



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

COMITÉ EJECUTIVO  
9ª sesión  
Punto 6 del orden del día

92FUND/EXC.9/12  
27 octubre 2000  
Original: INGLÉS

## ACTA DE LAS DECISIONES DE LA NOVENA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada del 23 al 27 de octubre de 2000)

Presidente: Profesor L S Chai (República de Corea)  
Vicepresidente: Sr J Wren (Reino Unido)

*Apertura de la sesión*

### **1 Aprobación del orden del día**

El Comité Ejecutivo aprobó el orden del día que consta en el documento 92FUND/EXC.9/1.

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

2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

|           |                |                    |
|-----------|----------------|--------------------|
| Alemania  | Grecia         | Reino Unido        |
| Canadá    | Islas Marshall | República de Corea |
| Dinamarca | Letonia        | Singapur           |
| España    | Liberia        | Túnez              |
| Francia   | México         | Venezuela          |

El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada por el Director en el sentido de que todos los miembros del Comité habían presentado los poderes, que estaban en orden.

2.2 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

|   |                        |              |
|---|------------------------|--------------|
| Argelia   | Croacia                | Noruega      |
| Australia   | Emiratos Árabes Unidos | Países Bajos |
| Bahamas   | Finlandia              | Panamá       |
| Bélgica   | Granada                | Suecia       |
| China (Región Administrativa Especial de Hong Kong) | Irlanda                | Uruguay      |
| Chipre  | Italia                 | Vanuatu      |
|   | Japón                  |              |

2.3 Estuvieron representados en calidad de observadores los siguientes Estados no Miembros:

*Estados que han depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al Convenio del Fondo 1992:*

|                   |                     |                   |
|-------------------|---------------------|-------------------|
| Antigua y Barbuda | Federación de Rusia | Marruecos         |
| Argentina         | Georgia             | Polonia           |
| Fiji              | India               | Tonga             |
| Eslovenia         | Malta               | Trinidad y Tabago |

*Otros Estados*

|                |                |         |
|----------------|----------------|---------|
| Arabia Saudita | Ecuador        | Malasia |
| Brasil         | Estados Unidos | Nigeria |
| Camerún        | Estonia        | Perú    |
| Chile          | Ghana          | Turquía |
| Colombia       |                |         |

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

*Organizaciones intergubernamentales:*

Comisión Europea (CE)

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

Organización Marítima Internacional (OMI)

*Organizaciones internacionales no gubernamentales:*

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Cámara Naviera Internacional (CNI)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)

Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Grupo Internacional de Clubes P & I

Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN)

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

#### **3.1 Visión de conjunto**

El Comité Ejecutivo tomó nota del documento 92FUND/EXC.9/2 en el que figuraba un resumen de la situación con respecto a los ocho siniestros de los que se ocupa el Fondo de 1992 desde la 4ª sesión del Comité.

### 3.2 Siniestro en Alemania

- 3.2.1 Se recordó que el 20 de junio de 1996 una serie de islas alemanas del Mar del Norte cercanas a la frontera con Dinamarca resultaron afectadas por la contaminación de petróleo crudo y que las autoridades alemanas habían llevado a cabo operaciones de limpieza en el mar y en la costa. Asimismo se recordará que las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades alemanas habían revelado que el buque tanque *Kuzbass* había descargado crudo libio en el puerto de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996. Se señaló que, según las autoridades alemanas, el análisis de las muestras de hidrocarburos tomadas del buque coincidían con los resultados del análisis de muestras tomadas en la costa contaminada.
- 3.2.2 Se señaló que en julio de 1998 las autoridades alemanas habían entablado acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia de Flensburg contra el propietario del *Kuzbass* y su asegurador P & I, y que habían reclamado una indemnización por el costo de las operaciones por una cuantía de DM2 610 226 (£815 000). Asimismo se señaló que se había informado al Fondo de 1992 de las acciones judiciales y que éste había intervenido en el proceso a fin de proteger sus intereses.
- 3.2.3 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades con respecto a este siniestro, de las que se informa en el documento 92FUND/EXC.9/3, y en particular de los alegatos presentados al Tribunal por el propietario del *Kuzbass* y su asegurador P & I en los que habían afirmado que los análisis llevados a cabo en su nombre demostraban que, aunque tanto los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* como los hidrocarburos que se encontraron en la costa procedían de Libia, los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran crudo Brega y los hidrocarburos contaminantes no lo eran. El Comité señaló que el propietario del buque y el asegurador habían afirmado que, puesto que el *Kuzbass* estaba navegando al Mediterráneo para cargar a bordo petróleo crudo, no había habido necesidad de lavar los tanques, y que, en cualquier caso, la ruta seguida por el *Kuzbass* estaba lejos de las zonas en las que se habían descargado supuestamente en el mar los hidrocarburos que habían causado la contaminación. Asimismo se señaló que las autoridades alemanas habían sostenido que había pruebas *prima facie* de que la contaminación sólo hubiese podido haber sido causada por el *Kuzbass*. Se indicó también que, según las autoridades alemanas, era imposible establecer que los dos hidrocarburos no fuesen idénticos basándose en normas científicas actuales. Asimismo se señaló que las autoridades alemanas ya no sostenían que la contaminación por hidrocarburos se hubiese producido debido al lavado de tanques sino a la descarga de residuos, ya que había un escape entre un tanque de decantación y un tanque de carga.
- 3.2.4 El Comité Ejecutivo encargó al Director que siguiera de cerca la acción judicial y que adoptara las medidas que se podrían precisar para proteger los intereses del Fondo de 1992.

### 3.3 Nakhodka

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades con respecto a este siniestro, de las que se informa en el documento 92FUND/EXC.9/4 (véase documento 71FUND/A.23/14/7).

#### *Reclamaciones de indemnización*

- 3.3.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, al 16 de octubre de 2000, el total de los pagos efectuados a los demandantes ascendía a ¥13 804 millones (£72 millones), incluidos los pagos efectuados por el propietario del buque y su asegurador P & I por un total de ¥66 millones (£400 000) más US\$4,6 millones (£3 millones).

#### *Nivel de pagos*

- 3.3.3 El Comité Ejecutivo recordó que, habida cuenta de la incertidumbre en cuanto al nivel total de la cuantía de las reclamaciones, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992 habían decidido en abril de 1997 que los pagos que debían efectuar las dos Organizaciones

debían limitarse por el momento al 60% de la cuantía de los daños en efecto padecidos por los demandantes respectivos, conforme a la evaluación de los peritos contratados por los Fondos y el propietario del buque/UK Club en el momento en que se efectuó el pago.

- 3.3.4 El Comité Ejecutivo recordó asimismo que las reclamaciones contra los FIDAC habían prescrito el 2 de enero de 2000, o poco después de tal fecha.
- 3.3.5 El Comité recordó que el Director había informado a los órganos rectores de los Fondos de 1992 y 1971, en sus sesiones de abril de 2000, que estimaba el riesgo total de los Fondos en unos ¥30 500 millones (£202 millones). El Comité recordó asimismo que los órganos rectores habían decidido incrementar el nivel de los pagos de los FIDAC del 60% al 70% de la cuantía de daños en efecto padecidos por los demandantes respectivos (documentos 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.1.12 y 71FUND/AC.1/EXC.63/11, párrafo 3.6.12).
- 3.3.6 El Comité tomó nota de que, como resultado de lo ocurrido desde las sesiones de los órganos rectores de abril de 2000, el riesgo total de los Fondos se podía estimar en unos ¥28 468 millones (£189 millones) y que la cuantía total de indemnización disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 era de ¥23 164 515 000 (£154 millones). El Comité señaló también que los pagos al 80 % del riesgo total estimado arrojarían ¥22 774 millones (£151 millones), lo que es ligeramente inferior a la cuantía total pagadera en virtud de los Convenios de 1992.
- 3.3.7 El Director informó al Comité que, a la luz de lo que antecede, consideró que un incremento de los pagos de los FIDAC del 70% al 80% sería apropiado cuando se hubiesen liquidado o retirado nuevas liquidaciones, de modo que se redujese el riesgo total de los FIDAC por debajo de los ¥27 800 millones (£184 millones). Mencionó que los pagos del 80% de esta cuantía arrojarían ¥22 240 millones (£148 millones), lo que en su opinión otorgaría a los FIDAC cierto margen contra el pago en exceso.
- 3.3.8 A la luz de lo anterior, y a fin de permitir a los FIDAC efectuar pagos adicionales a los demandantes lo antes posible, el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a incrementar el nivel de pagos al 80% de la cuantía de los daños en efecto padecidos por cada demandante cuando la cuantía total de las reclamaciones liquidadas y pendientes fuese inferior a los ¥27 800 millones.
- 3.3.9 El Comité Ejecutivo señaló que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había adoptado en su 2ª sesión la decisión correspondiente con respecto al nivel de los pagos (documento 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.8.9).

### 3.4 Mary Anne

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades con respecto al siniestro del *Mary Anne*, de las que se informa en el documento 92FUND/EXC.9/5.
- 3.4.2 El Comité recordó que la gabarra autopropulsada de navegación marítima *Mary Anne* (465 TRB), matriculada en Filipinas, había quedado anegada durante vientos fuertes y marejada, y se había hundido a una profundidad de aproximadamente 60 metros junto al puerto de Mariveles, a la entrada de la bahía de Manila (Filipinas). Se señaló que la gabarra estaba transportando, según se informó, una carga de 711 toneladas de fueloil intermedio, así como unas 2,5 toneladas de combustible de gasoil. Se señaló que de los restos del naufragio se habían escapado hidrocarburos continuamente durante varios días, y que, aunque gran parte de los hidrocarburos que habían subido a la superficie se dispersaron naturalmente, al parecer cierta cantidad de hidrocarburos del *Mary Anne* había llegado a las costas.
- 3.4.3 El Comité tomó nota de que el *Mary Anne* estaba asegurado por la Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova), que no era una Asociación de Protección e Indemnización (Club P & I) sino una compañía de seguros tradicional que cubría riesgos de P & I a primas fijas.

*Reclamaciones de indemnización*

- 3.4.4 El Comité tomó nota de que la Terra Nova había incurrido en gastos de aproximadamente US\$1,6 millones (£1,1 millones) con respecto a un contrato para la extracción de los hidrocarburos restantes en el *Mary Anne* y parte de las operaciones de limpieza. Se señaló asimismo que una empresa local de salvamento y remolque había presentado al propietario del buque una reclamación por US\$1,1 millones (£730 000) con respecto a operaciones de limpieza. El Comité señaló que se tenía entendido que el propietario del buque no tenía fondos y que en realidad se encontraba en liquidación voluntaria. El Comité indicó además que la Terra Nova había informado al Fondo de 1992 que no había otras reclamaciones pendientes que se derivasen del siniestro.
- 3.4.5 El Comité Ejecutivo señaló que la cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne* era de 3 millones de DEG (£2,5 millones) y que por consiguiente era improbable que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas excediese de la cuantía de indemnización disponible en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992. No obstante, el Comité señaló igualmente que la Terra Nova había informado al Fondo de 1992 de que el propietario del buque había estado en contravención de la póliza de seguros con respecto a la nave por razón de que ésta se había explotado de forma imprudente y de que la tripulación era gravemente incompetente.
- 3.4.6 El Comité tomó nota de que la Terra Nova había informado al Fondo de 1992 de que podría solicitar al propietario del buque y al Fondo de 1992 que le reintegrasen las sumas que había abonado a los demandantes.

*Acciones judiciales*

- 3.4.7 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la compañía local de salvamento y remolque a la que se hace alusión en el párrafo 3.4.4 había iniciado acciones judiciales contra el propietario del buque y Terra Nova en un tribunal de Manila con respecto a su reclamación por US\$1,1 millones (£730 000). El Comité señaló igualmente que la Terra Nova se había mostrado disconforme con la reclamación basándose en las excepciones enunciadas en la póliza de seguros. Asimismo se señaló que la Terra Nova había sostenido que tenía derecho a recobrar del propietario del buque y/o del Fondo de 1992 las sumas que había abonado en concepto de indemnización.
- 3.4.8 El Comité señaló que el Director había informado a la Terra Nova de que el Fondo no reconocía ninguna reclamación de reintegro que la Terra Nova pudiese presentar contra el Fondo, ya que la cuantía total de reclamaciones era muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne*.
- 3.4.9 El Comité refrendó la opinión del Director de que todas las reclamaciones presentadas por la Terra Nova para el reintegro por razón de que el propietario del buque había estado en contravención de la póliza de seguros se tenían que presentar contra el propietario del buque, ya que la cuantía total de las reclamaciones pagadas era muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque. El Comité señaló que la situación jurídica podría ser más complicada con respecto a las reclamaciones que no se hubiesen pagado todavía y que tal vez el Comité tuviese que examinar esta cuestión en una sesión futura.

3.5 *Dolly*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.9/6 respecto al siniestro del *Dolly*, que se produjo el 5 de noviembre de 1999 frente a las costas de Martinica (Francia).
- 3.5.2 El Comité tomó nota de que el *Dolly* se había hundido en un puerto de Martinica cuando transportaba unas 200 toneladas de asfalto y que hasta la fecha no había escapado carga. Se tomó nota asimismo de que había un parque nacional, un arrecife de coral y maricultura cerca del lugar

del encallamiento, que se realizaba pesca artesanal en la zona y que existían temores de que la pesca y maricultura se viesen afectadas si escapase el asfalto.

- 3.5.3 El Comité tomó nota de que el *Dolly* había sido originalmente un buque de carga general, pero que se le habían incorporado tanques especiales para el transporte de asfalto, junto con un sistema de calentamiento de la carga. Se tomó nota asimismo de que era probable que el buque careciese de seguro de responsabilidad civil. El Comité tomó nota también de que las autoridades francesas habían encargado a varias compañías internacionales de salvamento que investigasen qué medidas se podrían adoptar para eliminar el asfalto de los restos del naufragio, y que las autoridades francesas pondrían esta información a disposición del Fondo de 1992 para finales de 2000.
- 3.5.4 Asimismo, se tomó nota de que el Director había informado al Gobierno de Francia de que el Fondo de 1992 se había reservado su posición por cuanto a si el *Dolly* caía dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992 y, por lo tanto, si el Convenio del Fondo de 1992 tenía aplicación a este siniestro, ya que se precisaban más pormenores del *Dolly* a fin de permitir al Fondo de 1992 adoptar una postura sobre este tema.
- 3.5.5 La delegación de Francia manifestó que comprendía las reservas del Director en cuanto a si el *Dolly* caía dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992. Aquella delegación manifestó que, al tiempo que se trataba de obtener más pormenores sobre el buque, cabía anotar que el *Dolly* transportaba una carga de asfalto, un hidrocarburo persistente, y también tenía a bordo un sistema de calentamiento para mantener los hidrocarburos en un estado que fuese suficientemente fluido para su bombeo.

### 3.6 Erika

- 3.6.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de los avances con respecto al siniestro del *Erika*, tal y como se informa en los documentos 92FUND/EXC.9/7, 92FUND/EXC.9/7/Add.1 y 92FUND/EXC.9/7/Add.2.

#### *Operaciones para retirar los hidrocarburos de los restos del naufragio*

- 3.6.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que las operaciones para retirar los hidrocarburos de los restos del naufragio del *Erika* se llevaron a cabo durante el período comprendido entre el 6 de junio y el 15 de septiembre de 2000 y que se concluyeron tres semanas antes de lo previsto. Asimismo se señaló que no se habían escapado cantidades considerables de hidrocarburos durante las operaciones.

#### *Reclamaciones de indemnización*

- 3.6.3 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre la situación con respecto a las reclamaciones, tal y como se indica a continuación:

Un total de 1 518 demandantes habían presentado reclamaciones por una cuantía total de FFr245,7 millones (£23 millones). Las reclamaciones de 840 demandantes, fundamentalmente del sector de la pesca y la acuicultura, que ascendían a unos FFr106,7 millones (£10 millones), se habían evaluado y aprobado por un total de FFr37,7 millones (£3,6 millones). Se habían efectuado pagos a 448 de estos demandantes por un total de FFr17,1 millones (£1,6 millones). La mayoría de los pagos correspondían al 50 % de las cuantías aprobadas, pero se habían efectuado algunos pagos por dificultades financieras en una fase temprana, o bien por la suma total o en porcentajes superiores al 50%. Se habían rechazado reclamaciones presentadas por 69 demandantes, por un total de FFr6,1 millones (£561 000).

Se retuvieron pagos a 185 demandantes, por un total de FFr4,2 millones (£393 000), a la espera de una aclaración con respecto a los pagos efectuados por OFIMER (Oficina nacional interprofesional de los productos del mar y la acuicultura), un organismo gubernamental adjunto al Ministerio francés de Agricultura y Pesca. Todavía no se habían efectuado pagos a otros 138 demandantes, por un total de FFr3 millones (£280 000) puesto que 104 demandantes no habían confirmado aún su aceptación de las cuantías evaluadas, 20 no habían firmado aún los impresos de recibo y autorización, y 14 habían rechazado las evaluaciones.

Las reclamaciones de otros 684 demandantes, por un total de FFr139 millones (£13 millones), estaban o bien en proceso de evaluación o bien a la espera de que los demandantes presentasen más información a fin de concluir las evaluaciones. De estas reclamaciones, se habían recibido unas 195 del sector turístico principalmente, por un total FFr27 millones (£2,5 millones), desde el 1 de septiembre de 2000.

50 comunas habían presentado reclamaciones por un total de FFr30,7 millones (£2,9 millones) con respecto a los costos de limpieza. De éstas, se habían evaluado 21 reclamaciones, que ascendían a FFr5,5 millones (£514 000), por un total de FFr5 millones (£467 000). La falta de información en apoyo de las reclamaciones obstaculizó la evaluación de muchas de las reclamaciones restantes de esta clase.

- 3.6.4 La delegación francesa manifestó la preocupación de que sólo se hubiese pagado una suma relativamente pequeña a los demandantes. La delegación francesa era consciente de los grandes esfuerzos desplegados por el asegurador del propietario del buque (la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd, (Steamship Mutual), el Fondo de 1992 y la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, y se observó que la tramitación y la evaluación de las reclamaciones no eran siempre sencillas. La delegación manifestó que estaba satisfecha en general con la forma en que se tramitaban las reclamaciones. Se señaló que, habida cuenta que se habían retrasado los pagos de indemnización, el Gobierno francés había establecido consiguientemente un sistema de pagos por adelantado. Dicha delegación señaló que los demandantes tal vez no podrían entender siempre las explicaciones en cuanto a los retrasos dadas al Comité. La delegación recordó al Comité que se acercaba el primer aniversario del siniestro y que era importante evitar, en la medida de lo posible, una reacción negativa en Francia.
- 3.6.5 Varias delegaciones se mostraron de acuerdo con las preocupaciones manifestadas por Francia de que sólo se hubiese pagado una suma relativamente pequeña en concepto de indemnización y recalcaron que era importante que se evaluaran y pagasen las reclamaciones lo antes posible.
- 3.6.6 Una serie de delegaciones señaló que, de los 1 500 demandantes aproximadamente que habían presentado reclamaciones, se habían evaluado y aprobado las reclamaciones de más del 50% de estos demandantes. Se indicó asimismo que se habían efectuado pagos a 448 de estos demandantes y que había razones por las que no se había pagado a los demandantes restantes. Se mencionó que una proporción considerable de las reclamaciones, principalmente del sector del turismo, se había presentado sólo hacía poco tiempo. Se señaló igualmente que, puesto que había que evaluar debidamente las reclamaciones, inevitablemente la tramitación de las mismas llevaría tiempo.
- 3.6.7 El Comité señaló que no se había evaluado una serie de reclamaciones porque los demandantes no habían presentado suficiente información. Las delegaciones hicieron hincapié en lo importante que era que los demandantes entendieran el sistema de indemnización y el procedimiento para preparar y presentar una reclamación. Una delegación destacó el papel importante que desempeñan las oficinas locales de reclamaciones a este respecto y propuso que los Gobiernos y

las autoridades en el ámbito regional y nacional colaborasen asimismo en la divulgación de la información.

*Procedimientos de limitación*

- 3.6.8 El Comité recordó que, a petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio de Nantes había determinado la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733 (£8,4 millones).

*Cuantía máxima pagadera en virtud de los Convenios de 1992*

- 3.6.9 El Comité Ejecutivo recordó que, en su 6ª sesión, había decidido que la conversión a francos franceses de 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG), la cuantía máxima pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1992, se efectuaría basándose en los tipos de cambio aplicables el 15 de febrero de 2000, lo que arrojaría 135 millones de DEG = FFr1 211 966 881 (documento 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.3.23).

*Pagos por el asegurador del propietario del buque*

- 3.6.10 El Comité señaló con gratitud que la Steamship Mutual había confirmado que estaba dispuesta a continuar pagando el 50% de las cuantías aprobadas de toda reclamación hasta que el total de los pagos se acercase a la cuantía de limitación de unos FFr84 millones (£7,9 millones).

*Estudio llevado a cabo en el seno del Ministerio francés de Economía, Finanzas e Industria de junio de 2000*

- 3.6.11 El Comité recordó que, en su 8ª sesión, había tomado nota del resultado de un estudio extenso llevado a cabo en el seno del Ministerio francés de Economía, Finanzas e Industria sobre la gravedad de los daños causados por el siniestro del *Erika* en el sector del turismo. Se recordó que en el estudio se calculaba que la cuantía total de reclamaciones admisibles oscilaría entre los FFr800 – 1 500 millones (£75 - 140 millones). El Comité recordó asimismo las observaciones sobre los resultados del estudio formuladas por los peritos del Fondo de 1992, L & R Consulting (L & R). Se recordó que el Comité había señalado que había una gran incertidumbre a raíz del siniestro del *Erika* en cuanto a los efectos de los daños de la contaminación en el sector del turismo y que en el estudio llevado a cabo en el Ministerio francés de Economía, Finanzas e Industria se hacía hincapié en la dificultad extrema que suponía predecir con precisión los resultados probables del sector del turismo durante la temporada turística de verano de 2000.

*Decisión del Comité Ejecutivo en su 8ª sesión*

- 3.6.12 Se recordó que, habida cuenta de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*, el Comité Ejecutivo había decidido, en su 8ª sesión celebrada en julio de 2000, que por el momento los pagos del Fondo de 1992 se deberían limitar al 50 % de la cuantía de la pérdida o daños en efecto padecidos por los demandantes respectivos, conforme a la evaluación de los peritos del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 3.3.38).

*Nuevo estudio llevado a cabo en el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria*

- 3.6.13 El Comité Ejecutivo señaló que, el 19 de octubre de 2000, el Director había recibido un informe de un nuevo estudio (“el estudio de octubre de 2000”) llevado a cabo en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria.
- 3.6.14 El Comité señaló que en el estudio de octubre de 2000 se había calculado la cuantía total de las pérdidas en el sector de turismo admisible para indemnización en FFr1 096 millones (£103 millones), en comparación con la estimación en el estudio anterior de FFr800 - 1 500 millones (£75 - 140 millones). El Comité señaló la opinión expresada en el informe de que esto representaba una reducción considerable del riesgo potencial evaluado en el estudio de junio



de 2000 y que los supuestos asumidos en el estudio de octubre de 2000 eran conservadores. Se menciona en el informe de octubre de 2000 que la información obtenida de las Oficinas de Turismo en el transcurso del estudio confirmó que la temporada turística resultó mejor de lo previsto.

- 3.6.15 El Comité señaló asimismo las conclusiones del informe de octubre de 2000 de que, sobre la base de los datos más recientes, se podía aumentar el nivel de pagos de indemnización al tiempo que se mantenía un margen de seguridad, y que en el informe de octubre de 2000 se sugería que, en el supuesto de que las reclamaciones de los sectores distintos del turismo ascendiesen a FFr300 millones (28 millones) (lo que en opinión de los órganos públicos involucrados sería un tanto elevado), y añadiendo un margen extra de seguridad de FFr200 millones (£19 millones) en el sector del turismo, la cuantía total de reclamaciones admisibles alcanzaría los FFr1 600 millones (£150 millones). Se señaló asimismo que, en el informe del estudio de octubre de 2000, se sostenía que esto permitiría al Fondo de 1992 incrementar el nivel de pagos al 75% y que, si se elevase el nivel de pagos al 60%, el margen de seguridad sería de FFr600 millones (£56 millones).
- 3.6.16 El Comité señaló que los peritos del Fondo de 1992 habían expresado la opinión de que el estudio de octubre de 2000 proporcionaba un complemento valioso del estudio de junio de 2000 y que era particularmente valioso el que hubiesen estado disponibles datos estadísticos para el período enero - agosto 2000, cubriendo así la temporada turística principal. Se señaló que los peritos del Fondo de 1992 habían manifestado que estaban de acuerdo en términos amplios con las interpretaciones hechas y las conclusiones extraídas en el estudio de octubre de 2000 pero que habían expresado reservas con respecto a dos supuestos utilizados en el estudio, que podrían haber llevado a una subestimación de las pérdidas potenciales admisibles, es decir, el que los cálculos del estudio de octubre de 2000 se basaran en el gasto del turismo en 1999 y no tuviesen en cuenta el hecho de que, en la evaluación de las reclamaciones, el Fondo de 1992 tuviese en cuenta tendencias probadas de crecimiento continuo, lo que podría llevar a cifras de negocios mayores que las utilizadas en el estudio de octubre de 2000, y que los supuestos utilizados para calcular pérdidas por tipos de alojamiento distintos de hoteles o campamentos pudieran dar como resultado que se subestimasen estas pérdidas.

*Examen por el Comité Ejecutivo del nivel de pagos*

- 3.6.17 El Comité Ejecutivo señaló que, para los efectos de su examen del nivel de los pagos del Fondo de 1992, se podía hacer caso omiso de las reclamaciones presentadas por Total Fina y el Gobierno francés, ya que sólo se daría curso a estas reclamaciones si se hubiesen pagado en su totalidad las demás reclamaciones.
- 3.6.18 Se indicó que las estimaciones del estudio llevado a cabo en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria presentaban un grado considerable de incertidumbre. Asimismo, el Comité recordó que el estudio del Ministerio francés de octubre de 2000 se basaba en los criterios de admisibilidad aplicados por el Fondo de 1992 pero que se había avisado al Director de que los tribunales franceses podrían adoptar un enfoque más amplio en su interpretación del concepto de “contaminación por hidrocarburos”, y que no era posible predecir las consecuencias de tal enfoque. Se señaló igualmente que había un riesgo de que volviese a contaminarse la costa como resultado de tormentas y mareas altas durante los meses de invierno, lo que ocasionaría nuevas pérdidas en los sectores de la pesca y de la maricultura y daría a lugar a reclamaciones del sector del turismo por pérdidas padecidas en 2001. Se indicó además que por el momento se habían presentado pocas reclamaciones, y que el nivel de incertidumbre podría reducirse a medida que se presentaran más reclamaciones.
- 3.6.19 El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea había adoptado el parecer de que - al igual que el Fondo de 1971 - el Fondo de 1992 debía ejercer cautela en el pago de reclamaciones si existía un riesgo de que la cuantía total de reclamaciones derivadas de un siniestro particular excediera de la cuantía total de indemnización disponible en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, habida cuenta de que, de conformidad con el artículo 4.5 del

Convenio del Fondo, ha de darse igual tratamiento a todos los demandantes. El Comité recordó asimismo que la Asamblea había expresado la opinión de que era necesario mantener un equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pagara indemnización lo antes posible a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso.

- 3.6.20 El Comité decidió que, en vista de la incertidumbre persistente en cuanto al número de reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*, el nivel de pagos debía mantenerse al 50%. Se decidió que se revisaría el nivel de pagos en la 11ª sesión del Comité, que se celebrará los días 29 y 30 de enero de 2001.
- 3.6.21 Varias delegaciones agradecieron el estudio de octubre de 2000 llevado a cabo por el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria. Se consideró por lo general muy útil si se continúan estos estudios. La delegación francesa confirmó que se llevarían a cabo otros estudios.

#### *Investigaciones sobre la causa del siniestro*

- 3.6.22 El Comité tomó nota de los avances de las investigaciones sobre la causa del siniestro y encargó al Director que continuase con sus investigaciones sobre esta cuestión.
- 3.6.23 La delegación de Malta se refirió a la investigación sobre la causa del siniestro del *Erika* llevada a cabo por la Autoridad Marítima de Malta y que se menciona en el párrafo 5 del documento 92FUND/EXC.9/7/Add.1. Dicha delegación mencionó que, de conformidad con la resolución de la OMI A.849(20), se remitió un proyecto de informe a las partes interesadas para que formularan observaciones antes de su publicación. Dicha delegación señaló que la investigación no tenía por objeto atribuir culpabilidades o determinar la responsabilidad civil o penal, y que las conclusiones no eran vinculantes para ninguna parte. La misma delegación mencionó que el objetivo del informe era tratar de evitar que se repitiese tal incidente al entender completamente los sucesos en torno al siniestro. La delegación informó al Comité de que en el informe figuraba una serie de conclusiones y recomendaciones dirigidas a diversas partes (incluida la OMI). Se mencionó que se había distribuido en gran medida el informe y que se había enviado un ejemplar al Director de los FIDAC. Manifestó que las autoridades de Malta expresaron preocupación ante la falta de cooperación de ciertas partes, en especial con respecto al acceso a algunas pruebas e información. Aquella delegación mencionó asimismo que, si salían a la luz más pruebas, el equipo investigador contemplaría la posibilidad de publicar un informe.

#### *Procedimientos judiciales*

- 3.6.24 El Comité tomó nota de las novedades producidas en los diversos procedimientos judiciales.

#### *Examen de las distintas reclamaciones*

- 3.6.25 El Comité Ejecutivo examinó una serie de reclamaciones por pérdidas puramente económicas, es decir pérdidas de ingresos sufridas por personas cuyos bienes no han sido contaminados.
- 3.6.26 El Comité recordó que el 7º Grupo de trabajo intersesiones había examinado en 1994 en el seno del Fondo de 1971 los criterios de admisibilidad de reclamaciones por pérdidas puramente económicas, y que la Asamblea del Fondo de 1971 había examinado el informe de dicho Grupo de trabajo (documento FUND/A.17/23) en su 17ª sesión, celebrada en octubre de 1994. Asimismo recordó que la Asamblea del Fondo de 1971 había refrendado el informe del Grupo de trabajo, y por consiguiente estableció determinados criterios de admisibilidad de reclamaciones por pérdidas puramente económicas (documento FUND/A.17/35, párrafo 26.8), que cabe resumir como sigue:

Las reclamaciones por pérdidas puramente económicas son admisibles solamente si se refieren a pérdidas o daños por contaminación. El punto de partida es la contaminación, y no el propio siniestro.

Para tener derecho a indemnización por pérdidas puramente económicas, debe haber un grado razonable de proximidad entre la contaminación y la pérdida o los daños sufridos por el demandante. Una reclamación no es admisible por el *solo* hecho de que la pérdida o los daños no hubieran ocurrido a no ser por el derrame de hidrocarburos en cuestión. Al considerar si el criterio de proximidad se cumple, se tienen en cuenta los siguientes elementos:

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

3.6.27 El Comité Ejecutivo recordó que, en su 1ª sesión, la Asamblea del Fondo de 1992 había adoptado una resolución (Resolución N°3) en la que la Asamblea decidió que el informe del 7º Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1971 debería constituir el fundamento de la política del Fondo de 1992 sobre los criterios de admisibilidad de reclamaciones (documento 92FUND/A.1/34, anexo III).

3.6.28 El Comité Ejecutivo recordó que el 7º Grupo de trabajo intersesiones había recalado que era fundamental adoptar una interpretación uniforme de los “daños por contaminación” para que funcionase el régimen de indemnización establecido en el Convenio de responsabilidad civil y en el Convenio del Fondo. También recordó que se consideraba importante que hubiese coherencia en las decisiones adoptadas por el Comité Ejecutivo con respecto al pago de indemnización de reclamaciones derivadas de siniestros en distintos Estados Miembros. El Comité recordó que el Grupo de trabajo había adoptado el parecer de que, por esta razón, el Fondo de 1971 debía guiarse al adoptar decisiones sobre reclamaciones particulares por los criterios creados en el Fondo con respecto a la admisibilidad de reclamaciones, basándose en la interpretación de las definiciones de las expresiones “daños por contaminación” y “medidas preventivas” adoptadas por la Asamblea o el Comité Ejecutivo.

3.6.29 El Comité Ejecutivo confirmó que, en su examen de la admisibilidad de las reclamaciones, el Fondo de 1992 debería basarse únicamente en los criterios de admisibilidad establecidos y en la práctica creada por los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 a lo largo de los años.

3.6.30 Se señaló que deberían examinarse las reclamaciones que el Comité hubiese considerado admisibles en principio, a fin de establecer la cuantía de las pérdidas en efecto sufridas como resultado del siniestro.

#### *Comerciante de pescado en España*

3.6.31 El Comité examinó una reclamación que había sido presentada por un vendedor de pescado y marisco radicado en el País Vasco, en España. El Comité tomó nota de que el demandante había manifestado que importaba percebes de un abastecedor de Bretaña y los vendía a clientes (restaurantes, hoteles, mercados) de Bilbao, en España, y que se le había privado de su suministro a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Comité tomó nota de que el demandante había sostenido que las ventas del producto de Bretaña representan aproximadamente el 80% de su cifra de negocios.

3.6.32 El Comité estaba de acuerdo con el Director en que el demandante parecía depender económicamente en alto grado del producto de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos, y tal vez no haya tenido más que limitadas posibilidades de sustituir el suministro de la zona afectada por otros suministros. Sin embargo, el Comité opinaba que, como el negocio del demandante está situado a unos 800 kilómetros de la zona afectada por la contaminación, no

existe proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación, y el negocio del demandante no puede considerarse como que forma parte integral de la actividad económica dentro de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. Por estas razones el Comité consideró que no hay un grado razonable de proximidad entre la contaminación y las pérdidas supuestas y que se debe rechazar la reclamación.

*Empresas en la zona afectada*

3.6.33 El Comité Ejecutivo examinó reclamaciones de:

- (a) un pescadero de Auray, Morbihan;
- (b) un comerciante de pescado de Etel, Morbihan;
- (c) un comerciante ambulante de pescado de la Barre des Monts, Vandea; y
- (d) una comerciante de pescado de Bouin, Vandea.

3.6.34 El Comité Ejecutivo tomó nota de que estos demandantes realizaban sus actividades dentro de la zona afectada por el derrame. El Comité opinó que estas reclamaciones cumplían el criterio de proximidad geográfica y que las empresas de los demandantes forman parte integral de la actividad económica dentro de la zona afectada por el derrame. El Comité tomó nota de que los demandantes recibían sus suministros o parte de los mismos de la zona afectada por el derrame pero no habían experimentado dificultad importante en obtener suministros, y que las pérdidas supuestas fueron causadas por la resistencia del mercado. El Comité consideró, sin embargo, que como la zona había sido afectada por el derrame, las pérdidas supuestas resultantes de la resistencia del mercado debían ser consideradas como daños causados por la contaminación. El Comité decidió, por lo tanto, que estas reclamaciones debían ser consideradas como admisibles en principio.

*Fabricante de equipo de pesca*

3.6.35 El Comité Ejecutivo examinó una reclamación de un fabricante de redes y otro equipo de pesca por reducción de las ventas. El Comité tomó nota de que el negocio del demandante se sitúa en Brie-sous-Montagne, a unos 100 kilómetros al sur de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos y que una parte considerable de sus ventas se efectúa con negocios que a su vez venden redes y otro equipo de pesca a pescadores que faenan en la zona afectada por el derrame de hidrocarburos. También tomó nota de que el demandante ha sostenido que sus clientes redujeron sus compras durante el periodo siguiente al siniestro del *Erika*.

3.6.36 El Comité consideró que, como la actividad del demandante se localiza a cierta distancia de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos, su negocio no se puede considerar parte integral de la actividad económica de la zona afectada, y que por lo tanto no existe un grado razonable de proximidad entre las pérdidas supuestas y la contaminación. El Comité opinó también que no se había impuesto una veda general de pesca que pudiera haber causado una reducción de las ventas de los productos del demandante. Por consiguiente el Comité decidió que se rechazase la reclamación.

*Vivero de ostras*

3.6.37 El Comité Ejecutivo examinó una reclamación de una compañía que cultiva ostras en un vivero de Cancale (Norte de Bretaña) a unos 100 kilómetros fuera de la zona afectada, pero que lleva a cabo su actividad comercial en Crach (Morbihan) por pérdidas supuestamente ocasionadas por una reducción de las ventas a consecuencia del siniestro del *Erika*.

3.6.38 Se observó que la actividad productiva del negocio del demandante se localiza fuera de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos, mientras que la actividad comercial se basa en aquella zona. También se observó que el derrame no interfirió con la producción de ostras. Además se observó que las pérdidas supuestas fueron causadas por la resistencia del mercado.

- 3.6.39 El Comité Ejecutivo consideró que la información disponible no era suficiente para permitirle adoptar una postura en cuanto a la admisibilidad de la reclamación. El Comité encargó al Director que obtenga más detalles sobre el negocio del demandante, en particular la medida en que dicho negocio depende de la zona afectada y si tenía oportunidades de hallar otros mercados, y que vuelva a presentar la reclamación al Comité en su 11ª sesión.

*Grupo de vacaciones británico*

- 3.6.40 El Comité Ejecutivo tomó nota de que una compañía de vacaciones radicada en Gran Bretaña, que forma parte de una empresa principal de turismo del Reino Unido, ha notificado al Fondo de 1992 su intención de presentar una reclamación respecto a pérdidas económicas sufridas de resultados del siniestro. Se tomó nota de que la compañía es propietaria de caravanas en varios emplazamientos a lo largo de la costa afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*, así como en otros lugares de Europa continental, y que dicha compañía ha sostenido que había aprovechado todas las oportunidades para reubicar el negocio de la zona afectada, pero que el siniestro había dado como resultado, sin embargo, una pérdida sustancial en términos de vacaciones vendidas y márgenes logrados. También se tomó nota de que la compañía ha manifestado que la industria de caravanas fijas en la costa atlántica francesa es una parte principal de su actividad y que emplea un importante número de personas locales para instalar y mantener sus instalaciones.
- 3.6.41 El Comité consideró si el hecho de que la compañía en cuestión es una entidad extranjera ha de impedir que la reclamación sea admisible. Varias delegaciones opinaron que el domicilio de un demandante no es pertinente para fines de decidir cuestiones de admisibilidad, pero que la localización de la actividad concreta es el factor importante. Estas delegaciones observaron que una parte importante de la actividad comercial llevada a cabo por el grupo de vacaciones británico está en la zona afectada por el derrame de hidrocarburos y que por tal razón existe un grado razonable de proximidad entre las pérdidas supuestas y la contaminación.
- 3.6.42 El Comité consideró que, si bien la compañía está radicada en el Reino Unido, parte de su actividad comercial se realiza en la zona afectada. El Comité opinó que, dado que la compañía es propietaria de caravanas y las explota en la zona afectada, existe proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación. El Comité consideró también que, al emplear un importante número de personas locales, esa parte del negocio de la compañía ha de considerarse que forma parte integral de la actividad económica de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. Tomó nota además de que, aunque la compañía tiene otras fuentes de ingresos, parecería que sus emplazamientos en la costa atlántica francesa representan una parte principal de su negocio y que la compañía depende económicamente de esta actividad. El Comité decidió, por consiguiente, que una reclamación presentada por la compañía por pérdidas sufridas en la actividad comercial realizada en la zona afectada se considere admisible en principio.

*Solicitud por un comité de productores de marisco de una contribución al costo de una campaña de publicidad*

- 3.6.43 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Comité Nacional de la Conchyliculture (CNC) (comité nacional de productores de marisco) ha solicitado al Fondo de 1992 que contribuya al costo de una campaña de publicidad para restaurar la confianza de los consumidores franceses en las ostras, previniendo así las posibles pérdidas de los socios del CNC como resultado de la resistencia del mercado, en particular durante el periodo crítico de Navidades y Año Nuevo de 2000/2001.
- 3.6.44 El Comité recordó que el 7º Grupo de Trabajo Intersesiones creado por la Asamblea del Fondo de 1971 consideró que las reclamaciones por los costos de medidas para prevenir una pérdida puramente económica pueden ser admisibles si cumplen los siguientes criterios:

- el costo de las medidas propuestas es razonable

- el costo de las medidas no es desproporcionado en relación con los daños o pérdidas que se pretende mitigar
- las medidas son apropiadas y ofrecen una posibilidad razonable de éxito
- en el caso de una campaña de comercialización, las medidas están relacionadas con mercados tomados efectivamente como objetivo.

A fin de que sean admisibles, los costos deberán guardar relación con las medidas adoptadas para prevenir o reducir al mínimo pérdidas que, de haberse sufrido, darían derecho a indemnización en virtud de los Convenios. Las reclamaciones de los costos de campañas de comercialización o de actividades similares se aceptan solamente si las actividades emprendidas son adicionales a las medidas llevadas a efecto normalmente con este fin. En otras palabras, la indemnización se concede únicamente respecto de los costos adicionales resultantes de la necesidad de contrarrestar los efectos negativos de la contaminación.

- 3.6.45 El Comité tomó nota de que el Director informó al CNC en fase temprana que el Fondo de 1992 normalmente no acepta reclamaciones por medidas para prevenir pérdidas puramente económicas hasta que hayan sido llevadas a efecto y que el Fondo de 1992 es reacio a conceder pagos adelantados por tales medidas, ya que no asumiría el papel de banco del demandante.
- 3.6.46 El Comité tomó nota de que, a fin de determinar si estaba justificada una campaña publicitaria del tipo previsto por el CNC, el Director contrató una firma francesa de consultores especializada en comercialización y control del costo de campañas publicitarias y que, por consejo de estos consultores, el Director encargó a Ipsos, uno de los institutos franceses de primera fila de encuestas de opinión, que investigase la actitud de los consumidores franceses hacia las ostras tras el siniestro del *Erika*. El Comité también tomó nota de que las preguntas a presentar se redactaron tras consultar con el CNC y que se realizó una encuesta de opinión en el fin de semana del 7 y 8 de octubre de 2000 en forma de entrevistas telefónicas con 1 025 personas representativas de la población francesa. Se observó que el resultado principal de la encuesta de opinión fue que el 88% de los encuestados que comían ostras consideraban en general que las comerían normalmente durante los próximos meses, y en particular durante la temporada de Navidad/Año Nuevo. Se tomó nota también de que el 89% de los encuestados que comían ostras manifestaron que tenían confianza en el control de sanidad aplicado por las autoridades y que el 78% de ellos consideraban que no era arriesgado comer ostras.
- 3.6.47 El Comité tomó nota de que se dio al CNC acceso al resultado de la encuesta y no estaba de acuerdo con la interpretación de los datos, llamando la atención sobre el hecho de que el 50% de las personas que comían ostras habían expresado la opinión de que el siniestro del *Erika* había tenido una repercusión en la calidad de las ostras y que el 20% de esas personas había manifestado que era arriesgado comer ostras.
- 3.6.48 Se tomó nota de que, habida cuenta del resultado de la encuesta, el Director informó al CNC que no consideraba que estuviera justificada la campaña publicitaria propuesta para contrarrestar la resistencia del mercado.
- 3.6.49 El Comité Ejecutivo respaldó la postura adoptada por el Director respecto a la solicitud del CNC.
- 3.6.50 La delegación francesa manifestó que era reacia a intervenir respecto a reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika* pero consideraba que era precisa una aclaración en cuanto a ciertos aspectos de la solicitud del CNC. La delegación subrayó que el CNC es una organización que representa los intereses de la maricultura a nivel nacional, que por tanto está en una excelente situación para enfocar con precisión la campaña propuesta, y que sólo el CNC presentaría reclamaciones por campañas publicitarias respecto a las ostras. Además, aquella delegación manifestó que parte de la campaña respecto a la cual se habían solicitado fondos ya había sido

llevada a cabo, y que ya no se pedía al Fondo de 1992 que hiciese de banquero del CNC en relación con los costos de la misma. Dicha delegación preguntó si el Fondo de 1992 reconsideraría su postura si el CNC pudiese facilitar más información justificando su solicitud.

- 3.6.51 El Director manifestó que, en su respuesta a la solicitud del CNC, no sólo había abordado la cuestión de si el Fondo de 1992 estaba dispuesto a conceder un anticipo, sino que también había adoptado la opinión de que, habida cuenta de los resultados de la encuesta de opinión efectuada por Ipsos, la campaña de comercialización no estaba justificada. El Director confirmó que el Fondo de 1992 estaría dispuesto a reconsiderar su postura a la luz de nueva información.

*Reclamación del Comité de Turismo del Departamento de la Vandea*

- 3.6.52 El Comité Ejecutivo consideró una reclamación de FFfr10,2 millones (£950 000) del Comité de Turismo del Departamento de la Vandea (Comité Départemental du Tourisme de Vendée (CDT)) respecto al costo de una campaña publicitaria concebida para restablecer la confianza en la zona de los turistas que vienen tradicionalmente a la Vandea, después de la limpieza de las playas contaminadas y en respuesta a la extensa cobertura negativa del derrame por parte de los medios de comunicación. El Comité tomó nota de que la Vandea es un destino turístico importante en el que se registra un gasto anual en turismo de FFfr5 500 millones (£500 millones).

- 3.6.53 El Comité tomó nota de que las playas de la Vandea habían sido contaminadas por el derrame de hidrocarburos y habían sido objeto de cobertura negativa por parte de los medios de comunicación a raíz del derrame. El Comité compartió la opinión del Director de que era razonable que el CDT emprendiese una campaña publicitaria en un intento de mitigar las pérdidas potenciales en la industria del turismo y observó que, en opinión de los expertos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, la reclamación estaba bien documentada. El Comité tomó nota también de la opinión de los expertos de que los costos incurridos, que representan sólo el 1,8% de la reducción de los gastos de turismo que pudieran haber resultado si el número de visitantes hubiese descendido en 10%, eran razonables y no desproporcionados respecto a las pérdidas potenciales que la campaña se proponía mitigar. También tomó nota de que se había obtenido una reducción del 35% de los costos de la campaña publicitaria en televisión como resultado que el CDT obtuviese aprobación del Ministerio de Turismo para la campaña, siendo una condición la de que no repitiese o estuviese en conflicto con cualesquiera medidas publicitarias adoptadas a nivel nacional o a través de otras iniciativas locales aprobadas por el gobierno. El Comité tomó nota de que, a consecuencia del elevado nivel de conocimientos de la base de clientes del turismo de la Vandea, el CDT había podido enfocar con precisión sus campañas en mercados reales y compartía la opinión del Director de que las medidas ofrecían por tanto una probabilidad razonable de éxito en el momento de adoptarlas. Por tales razones el Comité decidió que la reclamación de los costos de la campaña publicitaria emprendida por el CDT cumple los criterios de admisibilidad a que se refiere el párrafo 3.6.44 y que por consiguiente la reclamación debe ser considerada admisible en principio.

3.7 Natuna Sea

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.9/9 (véase documento 71/FUND/A.23/14/13) respecto al siniestro del *Natuna Sea*, que ocurrió el 3 de octubre de 2000 en el estrecho de Singapur a la altura de Batu Behanti (Indonesia).
- 3.7.2 El Comité tomó nota de que la nave transportaba una carga de 70 000 toneladas de petróleo crudo Nile Blend cuando se produjo el siniestro, que se calcula que como resultado de la encalladura se derramaron unas 7 000 toneladas de petróleo crudo, y que se retiró la carga restante y se desencalló la nave el 12 de octubre de 2000 sin que se produjeran más derrames considerables. Asimismo, se tomó nota de que el petróleo había afectado a Indonesia, Malasia y Singapur.
- 3.7.3 El Comité tomó nota de que la respuesta al derrame desde la tarde del primer día del siniestro incluyó varias aplicaciones de dispersantes. Se observó que, aunque según las primeras

informaciones los dispersantes fueron eficaces, los peritos de la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF) que trabajaban por encargo del asegurador del propietario del buque y de los FIDAC resaltaron el elevado punto de fluidez de los hidrocarburos (la temperatura por debajo de la cual dejan de fluir los hidrocarburos) en comparación con la temperatura ambiente del mar, y recomendaron que se adoptase un enfoque prudente con respecto a la utilización a gran escala de productos químicos hasta que se pudiese evaluar su eficacia mediante pruebas sobre el terreno o en el laboratorio. El Comité tomó nota también de que, con objeto de facilitar una evaluación adecuada de la eficacia de la utilización de dispersantes, el asegurador del propietario del buque (la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club)) y los FIDAC encargaron a dos científicos de la AEA NETCEN del Reino Unido viajar a Singapur con equipo especializado de seguimiento para medir las concentraciones de hidrocarburos por debajo de las mareas negras a las que se hubiesen aplicado dispersantes, y que los científicos llegaron a Singapur el 5 de octubre y pudieron llevar a cabo pruebas posteriormente ese mismo día. Se observó que, aunque se había producido una dispersión leve de hidrocarburos junto al *Natuna Sea*, al que se había aplicado una gran cantidad de productos químicos, no se observó dispersión de hidrocarburos a 500 metros de distancia del buque. El Comité tomó nota de que los científicos de la AEA NETCEN y los peritos de la ITOPF llegaron a la conclusión de que, para todo fin útil, el petróleo crudo Nile Blend no se podía tratar más con dispersantes.

- 3.7.4 La delegación de Singapur dio las gracias al Director por poner este siniestro en conocimiento del Comité Ejecutivo. Dicha delegación manifestó que además de las islas de Sentosa y St Johns y el faro de Raffles, quedaron contaminadas las islas Sisters de Hantu y Kusu. Aquella delegación mencionó que, del lado de Indonesia, quedaron fuertemente contaminadas las playas de varias islas, lo que había afectado al medio de vida de miles de pescadores y otros grupos.
- 3.7.5 La delegación de Singapur manifestó que la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur, al coordinar la respuesta al derrame de hidrocarburos, era consciente del limitado intervalo en que los dispersantes podían ser eficaces, y por lo tanto había montado una respuesta rápida y había dispuesto con la East Asia Response Ltd que se efectuase un rociado aéreo el primer día, lo que tuvo lugar aproximadamente a las 16:00 horas, hora de Singapur. Dicha delegación manifestó que el dispersante era eficaz, y que como el tiempo apremiaba, la APS dispuso una segunda aspersión en la mañana del segundo día. La delegación de Singapur afirmó que este intento había tenido que ser abandonado, ya que los peritos de la ITOPF habían adoptado la postura de que debía interrumpirse la aspersión hasta tanto hubiesen concluido una visita al lugar del siniestro, y por la tarde del segundo día, aproximadamente a las 15:00 horas, insistieron en que se efectuasen pruebas en el laboratorio y sobre el terreno, de cuyos resultados solo se pudo disponer el tercer día, con lo que se retrasó la respuesta al derrame.
- 3.7.6 La delegación de Singapur también llamó la atención sobre una declaración errónea en el párrafo 3.4 del documento 92FUND/EXC.9/9 respecto a la decisión de no permitir la evacuación en Singapur de residuos oleosos recogidos en el mar. Esta delegación aseguró al Comité Ejecutivo que las autoridades medioambientales de Singapur, Malasia e Indonesia mantenían buenas relaciones de trabajo y que nunca se suscitó la cuestión de no permitir que los hidrocarburos recuperados fuesen descargados en Singapur, y que la APS había informado a los gestores del *Natuna Sea* que Singapur prestaría asistencia en la eliminación de los hidrocarburos y residuos oleosos, independientemente de si se hubiesen recogido dentro o fuera de las aguas territoriales de Singapur. La delegación de Singapur expresó el agradecimiento de la APS por la excelente cooperación demostrada por sus homólogos de Malasia e Indonesia y la actitud responsable de los gestores del *Natuna Sea*.
- 3.7.7 El Jefe del Departamento de Reclamaciones explicó que los análisis habían demostrado que los hidrocarburos concretos derramados por el *Natuna Sea* tenían un contenido elevadísimo de parafina, que el punto de fluidez de los hidrocarburos era superior a las temperaturas ambientes del mar en el Estrecho de Singapur, y que éstos tenían que ser transportados en tanques de carga caldeados. Afirmó que los hidrocarburos se habrían solidificado rápidamente al derramarse del



buque, y que por consiguiente los dispersantes no hubieran sido eficaces. También manifestó que esto había sido demostrado por las pruebas llevadas a cabo por AEA NETCEN. Señaló que el papel de la ITOFF era puramente asesor al recomendar un criterio cauto sobre el empleo de dispersantes, y que la APS pudo haber continuado empleándolos si confiase en que eran eficaces contra los hidrocarburos.

- 3.7.8 En contestación a la afirmación de la delegación de Singapur de que ignorar el consejo de la ITOFF podía poner en peligro la capacidad de la APS de recuperar sus costos, el Director señaló que los FIDAC no seguían automáticamente el consejo de sus peritos, sino que alcanzaban sus propias conclusiones basándose en toda la información y opiniones de que disponían, incluidas las proporcionadas por los demandantes y los peritos de éstos.

#### *Aplicabilidad de los Convenios*

- 3.7.9 Se tomó nota de que Singapur es Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992, que Indonesia es Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 pero no es Parte en el Convenio del Fondo de 1992, y que Malasia es Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971 pero no en los Convenios de 1992. El Comité tomó nota de que, como resultado de la aplicabilidad de dos regímenes distintos al siniestro, puede que se exija al propietario del buque que establezca dos fondos de limitación, uno en Malasia y otro en Singapur o en Indonesia. El Comité tomó nota asimismo de que la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992 es de aproximadamente 22,4 millones de DEG (£17 millones), y en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969 de aproximadamente 6,1 millones de DEG (£5,4 millones).

#### *Reclamaciones de indemnización*

- 3.7.10 El Comité Ejecutivo tomó nota de que era demasiado pronto para predecir el nivel de reclamaciones derivadas de este siniestro.
- 3.7.11 El Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar transacciones definitivas en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones que se deriven del siniestro del *Natuna Sea* en la medida en que las reclamaciones no den lugar a cuestiones de principio que no hayan sido previamente decididas por cualquiera de los órganos rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.

#### 3.8 *Al Jaziah 1*

- 3.8.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Al Jaziah 1*, que constan en el documento 92FUND/EXC.9/11.

#### *Reclamaciones de indemnización*

- 3.8.2 El Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar transacciones definitivas en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones que se deriven del siniestro del *Al Jaziah 1* en la medida en que las reclamaciones no den lugar a cuestiones de principio que no hayan sido previamente decididas por cualquiera de los órganos rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.

#### *Definición de 'buque'*

- 3.8.3 El Comité recordó que en su 8ª sesión había examinado la cuestión de la aplicabilidad al *Al Jaziah 1* de las definiciones de 'buque' que figuran en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio de responsabilidad civil de 1992, y las que se incorporaron en el Convenio del Fondo de 1971 y en el Convenio del Fondo de 1992 respectivamente. El Comité recordó además que, durante las deliberaciones, se consideró en general que un artefacto se ajustaba al concepto de 'nave apta para la navegación marítima u otro artefacto flotante en el mar' si está navegando efectivamente en el mar. Se recordó además que el Comité opinó que consiguientemente se podían aplicar al *Al Jaziah 1* las definiciones de 'buque' que figuran en el Convenio de

responsabilidad civil de 1969 y el Convenio de responsabilidad civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.5).

- 3.8.4 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había decidido en su 2ª sesión que el *Al Jaziah I* entrara dentro de la definición de 'buque' que figura en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 (documento 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.15.4).

*Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1971 y del Convenio del Fondo de 1992*

- 3.8.5 El Comité Ejecutivo recordó que en su 8ª sesión había examinado también la cuestión de la aplicabilidad al siniestro del *Al Jaziah I* del Convenio del Fondo de 1971 y el Convenio del Fondo de 1992, habida cuenta que Emiratos Árabes Unidos era Parte en ambos Convenios en el momento del siniestro. El Comité recordó también que había decidido que el Director debía informar a las autoridades de Emiratos Árabes Unidos de que, en opinión del Fondo de 1992, se aplicaban al siniestro del *Al Jaziah* los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.11).
- 3.8.6 Se tomó nota de que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 también había examinado en su 2ª sesión la aplicabilidad al siniestro del *Al Jaziah I* del Convenio del Fondo de 1971 y el Convenio del Fondo de 1992 y que el Consejo había decidido que ambos Convenios se aplicaran al siniestro (documento 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.15.6).

*Distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992*

- 3.8.7 El Comité tomó nota de que la aplicación simultánea del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, así como del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, con respecto a los siniestros ocurridos durante el período transitorio que venció el 15 de mayo de 1998, se regía por el Artículo 36bis del Convenio del Fondo de 1992. El Comité tomó nota asimismo de que, conforme a las disposiciones transitorias, el Fondo de 1992 pagaría indemnización siempre y cuando el demandante no hubiese podido ser indemnizado totalmente acogiéndose al Convenio de responsabilidad civil de 1969, el Convenio del Fondo de 1971 y el Convenio de responsabilidad civil de 1992, en tal orden. El Comité refrendó la opinión del Director, de que el Artículo 36bis no se aplicaba al siniestro del *Al Jaziah I*, ya que dicho siniestro había ocurrido tras la fecha de vencimiento del período transitorio.
- 3.8.8 El Comité tomó nota de que no hay disposiciones correspondientes con respecto a la aplicabilidad de estos cuatro instrumentos tras la fecha de vencimiento del período transitorio. El Comité tomó nota también de que, por consiguiente, a juicio del Director la cuestión se tendría que resolver basándose en las normas generales del Derecho de los tratados. Se observó, con todo, que la Convención de Viena sobre Derecho de los tratados de 1969 no ofrece orientación alguna a este respecto.
- 3.8.9 Varias delegaciones subrayaron que estaba claro que no se podía pagar indemnización doble a los demandantes y que sólo podían recibir indemnización hasta la cuantía de la pérdida en efecto sufrida.
- 3.8.10 El Comité tomó nota de la propuesta del Director de que las responsabilidades se distribuyesen entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 a partes iguales.
- 3.8.11 Una delegación sugirió que pudiera ser más apropiado prorratear las responsabilidades de los dos Fondos, del mismo modo que se prorratearían las responsabilidades conforme al derecho de seguros cuando existía el seguro doble, esto es que las responsabilidades de los dos Fondos se repartiesen sobre la base de las cuantías máximas de indemnización disponibles en virtud de los respectivos Convenios.

- 3.8.12 Una delegación observadora afirmó que cada demandante tenía el derecho a promover su reclamación contra ya sea el Fondo de 1971 o el Fondo de 1992, que el Fondo contra el que se promoviese la reclamación era responsable de la cuantía total de los daños hasta el límite de su responsabilidad conforme al Convenio respectivo, y que la distribución de responsabilidades entre los dos Fondos tendría que ser negociada entre ellos.
- 3.8.13 En conclusión, el Comité Ejecutivo consideró que, como no había ni disposiciones en los Convenios del Fondo ni reglas según el derecho general de los tratados que rijan la cuestión objeto de examen, debía acordarse una solución práctica y equitativa entre ambos Fondos.
- 3.8.14 El Comité Ejecutivo decidió que, a reserva del acuerdo del Fondo de 1971, las responsabilidades debían distribuirse entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 a partes iguales.
- 3.8.15 Se tomó nota de que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había estado de acuerdo en su 2ª sesión con una distribución de responsabilidades a partes iguales (documento 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.15.15).

#### **4 Futuras sesiones**

- 4.1 El Comité Ejecutivo decidió celebrar su 10ª sesión el 27 de octubre de 2000.
- 4.2 El Comité decidió celebrar una nueva sesión los días 29 y 30 de enero de 2001.
- 4.3 Se decidió que el Comité celebrase su sesión normal de otoño durante la semana del 15 de octubre de 2001.

#### **5 Otros asuntos**

No se suscitaron otros asuntos en este punto del orden del día.

#### **6 Aprobación del Acta de las decisiones**

Se aprobó el Acta provisional de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que consta en el documento 92FUND/EXC.9/WP.1, a reserva de ciertas modificaciones de menor importancia.

---