El Comité tomó nota de que en septiembre de 2006 los Fondos habían presentado un memorando al Tribunal con sus observaciones sobre las conclusiones del experto. Asimismo el Comité tomó nota de que los Fondos estaban de acuerdo con las conclusiones principales expuestas por el experto que se indican en el párrafo 3.8.7 supra.
- 3.8.10 Se tomó nota de que en el memorando, los Fondos habían comentado la opinión del experto en relación con los pagos efectuados a los demandantes. Además de que los Fondos habían explicado que todas las reclamaciones habían sido evaluadas sobre la base de los criterios de admisibilidad establecidos por los Estados Miembros de los Fondos. Se tomó nota también de que los Fondos habían manifestado que era incorrecta la opinión del experto de que las autoridades de los EAU deberían ser responsables en parte por este siniestro, ya que en virtud de los Convenios el propietario del buque tenía responsabilidad objetiva. También se tomó nota de que los Fondos, por tanto, habían pedido al Tribunal que juzgase al propietario del buque responsable único por los daños derivados de este siniestro y ordenase al propietario exclusivo de la entidad propietaria del buque que pagase a los Fondos Dhr 6,4 millones (£920 000).
- 3.8.11 Se tomó nota de que en una audiencia en octubre de 2006, el propietario había presentado un memorando al Tribunal en el que exponía sus comentarios sobre el informe del experto. Se tomó nota asimismo de que la próxima audiencia estaba prevista para el 29 de noviembre de 2006, fecha en que se espera que el Tribunal pronuncie la sentencia definitiva.
- 3.9 Solar 1
- 3.9.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información contenida en los documentos 92FUND/EXC.34/11 y 92FUND/EXC.34/11/Add.1 sobre el siniestro del *Solar 1*.

*El siniestro*

- 3.9.2 El Comité tomó de nota que el 11 de agosto de 2006, el petrolero *Solar 1* (998 AB), matriculado en las Filipinas y cargado con 2 081 toneladas de fueloil industrial, se había hundido en un temporal en el estrecho de Guimaras, a unas 10 millas marinas al sur de la Isla de Guimaras, República de Filipinas.
- 3.9.3 Se tomó nota de que se había derramado una cantidad desconocida pero sustancial de hidrocarburos del buque tras hundirse, y que los restos del naufragio seguían derramando petróleo, aunque en cantidades decrecientes. También se tomó nota de que la Autoridad Nacional de Cartografía e Información de Recursos de Filipinas (NAMRIA) había emprendido un reconocimiento batimétrico de la zona del hundimiento y localizado el buque a 630 metros de profundidad, casi inmediatamente debajo del punto donde afloraba a la superficie el petróleo.
- 3.9.4 El Comité tomó nota de que el *Solar 1* estaba inscrito en la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club). Se tomó nota de que el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 habían pedido conjuntamente que se desplazaran a Filipinas expertos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF).
- 3.9.5 Se tomó asimismo nota de que el Fondo de 1992 había contratado a un abogado en las Filipinas para prestar asistencia en el tratamiento de las cuestiones jurídicas que puedan derivarse del siniestro.

*Los Convenios de 1992 y el STOPIA de 2006*

- 3.9.6 El Comité tomó nota de que la República de Filipinas es parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Se tomó nota de que la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era de 4,51 millones de DEG (£3,6 millones), pero que, el propietario del *Solar 1* era parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros, 2006 (STOPIA 2006), con arreglo al cual la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud de dicho Convenio se incrementa, voluntariamente, a 20 millones de DEG (£15,8 millones). Se tomó nota de que, sin embargo, el Fondo de 1992 seguía siendo responsable de indemnizar a los demandantes si la cuantía total de las reclamaciones admisibles excediera de la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* y en la medida en que la excediera, en virtud del Convenio. Se tomó nota de que el Fondo de 1992, tiene derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque de la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y la cuantía total de las reclamaciones admisibles o 20 millones de DEG (£15,8 millones), si esta cifra es inferior.
- 3.9.7 El Comité tomó nota de que el Director y el Shipowners' Club habían acordado que el Fondo de 1992 asumiese responsabilidad por los pagos de indemnización una vez que el Club hubiese pagado indemnización hasta la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que el Fondo de 1992 recabaría entonces reembolsos periódicos del Club hasta el límite del STOPIA, pagos que el Club efectuaría dentro de las dos semanas siguientes a la facturación de parte del Fondo. Se tomó nota que, si se seguía este procedimiento, no debería ser necesario que el Fondo recaudase contribuciones, a menos que la cuantía total de las reclamaciones admisibles exceda del límite del STOPIA 2006.

*Operaciones de limpieza*

- 3.9.8 Se tomó nota de que el Servicio de Guardacostas de Filipinas, como principal organismo oficial para combatir los derrames en las Filipinas, había asumido el control general de las operaciones de limpieza. Se tomó nota de que la intervención en el mar se había centrado en la aplicación

de dispersantes químicos a los hidrocarburos recién derramados utilizando una avioneta y embarcaciones. También se tomó nota de que el propietario del buque había concertado acuerdos con tres contratistas comerciales para suministrar remolcadores y equipo de lucha, incluida la avioneta.

- 3.9.9 Se tomó nota de que se había intentado proteger algunos parajes sensibles utilizando barreras flotantes comerciales, y barreras caseras hechas de tela metálica y materiales autóctonos como hojas de banano y cortezas de coco.
- 3.9.10 Se tomó nota de que la Petron Corporation, fletadora del *Solar 1*, había asumido la responsabilidad de organizar y gestionar la limpieza costera, emprendida en gran medida por los residentes de las aldeas afectadas reclutados por Petron con arreglo a un programa de 'dinero por trabajo'. También se tomó nota de que unos 1 500 residentes participaron en la limpieza costera en el apogeo de la intervención y que al 29 septiembre de 2006 se había gastado en estas operaciones un total aproximado de 36 000 días-hombre.
- 3.9.11 Se tomó nota de que la limpieza costera fue emprendida utilizando métodos predominantemente manuales. También se tomó nota de que al 29 de septiembre de 2006 se habían generado aproximadamente 1 800 toneladas de residuos oleosos en la limpieza costera. Los residuos fueron recogidos de diversos emplazamientos para su transporte final a una fábrica de cemento, donde se utilizaron como combustible alternativo y materia prima en la producción de cemento.

#### *Impacto del derrame*

- 3.9.12 El Comité tomó nota de que el Estrecho de Guimaras engloba un grupo de islas, con playas arenosas, orillas rocosas, arrecifes de coral, lechos de zosteras y manglares, y que la costa sudoccidental de la Isla de Guimaras dispone de una reserva marina nacional y de un centro de investigación de acuicultura. Se señaló que la zona cuenta con un importante caladero a pequeña escala, que está extendida la acuicultura costera y en tierra, y que la zona tiene además una modesta industria de turismo.
- 3.9.13 Se tomó nota de que unos 124 Km. de litoral y en torno a 500 hectáreas de manglares habían quedado contaminados en diverso grado. El Comité tomó nota de que el Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales (DENR) e investigadores de la Universidad de Filipinas en Visayas habían empezado un estudio de los efectos a corto y largo plazo de los hidrocarburos en los mangles, y que expertos de ITOPF habían estado asesorándoles sobre el tipo de estudios que cumplirían los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992.
- 3.9.14 Se tomó nota de que el derrame de hidrocarburos había tenido un impacto considerable en caladeros a pequeña escala en la Isla de Guimaras, y que unas 2 000 personas dedicadas a la pesca quedaron directamente afectadas por la contaminación, ya sea a consecuencia de la contaminación de sus artes de pesca o de la presencia de hidrocarburos en sus caladeros. También se señaló que otras 2 000 personas dedicadas a la pesca en puntos de la isla que no quedaron contaminadas dijeron experimentar dificultades en la venta de su captura debido a la percepción pública de que todo el pescado de la Isla de Guimaras podía estar maculado. El Comité tomó de que aquellas personas de la comunidad pesquera que participaron en las operaciones de limpieza costera y habían recibido pagos regulares de la fletadora del buque, Petron Corporation, no sufrieron graves dificultades económicas. Con todo, si no se reanuda la pesca pronto después de concluir las operaciones de limpieza, esta situación podría cambiar.
- 3.9.15 El Comité tomó nota de que el derrame también había tenido un impacto en instalaciones de acuicultura, y la Oficina de Pesquerías y Recursos Acuáticos notificó que aproximadamente 90 empresarios de estanques piscícolas quedaron afectados en diverso grado. Se tomó nota de que algunos empresarios decidieron recoger pronto sus peces debido a los temores de contaminación, que por ello los peces no habían alcanzado su tamaño normal para el mercado y



que hubo pocas notificaciones de mortandad de peces. Se tomó nota de que no hubo una fuerte contaminación generalizada de los estanques.

- 3.9.16 Se tomó nota de que importantes zonas de cultivo de algas fueron afectadas por los hidrocarburos y de que no había una gran probabilidad de que los hidrocarburos del *Solar I* fueran responsables de la mayor parte de los daños observados en los cultivos de la zona contaminada.
- 3.9.17 El Comité tomó nota de que el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 habían contratado un experto en pesca de Irlanda y un experto en acuicultura del Reino Unido con experiencia de trabajo en las Filipinas, para que acudiera al lugar del siniestro a fin de efectuar una evaluación general de las pérdidas y asesorar a los demandantes sobre la presentación de reclamaciones en el sector pesquero.
- 3.9.18 Se tomó nota de que la Isla de Guimaras depende mucho de sus playas para atraer a los visitantes, y de que por ello, el derrame había tenido un impacto importante en las empresas de turismo. El Comité tomó nota de que el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 habían contratado expertos en turismo del Reino Unido empleados por el Fondo en siniestros anteriores, que viajaron a la zona afectada y se entrevistaron con numerosos posibles demandantes para conseguir entender mejor la naturaleza de sus empresas y el impacto del derrame en sus operaciones, y asesorarles sobre cómo presentar sus reclamaciones de indemnización.
- 3.9.19 Se tomó nota de que hay aproximadamente 80 empresas de turismo en la Isla de Guimaras y los islotes que la rodean siendo más de la mitad de ellas playas y centros denominados playas de veraneo. Se tomó nota de que aproximadamente 25 están localizadas en la parte contaminada de la isla, y que, sin embargo, en vista del pequeño tamaño de la isla, es probable que aquellos que quedaron fuera de la zona contaminada se hayan visto afectados por un descenso de visitantes. Se tomó nota además de que la mayoría de estos negocios son empresas pequeñas, de propiedad privada y con niveles de ingresos relativamente bajos, y de que muchas experimentan considerables dificultades. Se tomó nota de que hay unos cuantos lugares de vacaciones localizados en los islotes frente a la Isla de Guimaras, que generalmente ofrecen instalaciones de un nivel algo más alto, atienden a un porcentaje mayor de mercados extranjeros y tienen un perfil operativo totalmente diferente de los localizados en Guimaras.
- 3.9.20 El Comité tomó nota de que en vista de la atención extremadamente negativa de los medios informativos que ha atraído el siniestro, sería comercialmente beneficioso para el sector del turismo montar una campaña de comercialización bien planificada y coordinada, una vez concluida la limpieza, a fin de mitigar las pérdidas del turismo.

*Visita del Fondo de 1992 y el Shipowners' Club a las Filipinas*

- 3.9.21 El Comité tomó nota de que el Director Adjunto/Asesor Técnico y uno de los Responsables de Reclamaciones, junto con un representante del Shipowners' Club, visitaron las Filipinas para celebrar encuentros con representantes del gobierno central, los gobiernos provinciales y los demandantes. Se tomó nota de que las reuniones habían sido organizadas por representantes de la Petron Corporation que acompañaron al Club y al Fondo durante toda su visita.
- 3.9.22 Se tomó nota de que el objetivo primordial de su visita a la zona afectada había sido celebrar una serie de talleres sobre reclamaciones para los demandantes de los sectores de pesca, maricultura y turismo, así como para quienes participan en las operaciones de limpieza y en la evaluación del impacto ambiental del derrame. Se tomó nota además de que los representantes del Fondo y del Club habían manifestado que pensaban explorar con los demandantes la manera más eficaz de recibir y tramitar sus reclamaciones.

*Reclamaciones de indemnización*

- 3.9.23 El Comité tomó nota que al 20 de octubre de 2006 el Shipowners' Club había efectuado pagos provisionales a tres contratistas por un total de US\$486 000 (£259 000) por los costes de limpieza, y que una reclamación provisional de la Petron Corporation por PHP 80,1 millones (£850 000) por los costes de limpieza de la orilla estaba siendo evaluada por ITOPF. Se tomó nota de que el Shipowners' Club había pagado ¥45,1 millones (£204 000) por el coste del reconocimiento submarino de los restos del naufragio.
- 3.9.24 Se tomó nota de que al 20 de octubre de 2006 el Gobernador de la Provincia de Guimaras había recogido unos 3 000 formularios de registro de reclamaciones de los pescadores y que estos formularios se entregarán al experto en pesca designado por el Fondo y el Club tan pronto como el Gobernador haya recibido los formularios restantes.
- 3.9.25 Se tomó también nota de que al 20 de octubre de 2006, se habían presentado veintitrés reclamaciones por un total de PHP435 000 (£4 600) de empresas de turismo. Estas reclamaciones estaban siendo evaluadas por los expertos en turismo designados por el Fondo y el Club.
- 3.9.26 El Comité tomó nota de que es demasiado pronto para predecir con precisión el total de los daños resultantes del siniestro, si bien las estimaciones preliminares indican que será del orden de US\$5-8 millones (£2,8-4,4 millones), excluyendo los costes de retirar la carga restante de los restos del naufragio.
- 3.9.27 Filipinas expresó su agradecimiento por el enfoque proactivo y la asistencia recibida de la Secretaría del Fondo.

*Operación propuesta para retirar la carga restante del buque*

- 3.9.28 Se tomó nota de que el Shipowners' Club había contratado una compañía de salvamento japonesa para efectuar un reconocimiento submarino del buque utilizando un vehículo teleaccionado (ROV) con el objetivo de buscar el buque, confirmar su localización, profundidad y orientación, y evaluar el riesgo de una nueva contaminación. Se tomó asimismo nota de que el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 habían designado conjuntamente a un experto en siniestros marítimos y salvamento de la London Offshore Consultants Asia (LOC Asia) para personarse en el lugar, supervisar el reconocimiento submarino e interpretar los resultados del reconocimiento.
- 3.9.29 El Comité tomó nota de que el buque se encontraba adrizado en una pendiente de 6° del lecho marino y con un asiento apopante de unos 10°. Se tomó nota de que se había observado una perforación triangular con dimensiones aproximadas de base de 28 cm. y altura aproximada de 15 cm. en el costado popel de babor del mamparo entre el tanque de lastre No. 1 y la caja de cadenas del ancla de babor, que tanto las planchas del forro exterior de babor como de estribor daban indicios de aplastamiento pero no de grietas, que no había indicios evidentes de hendiduras, pliegues o grietas en la cubierta principal. Se tomó nota de que todas las tapas de las escotillas de los tanques de carga estaban cerradas, a excepción de la No. 4 de babor, cuya tapa estaba parcialmente abierta, que no se veía petróleo emanando de este tanque, lo que indicaba que faltaba todo el contenido. Se tomó nota de que había fugas de petróleo de diversa magnitud de las tuberías y respiraderos, y de la tapa del tanque de carga No. 2 de babor, pero que al cerrar varias válvulas de ventilación con el ROV, el total de las fugas se había reducido a unos 20 litros por hora.
- 3.9.30 El Comité tomó nota de que el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 habían pedido que los expertos de la ITOPF y la London Offshore Consultants Asia (LOC Asia) evaluaran el riesgo de contaminación que presentaban los restos del naufragio del *Solar 1*. Se tomó nota de la falta aparente de daños en la cubierta principal y la parte superior del casco de los restos del

nafragio, y de que la ausencia de manchas visibles de hidrocarburos o acopio de los mismos en torno a la estructura sugería que no había habido un derrame importante de hidrocarburos de los tanques de carga, y que la mayor parte de los hidrocarburos podía estar todavía a bordo, aunque esto no era enteramente consistente con las observaciones de los hidrocarburos en el mar poco después del siniestro y el alcance de la contaminación de la orilla, todo lo cual sugería que había escapado al menos el 50% de la carga de 2 081 toneladas de hidrocarburos. También se tomó nota de que los expertos afirmaron que, sin saber las circunstancias en las cuales se había hundido el buque, era imposible evaluar qué tipo de daños estructurales ocultos habían ocurrido, y si ello podría haberse traducido en que se perdiesen cantidades sustanciales de la carga. Se tomó nota de que los expertos habían considerado si era posible cuantificar los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio mediante una tecnología no intrusiva de bombardeo de neutrones, pero que esa técnica necesitaría la excavación del sedimento en torno al casco, con el riesgo consiguiente de perturbar el buque. Se tomó nota además de que los expertos habían estimado que, sobre la base del reconocimiento submarino, el buque parecía estar en una posición estable y que, en las condiciones prevalecientes, era poco probable que se moviese, si bien el buque se hallaba en una zona sísmicamente activa, que había experimentado dos importantes seísmos en los últimos 50 años.

- 3.9.31 Se tomó nota de que los expertos opinaban que, aun cuando el resultado más probable de dejar los hidrocarburos en el buque sería el derrame gradual de hidrocarburos durante muchos años a través de orificios y grietas a consecuencia de la corrosión, no podía descartarse un derrame importante de hidrocarburos debido a los efectos de una actividad sísmica intensa en la estructura o la estabilidad del buque. Se tomó nota de que los expertos habían constatado la sensibilidad de la Isla de Guimaras y su vulnerabilidad a la contaminación del buque durante el monzón del sudoeste, como demostraron los hidrocarburos derramados a raíz del siniestro, cuyo efecto en los recursos económicos, había sido importante, aunque era demasiado pronto para decir cuáles habían sido las consecuencias ambientales.
- 3.9.32 El Comité tomó nota de que los expertos habían concluido que, siempre que los costes de una operación para extraer del buque tanta carga como quedase no fuesen desproporcionados respecto a los riesgos de los daños de la contaminación resultante de un nuevo derrame de hidrocarburos, tal operación, en su opinión, podía justificarse.

#### *Consideraciones del Director*

- 3.9.33 El Comité tomó nota de que basándose en la información disponible, el Director opinaba que no se podía descartar que quedasen cantidades sustanciales de hidrocarburos en los restos del naufragio. Se tomó nota de que el Shipowners' Club y el Fondo habían explorado la posibilidad de emprender un estudio para medir la cantidad de hidrocarburos que queda a bordo empleando tecnología no intrusiva, aunque todo indicaba que el coste de tal estudio sería del orden de US\$3-4 millones (£1,7-2,2 millones). Se señaló además que para medir los hidrocarburos en el buque sería necesario excavar el sedimento en que yace la sección de popa, lo cual podría desestabilizar el buque con el riesgo consiguiente de provocar un importante derrame de hidrocarburos, y que por esas razones, el Director opinaba que no se justificaría un estudio encaminado a cuantificar los hidrocarburos restantes a bordo.
- 3.9.34 El Comité tomó nota de que dadas las circunstancias, en particular la probabilidad de que quede a bordo una cantidad importante de hidrocarburos y el hecho de que el buque está situado en una zona sísmicamente activa y en estrecha proximidad a recursos económicos y ambientales sensibles, el Director había acordado con los expertos de ITOPF y LOC Asia que, siempre que el coste de una operación para extraer la mayor carga restante posible no fuese desproporcionado respecto a los riesgos de los daños debidos a la contaminación resultante de nuevos derrames de hidrocarburos, tal operación de retirada sería razonable y su coste tendría indemnización.

- 3.9.35 Se tomó nota de que las indicaciones preliminares apuntaban a que los costes de las operaciones para cuantificar y extraer los hidrocarburos que queden serían entre US\$8-12 millones (£4,4-6,7 millones) dependiendo de la cantidad de hidrocarburos hallada a bordo. No obstante, el Director Adjunto declaró que, sobre la base de nuevas propuestas, sólo el coste final de la operación de extraer los hidrocarburos ascendería a unos US\$8 millones (£4,4 millones) y posiblemente menos.
- 3.9.36 El Comité tomó nota de que las primeras estimaciones apuntaban que el nivel de las pérdidas ya sufridas por la contaminación del *Solar I* será del orden de US\$5-8 millones (£2,8-4,4 millones), que los daños por contaminación de los estanques de acuicultura no eran muy graves, puesto que habían sufrido daños anteriormente por el paso de un tifón, que el siniestro había ocurrido fuera de las temporadas altas de turismo y pesca, y que un nuevo derrame importante de hidrocarburos podría causar al menos tantos daños por la contaminación como los ya ocurridos.

*Consideraciones del Comité Ejecutivo*

- 3.9.37 La delegación española lamentó el siniestro del *Solar I* y ofreció a la delegación Filipina todo su apoyo. La delegación española también agradeció al Director una pronta actuación, especialmente dadas las circunstancias locales, y señaló que esa era una manera de trabajar proactiva que España apoyaba decididamente.
- 3.9.38 La delegación española opinó asimismo que, en la actualidad, una actitud pasiva frente a un riesgo ambiental como los que suponen los restos de hidrocarburos en un pecio hundido era impensable, máxime cuando la experiencia había demostrado que la eliminación de este riesgo es técnicamente viable. Así, la delegación propuso que, ante la presencia de un pecio hundido con hidrocarburos confinados en sus tanques, se considerase como primera opción su extracción de cara a evitar riesgos futuros. Sin embargo, la delegación española consideró prematuro que el Comité se pronunciara en esta sesión sobre la admisibilidad de la reclamación, dado el coste de la extracción de hidrocarburos de los restos del naufragio, y ello por tres motivos. En primer lugar, la Asamblea iba a examinar durante la misma semana los criterios de admisibilidad por el Fondo de este tipo de operaciones, y a juicio de la delegación española era necesario conocer cuáles serían los criterios que la Asamblea fijase para este tipo de operaciones. En segundo lugar, no se había presentado ninguna reclamación, y los procedimientos establecidos por el Fondo eran considerar la admisibilidad de las reclamaciones una vez éstas fueran presentadas, pues de lo contrario existiría una contradicción y en todo caso un cambio radical de política de los FIDAC, que consiste en decidir por anticipado sobre cuestiones de admisibilidad. En tercer lugar, faltaba información, concretamente en lo que se refiere a la cantidad estimada de fuel remanente en los restos del *Solar I*.
- 3.9.39 Respecto al carácter razonable de los costes la delegación española señaló a la atención del Comité el hecho de que no se había presentado estudio alguno y por tanto el coste era incierto, y que el criterio razonable del coste no se podía amparar en el coste global de la operación, pues aunque fuese relativamente pequeño, debía ser proporcional al riesgo existente, es decir al volumen de hidrocarburos remanentes en el pecio ya que los riesgos crecen exponencialmente a mayor cantidad de fuel.
- 3.9.40 La delegación española también señaló que los argumentos esgrimidos en el informe para apoyar el peligro potencial eran, en cierta medida, los mismos que se emplearon en sentido contrario en el caso del *Prestige*. Pues si para el *Solar I* una fuga de 1 ó 2 litros por hora a 10 millas de la costa se entendía como riesgo con monzón del SW, en el caso del *Prestige* una fuga de 3000 litros por hora a una distancia de 100 millas de la costa durante corrientes del SW que producían contaminación recurrente en la costa francesa antes que los hidrocarburos fueran extraídos del pecio, no se consideraba peligroso.

- 3.9.41 Para la delegación española, el documento parecía dar la impresión de que los condicionantes sociales o políticos podían estar influyendo en la propuesta que se presentaba al Comité, ya que parecía una inconsistencia afirmar que la contaminación del buque estaba estabilizada pero que la población de la Isla de Guimaras estaba muy preocupada porque pudiera haber una descarga.
- 3.9.42 En conclusión, la delegación española subrayó estar con toda seguridad a favor de la introducción de criterios flexibles para la admisibilidad de las operaciones de extracción de hidrocarburos como medida preventiva, como principio general de los Fondos, pero, por otra parte, consideraba necesaria la introducción de criterios objetivos ponderables de admisibilidad a efectos de evitar decisiones subjetivas. La delegación española hizo un especial reconocimiento al enfoque proactivo y a la asistencia que el Director del Fondo había ofrecido a las víctimas de este siniestro y al Gobierno de Filipinas, que debía servir de modelo de actuación del Fondo en todos los casos en que se produjeran accidentes marítimos que ocasionasen contaminación. Aquella delegación reiteró su convencimiento de que en el siglo XXI y a la vista de los avances tecnológicos, las operaciones de extracción como la del *Solar 1* debían ser admisibles como medidas preventivas en el ámbito de los Convenios, y España apoyaría cualquier proyecto que se presentase en ese sentido. La delegación española reiteró su ofrecimiento de colaboración al Gobierno de Filipinas respecto a la experiencia adquirida por España en la presentación de documentación técnica a los FIDAC.
- 3.9.43 Todas las delegaciones que respondieron a la intervención de la delegación española estimaron que la decisión acerca de la admisibilidad de una reclamación en relación con la extracción de hidrocarburos del siniestro del *Solar 1* habría de tomarse en base a los criterios de admisibilidad existentes. Esas delegaciones no apoyaron la opinión manifestada por la delegación española en el sentido de que se aplazara la decisión hasta que la Asamblea hubiera revisado los criterios de admisibilidad del Fondo, ya que cualquier cambio en los principios del Fondo sólo podría ser tenido en cuenta en futuros siniestros y no aplicarse retroactivamente.
- 3.9.44 Un gran número de delegaciones apoyaron la propuesta del Director de que una reclamación por el coste de extraer los hidrocarburos del *Solar 1* era admisible en principio. Muchas delegaciones hicieron hincapié en que dada la posibilidad de que una cantidad importante de hidrocarburos permanecían en los restos del naufragio, y dada tanto la actividad sísmica en las inmediaciones del pecio como su cercanía a recursos sensibles desde el punto de vista ambiental y económico, los costes indicativos de la remoción de los hidrocarburos no eran desproporcionados en relación con los riesgos de daños por contaminación que resultarían de nuevas fugas de hidrocarburos.
- 3.9.45 El Comité Ejecutivo acordó que la reclamación por el coste de extraer los hidrocarburos del *Solar 1* era, en principio, admisible.
- 3.9.46 La delegación española consideró muy importante la decisión adoptada por el Comité y felicitó al mismo por el nuevo enfoque proactivo que dicha decisión representaba respecto a la admisibilidad por anticipado de reclamaciones todavía no formuladas, destacando los aspectos positivos e innovadores que este nuevo enfoque aportará en el caso de que similares situaciones se planteen en el futuro.
- 3.9.47 El Director declaró que la delegación española se equivocaba al afirmar que la admisibilidad de una reclamación no podía aprobarse en principio, pues los órganos rectores ya habían adoptado decisiones de esta naturaleza en el pasado, por ejemplo en relación con el siniestro del *Osung N°3* en la República de Corea.
- 3.9.48 La delegación de Filipinas agradeció al Comité su apoyo por la reclamación en principio y agradeció a la delegación española su generoso ofrecimiento de asistencia que propuso fuera recíproca en la confianza de que pudiera ser de utilidad para España.

*Inquietudes del Shipowners' Club*

- 3.9.49 El Comité tomó nota de que el 18 de octubre de 2006, el Shipowners' Club había informado al Director de que, basándose en sus investigaciones sobre el trasfondo del siniestro, y en particular sobre las cuestiones de causalidad, abrigaba graves inquietudes sobre la explotación del buque por su propietario, que justificaría que el Shipowners' Club revocase la cobertura de seguro contra el propietario del buque. Se tomó nota de que, no obstante, el Shipowners' Club había decidido no intentar evitar ninguna responsabilidad derivada en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el STOPIA 2006 conforme al artículo VII, párrafo 8 del Convenio de Responsabilidad Civil, que dispone, entre otras cosas, que el asegurador podrá hacer valer como medio de defensa el que los daños ocasionados por contaminación resultaron de la conducta dolosa del propietario.
- 3.9.50 Se tomó nota de que el Shipowners' Club había informado al Director de que tenía intención, sin embargo, de reservarse su derecho, conforme al artículo III, párrafo 3 del Convenio de Responsabilidad Civil, de oponerse a las reclamaciones de demandantes cuya negligencia pueda haber causado o contribuido a los daños debidos a la contaminación, y que no pensaba pagar reclamaciones hechas por terceros cuando viese pruebas de negligencia contribuyente.
- 3.9.51 En respuesta a la cuestión planteada por una delegación, el representante del Shipowners' Club declaró que no esperaba reservarse su derecho contra terceros implicados en las medidas preventivas, si bien una parte importante de la cuantía reclamada en concepto de tales medidas podría incluir a las partes cuya negligencia hubiese contribuido a los daños debidos a la contaminación.
- 3.9.52 El Comité recordó el artículo III, párrafo 3 que dice:
- 'Si el propietario prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona'.
- 3.9.53 Se tomó nota de que las reclamaciones de terceros que el Shipowners' Club no tenía intención de pagar serían posiblemente sólo las relacionadas con las medidas preventivas.
- 3.9.54 El Comité recordó el artículo 4, párrafo 3, del Convenio del Fondo de 1992, que dice:
- 'Si el Fondo prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona, el Fondo podrá ser exonerado total o parcialmente de su obligación de indemnizar a dicha persona. En todo caso, el Fondo será exonerado en la medida en que el propietario del buque haya sido exonerado en virtud del artículo III, párrafo 3, del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992. No obstante, no habrá tal exoneración del Fondo respecto de las medidas preventivas'.
- 3.9.55 Se tomó nota de que el Director, sobre la base del artículo 4, párrafo 3, había concluido que el Fondo de 1992 tendría que ser responsable de pagar las reclamaciones por costes razonables de medidas preventivas que hiciesen terceros, incluso cuando la negligencia de esas partes pueda haber causado o contribuido a los daños debidos a la contaminación. Se tomó nota de que el Director había concluido además que, si el Fondo pagase esas reclamaciones, no sería reembolsado, o al menos no de momento, por el Shipowners' Club conforme a las condiciones del STOPIA 2006 (véase párrafos 3.9.6 y 3.9.7 supra).
- 3.9.56 El Comité tomó nota de que el Director no estaba aún en situación de comentar las alegaciones del Shipowners' Club de negligencia contribuyente por las partes, si bien pensaba examinar todas las pruebas disponibles para determinar si hubo negligencia contribuyente por parte de

cualquier demandante e informar de sus resultados al Comité. Se tomó nota de que si no se alcanzaba acuerdo entre el Club y el Fondo a ese respecto, incumbiría a los tribunales de Filipinas decidir esta cuestión.

*Liquidación y pago de reclamaciones*

- 3.9.57 El Comité Ejecutivo otorgó al Director autorización para liquidar todas las reclamaciones derivadas de este siniestro en la medida en que no susciten aspectos de principio que no hayan sido previamente examinados por los órganos rectores de los Fondos.
- 3.9.58 El Comité también otorgó al Director autorización para efectuar pagos en nombre del Fondo de 1992 con respecto a todas las reclamaciones admisibles derivadas de este siniestro en la medida en que el Shipowners' Club se niegue a efectuar pagos.

**4 Sesiones futuras**

- 4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en su 11ª sesión la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido celebrar su próxima sesión ordinaria durante la semana del 15 al 19 de octubre de 2007.
- 4.2 El Comité Ejecutivo decidió celebrar su próxima sesión durante la semana del 12 de marzo de 2007 en el edificio de Inmarsat.
- 4.3 El Comité tomó nota de que la Asamblea había acordado en su 11ª sesión aceptar la invitación del Gobierno de Canadá para celebrar las sesiones de los órganos rectores de los FIDAC en la Sede de la Internacional Civil Aviation Organization (ICAO) (Organización de Aviación Civil Internacional) en Montreal durante la semana del 11 al 15 de junio de 2007.

**5 Otros Asuntos**

Con ocasión de las últimas sesiones de los órganos rectores antes que su sucesor tomase posesión del cargo, en una sesión común especial de la Asamblea del Fondo de 1992, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo Complementario, el Director saliente, Sr. Måns Jacobsson de Suecia, quien había ocupado el cargo de Director de los FIDAC por casi 22 años, pronunció un último discurso. El Director electo también eligió marcar la ocasión especial pronunciando un discurso a los órganos rectores antes de asumir la responsabilidad de los FIDAC el 1 de noviembre de 2006. El Director electo, los Embajadores de Suecia y de los Países Bajos, en nombre de las delegaciones de Suecia y de los Países Bajos, y varias otras delegaciones, así como los Presidentes de los órganos rectores arriba mencionados, también aprovechó la oportunidad de pagar tributo a la destacada carrera del Sr. Jacobsson y su invaluable contribución al régimen de indemnización internacional. Respecto a la sesión conjunta, se hace referencia al Acta de las Decisiones de la 11ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 (documento 92FUND/A.11/35, párrafo 37).

**6 Aprobación del Acta de las Decisiones**

El proyecto del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que consta en el documento 92FUND/EXC.34/WP.1, fue adoptado a reserva de determinadas enmiendas.

---