



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

COMITÉ EJECUTIVO  
32ª sesión  
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.32/6  
2 marzo 2006  
Original: INGLÉS

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

(celebrada el 27 de febrero, el 1 y el 2 de marzo 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.32/1.

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

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 10ª sesión extraordinaria la Asamblea del Fondo de 1992 había nombrado 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.32/2/1 que todos los miembros del Comité Ejecutivo arriba mencionados, excepto la delegación de Camerún, habían presentado poderes, que estaban en regla y que los poderes respecto de esa delegación fueron aceptados provisionalmente en espera de la corrección de la falta que se indica en el informe<sup><1></sup>.

2.5 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Gabón	Noruega
Angola	Ghana	Países Bajos
Antigua y Barbuda	Grecia	Panamá
Argentina	India	Papua Nueva Guinea
Australia	Irlanda	Polonia
Bahamas	Islas Marshall	Qatar
Bélgica	Japón	San Vicente y las Granadinas
Brunei Darussalam	Kenya	Sri Lanka
Camboya	Lituania	Sudáfrica
Chipre	Malasia	Suecia
Colombia	Malta	Túnez
Dinamarca	Marruecos	Venezuela
Emiratos Árabes Unidos	México	
Filipinas	Nigeria	

2.6 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados no Miembros:

Arabia Saudita	Côte d'Ivoire	Irán (República Islámica de)
Brasil	Ecuador	Perú
Chile		

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

*Organizaciones intergubernamentales:*

Comisión Europea  
 Organización Marítima Internacional (OMI)  
 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 contaminación por hidrocarburos, 2003 (Fondo Complementario)

*Organizaciones internacionales no gubernamentales:*

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)  
 Cámara Naviera Internacional (ICS)  
 Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)  
 International Group of P & I Clubs  
 International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)  
 International Union of Marine Insurance (IUMI)

<sup><1></sup> Nota del Director: Esta falta no había sido rectificadas en el momento en que se había publicado la versión definitiva de esta Acta de las Decisiones.

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

#### 3.1 Erika

- 3.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades con respecto al siniestro del *Erika* que se recogió en el documento 92FUND/EXC.32/3.

##### *Máxima cuantía disponible para la indemnización*

- 3.1.2 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 instrucciones del Comité Ejecutivo, en FFr1 211 966 811 correspondientes a €184 763 149 (£127 millones).

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

- 3.1.3 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, las reclamaciones relativas a sus costes derivados de operaciones con respecto a los restos del naufragio, la limpieza de las orillas y la eliminación de los desechos oleosos, y a 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 de las reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992.

- 3.1.4 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 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.

##### *Pagos al Estado francés*

- 3.1.5 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 considerase que existía un margen suficiente entre la cuantía total de indemnización disponible y el riesgo de los Fondos respecto a otras reclamaciones (documento 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.4.11).

- 3.1.6 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 €10,1 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 señaló que, en diciembre de 2005, el Fondo de 1992 había efectuado un pago a cuenta al Estado francés de €15 millones (£10,3 millones) para los costes contraídos por las autoridades francesas en la intervención de limpieza (véanse párrafos 3.1.8 – 3.1.15 infra).

##### *Situación de las reclamaciones*

- 3.1.7 El Comité señaló que al 31 de enero de 2006, se habían presentado 6 985 reclamaciones de indemnización por un total de €208 millones (£142 millones), que se había evaluado el 95% de las reclamaciones y que se habían rechazado 800 reclamaciones, que ascendían a un total de

€22,7 millones (£15,5 millones). Se señaló además que se habían efectuado pagos de indemnización respecto de unas 5 636 reclamaciones por un total de €117,4 millones (£77,4 millones), del que la aseguradora del propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual) había pagado €12,8 millones (£8,8 millones) y el Fondo de 1992 €104,6 millones (£68,6 millones).

*Reclamación por concepto de limpieza del Estado francés*

- 3.1.8 El Comité señaló que el total de la reclamación del Estado francés respecto a los costes contraídos por las autoridades francesas en la intervención de limpieza era de €178,8 millones (£122 millones). El Comité señaló que si la reclamación fuera evaluada por los expertos del Fondo del modo normal, se tardaría al menos dos años en completar la labor. Se señaló que los pagos efectuados a los demandantes (excepto el pago a cuenta al Estado francés de €15 millones por costes de limpieza) eran de un total de €102,4 millones (£67,1 millones) y que el Director había estimado que los pagos a efectuar a los demandantes (distintos del Estado francés) serían de un total de al menos unos €120 millones (£82 millones)<sup><2></sup>. Se señaló además que, como la cuantía disponible para la indemnización por este siniestro era de €184,8 millones (£127 millones), la cuantía pagadera al Gobierno francés por operaciones de limpieza no rebasaría unos €65 millones (£45 millones). El Comité señaló que, por estas razones, el Director había procurado una manera más pragmática de evaluar la reclamación del Gobierno francés hasta esa cuantía, llevando a cabo una amplia evaluación de los tres componentes principales de la reclamación a fin de determinar la cuantía admisible mínima concebible.
- 3.1.9 Se señaló que el mayor componente de la reclamación, por €128 millones (£88 millones), que comprende costes de limpieza costera contraídos por las Prefecturas de los cinco departamentos afectados en apoyo de las comunas costeras, se había evaluado en €64 millones (£44 millones). Se señaló además que otro principal componente de la reclamación, por €23 millones (£15,7 millones), relativo a los costes de facilitar personal militar para asistir en la limpieza de las playas, se había evaluado en €16 millones (£11 millones). Se señaló que el tercer principal componente de la reclamación, por €18,4 millones (£12,6 millones), que se refiere al coste de las operaciones en el mar, inclusive remolcar el buque siniestrado, vigilar el pecio, vigilancia aérea de los hidrocarburos y operaciones de limpieza, se había evaluado en €1,0 millón (£680 000), si bien preveía que una evaluación más detallada elevaría inevitablemente esta suma a unos €9 millones (£6,2 millones).
- 3.1.10 El Comité señaló que, sobre la base de una evaluación tan amplia de los tres componentes principales de la reclamación del Estado francés, el total de la cuantía mínima admisible era de unos €81 millones (£55,5 millones), que está muy por encima de la cuantía máxima probablemente disponible (unos €65 millones) para el Estado francés, una vez liquidadas y pagadas todas las demás reclamaciones derivadas del siniestro (excepto la de Total SA). Se señaló además que, aunque una evaluación completa de la reclamación del Estado francés inevitablemente supondría un aumento sustancial de la cuantía admisible, el Director opinaba que tal evaluación completa no estaba justificada, dado el larguísimo tiempo que sería necesario para completar los trabajos y la limitada suma de dinero que estaría disponible para pagar la reclamación.
- 3.1.11 El Comité Ejecutivo dio su apoyo unánime al enfoque del Director en cuanto a la evaluación de la reclamación del Estado francés por los costes de limpieza a que se refiere el párrafo 3.1.8 y que se indica en los párrafos 7.2 - 7.4 del documento 92FUND/EXC.32/3. Se puntualizó que, dada la envergadura de la reclamación en relación con la cuantía máxima de dinero

---

<sup><2></sup> Esa cuantía incluye los pagos efectuados al Estado francés en diciembre de 2003 y octubre de 2004 por un total de €16,1 millones (£13,0 millones), relacionados con las reclamaciones subrogadas del Gobierno pero no el pago a cuenta de €15 millones (£10,3 millones) efectuado al Estado en diciembre de 2005 (véase párrafo 3.1.6 supra).

probablemente disponible para el pago, no estaría justificada una evaluación completa de la reclamación.

- 3.1.12 La delegación francesa señaló que si bien respaldaba plenamente la propuesta del Director, era importante que no se considerase definitiva tal evaluación amplia y que todo pago efectuado tendría que ser provisional a la espera de la adopción de las medidas jurídicas pendientes.
- 3.1.13 Una delegación manifestó su sorpresa con respecto al tiempo previsto que habría tomado llevar a cabo una evaluación completa de la reclamación y preguntó si hubiera sido posible contratar a más expertos a fin de agilizar la evaluación de la reclamación. El Director señaló que los Fondos habían creado una base de datos de expertos pero que la mayoría de los países tenían relativamente pocos expertos. Señaló que siempre era necesario lograr un equilibrio entre la necesidad de contar con un número suficiente de expertos a fin de agilizar las evaluaciones y la necesidad de cerciorarse de que las reclamaciones se evalúan de forma consistente y uniforme.
- 3.1.14 Otra delegación expresó su sorpresa ante el volumen de documentación que se había presentado en apoyo de la reclamación de Francia y sugirió que ésta era una cuestión que podría tratar el Órgano de Auditoría en el marco de su examen de la eficacia de los procedimientos de tramitación de reclamaciones.
- 3.1.15 El Comité Ejecutivo decidió que la evaluación amplia de la reclamación por el Estado francés era un enfoque aceptable. También se decidió que la evaluación no iría en detrimento de la del Gobierno francés en ninguna acción de recurso contra terceras partes.

#### *Causa del siniestro*

- 3.1.16 El Comité recordó que, a petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque había designado expertos ('expertise judiciaire') para investigar la causa del siniestro. Se señaló que los expertos, que habían presentado su informe a fines de noviembre de 2005, habían concluido que el destino del *Erika* era la consecuencia inevitable de la grave corrosión de las estructuras internas de los tanques de lastre N°2 del buque, que habían dado lugar a su pandeo tan pronto como el buque encontró mar gruesa. Se señaló además que los expertos habían manifestado que el nivel de la corrosión era muy superior a lo aceptable para una sociedad de clasificación y habían contradicho las medidas de espesor realizadas del interior de los tanques en 1997 y en particular en 1998, que habían sido llevadas a cabo por la sociedad de clasificación Registro Italiano Navale (RINA). Se indicó, además, que los expertos habían manifestado que cuando fallaron los rigidizadores longitudinales de cubierta y las partes superiores de los mamparos transversales en los tanques de lastre N°2 en las condiciones predominantes del mar, nadie podía hacer nada para influir en el destino del buque.
- 3.1.17 El Comité señaló que los peritos judiciales habían expresado el parecer de que no habría sido posible detectar el nivel de corrosión cuando el buque fue inspeccionado por Total SA, ni en el momento de cargar el buque en Dunquerque antes de la travesía final, y que los procedimientos de inspección de otras compañías petroleras principales o el reconocimiento por un Estado rector del puerto tampoco hubieran revelado el problema. Se señaló que, en contraste, los expertos habían manifestado que ese no era el caso de Tevere Shipping (el propietario matriculado), Panship (la compañía gestora), que había supervisado el quinto reconocimiento especial del buque en Bijela (Croacia) en 1998, y RINA, (la sociedad de clasificación) que había hecho las supervisiones en Bijela y en Augusta en 1999.
- 3.1.18 El Comité respaldó el propósito del Director de estudiar el informe presentado por los peritos judiciales con la asistencia de los propios expertos del Fondo de 1992 y de informar al Comité Ejecutivo en una sesión posterior en 2006.

*Prescripción*

- 3.1.19 Se señaló que varios demandantes no habían incoado acción judicial contra el Fondo de 1992 antes de expirar el plazo de prescripción de tres años sino que solamente habían presentado reclamaciones contra el propietario del buque y la Steamship Mutual en el proceso de limitación. Se recordó, sin embargo, que a fin de impedir que prescriba una reclamación contra el Fondo, dichos demandantes tuvieron que incoar acción judicial contra el Fondo dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro, esto era a más tardar el 12 de diciembre de 2005. El Comité tomó nota de que a principios de diciembre de 2005, el Fondo había escrito a todos estos demandantes, llamándoles la atención sobre el plazo de prescripción de seis años y, a consecuencia de ello, un pescador había incoado una acción judicial por una reclamación de unos €50 000 (£34 000) por pérdida de ingresos en 2000.

*Procesos judiciales*

- 3.1.20 Se recordó que se habían presentado reclamaciones por un total de €497 millones (£340 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 señaló que, sin embargo, la mayoría de estas reclamaciones, distintas de las del Gobierno francés y Total SA, se habían acordado y que, por lo tanto, debían haberse retirado contra el fondo de limitación en la medida en que se relacionan con la misma pérdida o daños.
- 3.1.21 Se señaló que 796 demandantes habían incoado acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 y que al 31 de enero de 2006 se habían acordado extrajudicialmente transacciones con 428 de estos demandantes. También se señaló que los tribunales habían dictado sentencias respecto a 57 reclamaciones y que quedaban pendientes las acciones de 311 demandantes (incluidos 145 productores de sal). El Comité tomó nota de que la cuantía total reclamada en las acciones pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total SA, era de €63 millones (£43 millones).
- 3.1.22 Se señaló que el Fondo de 1992 continuaría las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no habían prescrito, a fin de lograr transacciones extrajudiciales si resultara apropiado.

*Sentencias con respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992*

- 3.1.23 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre las sentencias con respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992 facilitada en la sección 13 del documento 92FUND/EXC.32/3.

*Reclamación de turismo de segundo grado*

- 3.1.24 El Comité tomó nota de que el propietario de una compañía que alquilaba un local comercial a un negocio de comida para llevar había presentado una reclamación por €6 329 (£4 340) por pérdida de ingresos supuestamente sufrida en 2000, 2001 y 2002 debido al siniestro del *Erika* y que el Fondo había rechazado la reclamación porque el demandante prestaba servicios a otros negocios del sector turístico pero no directamente a los turistas, y que, por tal razón, no existía una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y la pérdida supuesta.
- 3.1.25 Se señaló que en su sentencia dictada en diciembre de 2005, el Tribunal Civil de Saint Nazaire había manifestado que no estaba vinculado por los criterios de admisibilidad estipulados por el Fondo de 1992, que son internos de la Organización y no tienen carácter supranacional. Se señaló que el Tribunal había hallado que, en el derecho francés, una reclamación de indemnización era admisible si el demandante pudiera probar que existía una relación de causalidad suficiente entre el suceso y el daño. También se señaló que el Tribunal había decidido que, en cuanto a la reclamación por pérdida de ingresos en 2000, había habido una reducción en el alquiler del local y que esta pérdida debe considerarse como directamente

relacionada con el siniestro del *Erika*. El Comité tomó nota de que el Tribunal había ordenado al propietario del buque, la Steamship Mutual, y al Fondo de 1992 pagar indemnización al demandante por pérdida de ingresos de alquiler en 2000 de €1 618 (£1 100) más €1 300 (£880) por costes y había rechazado la reclamación por pérdidas en 2001 y 2002 porque no existía una relación de causalidad.

- 3.1.26 Habida cuenta de que la sentencia estaba en discrepancia con los criterios de admisibilidad de las reclamaciones adoptados por los órganos rectores del Fondo de 1992 con respecto a reclamaciones de 'segundo grado' en el sector del turismo y, teniendo presente que el Fondo de 1992 había rechazado otra serie de reclamaciones de segundo grado derivadas del siniestro del *Erika*, y a fin de respetar el principio del tratamiento por igual de los demandantes, el Comité refrendó la decisión del Director de apelar contra la sentencia a pesar de la reducidísima suma involucrada.

#### *Actividades de alquiler estacional*

- 3.1.27 El Comité recordó que, en septiembre de 2005, el Tribunal Comercial de La Roche-sur-Yon había dictado cuatro sentencias relativas a reclamaciones presentadas por agencias inmobiliarias de la Vandea por pérdidas sufridas en su actividad del alquiler estacional que, respecto a tres de las reclamaciones, el Fondo de 1992 había evaluado las pérdidas en cuantías inferiores a las reclamadas y que la cuarta reclamación había sido rechazada por el Fondo porque, en su opinión, el demandante no había demostrado pérdidas.
- 3.1.28 Se recordó que en las cuatro sentencias, el Tribunal había manifestado que no estaba vinculado por los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 y que el Tribunal había hallado que incumbía al Tribunal interpretar el concepto de 'daños ocasionados por contaminación' de los Convenios de 1992 y aplicarlo a una reclamación individual determinando si existía una relación de causalidad suficiente entre el suceso que llevó al daño ('le fait générateur') y las pérdidas sufridas, y determinando la medida del daño sufrido por las víctimas según los criterios del derecho francés. Se recordó que el Tribunal había concedido las cuantías íntegras reclamadas a tres de los cuatro demandantes y había decidido que las sentencias fueran inmediatamente ejecutables, tanto si se apelase como si no y que, en el caso del demandante cuya reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992, el Tribunal había concedido al demandante una cuantía de €11 696 (£8 000), comparada con la cuantía reclamada de €25 383 (£17 400).
- 3.1.29 Se recordó que en su sesión de octubre de 2005, el Comité Ejecutivo había refrendado la intención del Director de encargar a los expertos del Fondo de 1992 que examinaran las sentencias y le asesoraran sobre si las cuantías concedidas por los Tribunales eran razonables, a fin de permitirle decidir si el Fondo debería apelar contra las sentencias (documento 92FUND/EXC.30/10, párrafo 3.4.44).
- 3.1.30 El Comité tomó nota de que, tras haber examinado las sentencias, los expertos del Fondo habían expresado la opinión de que las cuantías concedidas no eran razonables y de que, por consiguiente, el Fondo había apelado contra las cuatro sentencias.

## 3.2 *Prestige*

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información respecto al siniestro del *Prestige* que consta en los documentos presentados por el Director (documentos 92FUND/EXC.32/4 y 92FUND/EXC.32/4/Add.1) y por la delegación española (documento 92FUND/EXC.32/4/1).

## RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN

España

- 3.2.2 El Comité tomó nota de que, al 31 de enero de 2006, la Oficina de reclamaciones de La Coruña había recibido 836 reclamaciones por un total de €838 millones (£572 millones), entre ellas siete reclamaciones del Gobierno español por un total de €653,5 millones (£446 millones), presentadas entre octubre de 2003 y junio de 2005, que 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 y costes relativos a campañas publicitarias. El Comité tomó nota de que el 6 de febrero de 2006 el Gobierno español había informado al Director que había reducido su reclamación por el coste de extracción del fuel del pecio en €84 millones (£58 millones), es decir de €109,2 millones (£75 millones) a €24,2 millones (£16,5 millones).
- 3.2.3 Se recordó que la primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones (£262 millones) había sido evaluada provisionalmente por el Director en diciembre de 2003 en €107 millones (£73 millones) y que ese mismo mes se había efectuado un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la cuantía evaluada. Se recordó asimismo, que el Director había hecho una evaluación general del total de los daños admisibles en España en €303 millones (£207 millones) y que, como lo autorizara la Asamblea, en diciembre de 2003, se había efectuado un pago adicional de €41 505 000 (£28,8 millones) al Gobierno español contra una garantía bancaria de un banco español, con lo que la cuantía total abonada por el Fondo de 1992 al Gobierno español era €57 555 000 (£39,9 millones).
- 3.2.4 Se tomó nota de que, de las demás reclamaciones presentadas distintas del Gobierno español, se había evaluado el 63%, que muchas de las reclamaciones restantes carecían de suficiente documentación de apoyo y se había pedido otra documentación a los reclamantes. Se tomó nota de que 447 de estas otras reclamaciones por un total de €27,2 millones (£18,6 millones) habían sido aprobadas en €3,2 millones (£2,2 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €100 868 (£69 000) al 15% de la cuantía valorizada respecto a 98 de las reclamaciones evaluadas<sup><3></sup>. 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. El Comité tomó nota de que se habían rechazado 115 reclamaciones por un total de €12,6 millones (£8,6 millones), en su mayoría porque el reclamante no había demostrado haber sufrido pérdida.
- 3.2.5 Se recordó que en la sesión del Comité Ejecutivo de mayo de 2004, la delegación española había informado a éste que 67 ayuntamientos habían pedido indemnización por un total de €37,6 millones (£25,7 millones) y que las cuatro comunidades autónomas afectadas habían estimado sus daños en €150 millones (£102 millones). El Comité tomó nota de que, al 31 de enero de 2006, se habían alcanzado acuerdos entre el Gobierno español y todas las regiones y casi todas las poblaciones afectadas por el derrame, pero que no se habían alcanzado acuerdos con cuatro ayuntamientos.

Francia

- 3.2.6 El Comité tomó nota de que, al 31 de enero de 2006, se habían recibido 466 reclamaciones por un total de €108 millones (£74 millones) en la Oficina de reclamaciones de Burdeos, de las cuales se había evaluado el 79%. Se tomó nota de que muchas de las reclamaciones restantes carecían de suficiente documentación de apoyo, documentación que se había pedido a los reclamantes. Se tomó nota de que se habían aprobado 324 reclamaciones en €6,1 millones (£4,2 millones) y se habían efectuado pagos provisionales de un total de €1 054 102 (£719 000)

---

<sup><3></sup>

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



en el 15% de las cuantías evaluadas respecto a 157 de las reclamaciones aprobadas. El Comité tomó nota de que para las restantes reclamaciones aprobadas se esperaba respuesta de los reclamantes o estaban siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía evaluada. Se tomó nota de que se habían rechazado 44 reclamaciones, en su mayoría porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdida.

- 3.2.7 Se recordó que 118 reclamaciones habían sido presentadas por ostricultores en un total de €1,2 millones (£819 000) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. Se tomó nota de que 108 de estas reclamaciones, por un total de €1 055 704 (£720 000), habían sido evaluadas en €325 275 (£222 000), que se habían efectuado pagos por un total de €18 779 (£12 800) respecto a 28 de estas reclamaciones en el 15% de las cuantías evaluadas y que los expertos contratados por el asegurador del propietario del buque, la London Shipowners' Mutual Insurance Association (London Club) y el Fondo de 1992 estaban examinando las diez reclamaciones restantes.
- 3.2.8 El Comité tomó nota de que se habían recibido 193 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €24,6 millones (£17 millones). Se tomó nota de que 154 de estas reclamaciones habían sido evaluadas en un total de €8,1 millones (£5,5 millones), que 142 reclamaciones habían sido aprobadas en €7,8 millones (£5,3 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €854 000 (£583 000) al 15% de las cuantías evaluadas con respecto a 80 reclamaciones.
- 3.2.9 Se recordó que, en mayo de 2004, el Gobierno francés había presentado una reclamación de €67,5 millones (£46 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas que se había evaluado provisionalmente en €31,2 millones (£21,3 millones). Se recordó además 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.
- 3.2.10 Se tomó nota de que otras 56 reclamaciones, por un total de €10,6 millones (£7,2 millones), habían sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Se tomó nota de que 24 de estas reclamaciones se habían evaluado en €3,5 millones (£2,4 millones), que 18 reclamaciones habían sido aprobadas en €983 607 (£671 000) y se habían efectuado pagos provisionales de un total de €145 444 (£99 000) respecto a 16 reclamaciones al 15% de las cuantías valorizadas.

#### Portugal

- 3.2.11 El Comité recordó que, en diciembre de 2003, el Gobierno portugués había presentado una reclamación de €3,3 millones (£2,3 millones) respecto a limpieza y medidas preventivas. Se recordó que, en julio de 2004, tuvo lugar una reunión entre representantes del Fondo de 1992 y representantes de los departamentos gubernamentales involucrados. Se recordó también que, en febrero de 2005, el Gobierno portugués facilitó al Fondo de 1992 información adicional en apoyo de su reclamación, que incluía una reclamación complementaria de €1,0 millón (£680 000), también respecto a limpieza y medidas preventivas. Se tomó nota de que se habían evaluado provisionalmente reclamaciones en €1,86 millones (£1,3 millones) y que se había pedido más información al Gobierno portugués.

#### PAGOS Y OTRA ASISTENCIA FINANCIERA DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS

- 3.2.12 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 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 además que el

Gobierno español había prestado ayuda 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.

- 3.2.13 El Comité recordó que, en junio de 2003 y julio de 2004, el Gobierno español había aprobado legislación en forma de dos Reales Decretos-Ley que ponían una cuantía total de €249,5 millones (£170 millones) a disposición para indemnizar íntegramente a ciertas categorías de damnificados por la contaminación. Se recordó que, para recibir indemnización, los reclamantes tenían que renunciar al derecho de reclamar indemnización de cualquier otra forma en relación con el siniestro del *Prestige* y tenían que 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.
- 3.2.14 Se recordó que, en la sesión del Comité Ejecutivo de febrero de 2004, la delegación española había informado al Comité de 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 dispuesto en el primer Real Decreto-Ley, de las cuales 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.
- 3.2.15 El Comité recordó que, en mayo de 2005, el Gobierno español había informado al Fondo de 1992 que se habían logrado acuerdos con unos 19 500 trabajadores del sector de pesca y se les habían efectuado pagos por un total aproximado de €8 millones (£60 millones) en virtud de los Reales Decretos-Ley. El Comité tomó nota de que se esperaba que las reclamaciones que se habían presentado en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España), en nombre de estos trabajadores, fueran retiradas tras alcanzarse acuerdo con el Gobierno español conforme a los Reales Decretos-Ley (véase párrafo 3.2.34).
- 3.2.16 Se recordó que, en 2004, el Gobierno español había informado al Fondo de 1992 que las reclamaciones que, conforme a los Decretos, serían objeto de valoración individualizada, serían evaluadas por el Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio)<sup><4></sup> y que, al 31 de enero de 2006, el Consorcio había recibido 971 reclamaciones por un total de €229,9 millones (£157 millones) relativas a unas 3 700 personas. El Comité recordó que, como los Reales Decretos-Ley preveían que la evaluación de las reclamaciones se efectuaría siguiendo los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, habían tenido lugar reuniones entre representantes del Consorcio y el Fondo de 1992 para discutir los criterios.
- 3.2.17 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 (£32,6 millones). Se tomó nota de que varias de las reclamaciones que se habían remitido a estos expertos no venían apoyadas por pruebas suficientes que demostraran las pérdidas reclamadas y que el Consorcio había solicitado más pruebas e información a los reclamantes. Se tomó nota además de que los expertos del Consorcio y los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 habían hecho valoraciones conjuntas de 192 reclamaciones, 179 de las cuales, por €13,7 millones (£9,3 millones) habían sido aprobadas por el Fondo de 1992 y el London Club en €1,98 millones (£1,4 millones). El Comité tomó nota de 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 las

---

<4> 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.

valoraciones, con la aprobación de los reclamantes. Se tomó nota de que están en marcha nuevas valoraciones.

#### PAGOS Y OTRA ASISTENCIA FINANCIERA DE LAS AUTORIDADES FRANCESAS

- 3.2.18 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 habían formulado una solicitud a ese efecto antes del 13 de diciembre de 2004 y que en enero de 2005 se habían efectuado pagos a 175 reclamantes por una cuantía total de €1,15 millones (£785 000).
- 3.2.19 Se recordó que el Gobierno francés había informado al Director de que estos pagos eran anticipos sobre los pagos que debía efectuar el Fondo de 1992 y debían de ser reembolsados por los reclamantes, y que el Gobierno no cursaría reclamaciones subrogadas contra el Fondo de 1992 respecto a los pagos efectuados.

#### CUANTÍA DISPONIBLE PARA LA INDEMNIZACIÓN

- 3.2.20 Se recordó que la cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era aproximadamente de 18,9 millones de DEG o €22 777 986 (£15,5 millones) y que el 28 de mayo de 2003, el propietario del buque había depositado 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.
- 3.2.21 Se recordó asimismo que la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992 con respecto a este siniestro era de 135 millones de DEG, suma que equivale a €171 520 703 por siniestro (£117 millones), incluida la suma efectivamente pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992).

#### NIVEL DE PAGOS

##### Consideraciones previas del Comité Ejecutivo

- 3.2.22 Se recordó que en la 21ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en mayo de 2003, se había decidido que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen de momento al 15% de las pérdidas o daños realmente sufridos por los demandantes respectivos evaluados por los expertos contratados por el Fondo de 1992 y el London Club y que en sus sesiones de octubre de 2003, febrero de 2004, mayo de 2004, octubre de 2004 y marzo de 2005, el Comité había decidido que, en vista de las incertidumbres restantes en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el nivel de pagos se mantuviese en el 15% (documentos 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.7.24, 92FUND/EXC.24/8, párrafo 3.4.43, 92FUND/EXC.25/6, párrafo 3.2.26, 92FUND/EXC.26/11, párrafo 3.7.30 y 92FUND/EXC.28/8, párrafo 3.4.34).
- 3.2.23 Se recordó que en junio de 2005 el Comité Ejecutivo había examinado un enfoque propuesto por el Director tras mantener deliberaciones con las delegaciones de España, Francia y Portugal, basado en un incremento del nivel de pagos, un reparto de la cuantía de indemnización disponible y determinados compromisos entre los tres Estados y garantías que deben facilitar esos Estados para protegerse de una situación de exceso de pagos. Se recordó que el Comité había encargado al Director que presentase una propuesta detallada basándose en el enfoque propuesto, después de mantener consultas con las tres delegaciones interesadas y teniendo en cuenta las observaciones formuladas durante las deliberaciones, que abarcaran los aspectos jurídicos y técnicos para que el Comité la examine en su sesión de octubre de 2005 (documento 92FUND/EXC.29/6, párrafo 3.2.78).
- 3.2.24 Se recordó que, en su sesión de octubre de 2005, el Comité Ejecutivo se había mostrado 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 82FUND/EXC.30/10,párrafo 37.7.3):

1. El nivel de los 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:

<b>Estado</b>	<b>Reparto (%)</b>	<b>Reparto (cuantías) (cifras redondeadas)</b>	<b>Garantías bancarias &lt;5&gt;</b>
España	85,90%	€115 000 000	€78 850 000
Portugal	0,55%	€740 000	€510 500
Francia	13,55%	€18 100 000	-
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 comprometiera 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 le adeude éste 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 éste por el Fondo y el 15% de la cuantía evaluada.
4. Se autorizó al Director a pagar al Gobierno portugués €740 000, (£505 000) a reserva de que dicho Gobierno se comprometiera a pagar al Fondo de 1992 toda cuantía que le adeude éste al 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 le haya 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 pagadera a éste 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 las sentencias definitivas dictadas por un tribunal competente, a reserva de que el Gobierno francés se comprometiera 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.

<5>

Las cuantías de las garantías bancarias equivalen a las diferencias entre las cuantías repartidas y el 15% de las cuantías evaluadas, es decir España €115 000 000 - €36 150 000 (€241 millones al 15%) = €78 850 000; Portugal €740 000 - €229 500 (€1 530 000 al 15%) = €510 500.

Novedades después de la sesión de octubre de 2005

- 3.2.25 El Comité tomó nota de que, en diciembre de 2005, el Gobierno portugués había informado al Fondo de 1992 de que no aportaría ninguna garantía bancaria y de que, por consiguiente, sólo pediría que se pague el 15% de la cuantía evaluada de su reclamación.
- 3.2.26 Se señaló que en enero de 2006 el Gobierno francés había proporcionado el compromiso exigido con respecto a su propia reclamación.
- 3.2.27 Se señaló que se habían celebrado reuniones en Londres con los representantes del Gobierno español en noviembre de 2005 y en enero de 2006 para examinar la redacción del compromiso requerido y la garantía bancaria exigidas que debe proporcionar el Gobierno.
- 3.2.28 El Comité tomó nota de que una vez que el Gobierno español hubiese proporcionado el compromiso y la garantía exigidos, el Director daría cumplimiento a la decisión del Comité Ejecutivo, es decir, incrementar el nivel de pagos al 30% y efectuar el pago de €57 365 000 (£39 millones) al Estado español.
- 3.2.29 La delegación española señaló que el Estado español había avanzado considerablemente en lo que respecta al cumplimiento de sus obligaciones y que esperaba poder ejecutar la decisión del Comité Ejecutivo en un futuro próximo. Dicha delegación señaló además que el Estado español había pagado indemnización al 90% de todos los demandantes particulares así como a las Administraciones de las Comunidades autónomas y de los ayuntamientos que habían resultado afectados. La delegación española señaló que estaba trabajando en la presentación de la reclamación relacionada con los pagos a las Administraciones de las Comunidades Autónomas y los ayuntamientos a fin de evitar la duplicación de reclamaciones que ya se han presentado.

## INVESTIGACIONES SOBRE LA CAUSA DEL SINIESTRO

- 3.2.30 El Comité recordó que la Autoridad Marítima de las Bahamas, (es decir la autoridad del Estado de abanderamiento) (documento 92FUND/EXC.28/5, párrafos 13.1.1 – 13.1.7), el Ministerio de Fomento (documento 92FUND/EXC.29/4, párrafos 13.2.1 – 13.2.5) y el Ministerio francés de Transporte y el Mar (documento 92FUND/EXC.29/4, párrafos 13.4.1 – 13.4.10) habían llevado a cabo investigaciones sobre la causa del siniestro.
- 3.2.31 Se recordó que en el Juzgado de lo penal de Corcubión en España se estaba llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro en el contexto de un proceso penal. Se recordó en particular que el Juzgado investigaba el papel del capitán del *Prestige*, de un funcionario que había participado 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.
- 3.2.32 Se recordó además que un magistrado de instrucción de Brest estaba llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.
- 3.2.33 El Comité señaló que el Fondo de 1992 seguía las investigaciones en curso a través de sus abogados españoles y franceses.

## ACCIONES JUDICIALES

España

- 3.2.34 Se señaló que unas 2 020 reclamaciones habían sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal en Corcubión (España). Doscientas trece de estas reclamaciones eran 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 de que no se habían facilitado al Juzgado detalles de las pérdidas sufridas. El Comité tomó nota

de que se esperaba que los reclamantes que hubiesen alcanzado acuerdos con el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, retirasen sus reclamaciones de los procesos judiciales.

- 3.2.35 Asimismo, se tomó nota de que el Gobierno español había entablado una acción judicial en el Juzgado de lo penal de Corcubión en nombre propio y en nombre de las autoridades regionales y locales y de otros 971 reclamantes. Se señaló asimismo que otros reclamantes también habían entablado acciones judiciales en el Juzgado y que dicho Juzgado estaba examinando si esos reclamantes tenían derecho a unirse a los procedimientos.

#### Francia

- 3.2.36 El Comité tomó nota de que el Gobierno de Francia y otros 217 reclamantes habían entablado acciones judiciales contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en 15 tribunales de Francia, y de que habían solicitado indemnización por un total de €110 millones (£75 millones), incluida la cuantía de €67,7 millones (£46 millones) reclamada por el Gobierno.

#### Portugal

- 3.2.37 Se señaló que el Gobierno de Portugal había entablado una acción judicial en el Tribunal Marítimo de Lisboa contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 solicitando indemnización por un total de €4,3 millones (£3,0 millones).

#### Estados Unidos

- 3.2.38 El Comité recordó que el Estado español había entablado acciones judiciales contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación del *Prestige*, en el Tribunal federal de primera instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que se estimaba primero excederían de US\$700 millones (£393 millones) y posteriormente de US\$1 000 millones (£561 millones). Se recordó 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.
- 3.2.39 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. También se recordó que la ABS había hecho una contrademanda y había solicitado que se debía ordenar al Estado indemnizar a la ABS por toda cuantía que la ABS podría estar obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*. Se recordó además 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 un nuevo examen por el Tribunal o venía para apelar.
- 3.2.40 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 que, en una decisión dictada en agosto de 2005, el juez encargado de supervisar el procedimiento de aportación de pruebas había denegado la afirmación de privilegio del Estado español y había ordenado que se presentasen los documentos.

- 3.2.41 Se recordó, que en septiembre de 2005, el Estado español había presentado 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 al respecto. Se recordó además que en una decisión pronunciada en septiembre de 2005 el Juzgado había decidido que estos documentos y material estaban privilegiados para las partes que se hubiesen sumado a los procedimientos penales y por lo tanto, no deberían ponerse a disposición de la ABS.
- 3.2.42 Se recordó asimismo 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. Se señaló que el Tribunal no había adoptado todavía una decisión sobre la petición.
- 3.2.43 Se recordó que las autoridades regionales del País Vasco (España) habían entablado acción judicial contra 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 (£28 millones). Se señaló que en vista de que el Gobierno español había indemnizado a la región del País Vasco, se había retirado dicha acción.
- 3.2.44 El Comité tomó nota de que la ABS había presentado otra solicitud de sentencia sumaria argumentando que era un agente o empleado del propietario del buque o que estaba a su servicio y que, por lo tanto, de conformidad con el artículo III.4 a) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no se podría entablar contra ella ninguna reclamación por daños debidos a contaminación a menos que estos resultasen de una acción u omisión personales de la ABS y que ésta haya actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. Se señaló además que la ABS había sostenido que habida cuenta de que los Estados Unidos no eran Parte Contratante en el Convenio de Responsabilidad Civil y que los daños por contaminación se habían producido en España, los tribunales de los Estados Unidos no eran competentes par entender del caso.

#### RECLAMACIÓN POR LOS COSTES DE LA EXTRACCIÓN DE LOS HIDROCARBUROS DEL PECIO

- 3.2.45 El Comité recordó que el Gobierno español había presentado originalmente una reclamación de €109, 2 millones (£75 millones) por el coste de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, incluidos los costes de los trabajos preparatorios y las pruebas de factibilidad que se llevaron a cabo en el Mediterráneo y en la zona del naufragio. Se tomó nota de que en febrero de 2006 el Gobierno español había reducido su reclamación a €24,2 millones (£16,5 millones).

#### Examen por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2005

- 3.2.46 Se recordó que, en su sesión de octubre de 2005, el Comité Ejecutivo había examinado la cuestión de si la reclamación del Gobierno español por los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos del *Prestige* era admisible conforme a los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 estipulados en el Manual de reclamaciones del Fondo de 1992, en particular si la operación era técnicamente razonable.
- 3.2.47 Se recordó que el Director había pedido a la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) que diese una opinión al Fondo de 1992 sobre el carácter razonable de la operación desde un punto de vista técnico, esto es, sobre la base de las circunstancias particulares del siniestro, los hechos conocidos en el momento en que se decidió efectuar la operación, y si eran razonables los costes contraídos y la relación entre estos costes y los beneficios derivados o previstos (documento 92FUND/EXC.30/9/2).
- 3.2.48 Se recordó además que el Gobierno español había pedido una opinión al Dr. Michel Girin, Director del Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), (Francia), al Profesor Lucien Laubier, Director del Institut

océanographique de Paris (IOP), (Francia) y al Profesor Ezio Amato, Director del Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM), (Italia) sobre la necesidad ecológica y social de tratar el pecio del *Prestige* (documento 92FUND/EXC.30/9/3).

- 3.2.49 Se recordó que una de las principales diferencias entre las opiniones de los dos grupos de expertos era que los expertos designados por el Gobierno español tenían en cuenta el posible impacto social de dejar el petróleo en el pecio, mientras que la ITOPF se centraba solamente en los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, que no tienen en cuenta los efectos sociales y los no económicos. Se recordó que el Director no había tenido en cuenta esos efectos en su consideración de la cuestión de la admisibilidad.
- 3.2.50 El Comité recordó que el Director había compartido las opiniones de la ITOPF y de los expertos designados por el Gobierno español de que no era probable un derrame catastrófico del petróleo, y que todo escape de petróleo del pecio probablemente revestiría la forma de un escape lento de pequeñas cantidades de petróleo y que, si bien existía un riesgo perceptible de que un escape de petróleo del pecio alcanzase las zonas de cultivo de marisco en Galicia y las playas turísticas de las islas del Atlántico, se necesitaría un escape de petróleo mucho mayor para causar daños importantes a estos recursos.
- 3.2.51 Se recordó que, a la luz de las consideraciones que se indican antes, el Director había opinado que el petróleo restante en las secciones hundidas del *Prestige* no presentaba una amenaza importante de contaminación y que los costes de la operación de extraer el petróleo habían sido desproporcionados con respecto a cualesquiera consecuencias potenciales económicas y ambientales de dejar el petróleo en el pecio. Se recordó asimismo que, por esta razón, el Director había considerado que la reclamación del Gobierno español no cumplía los criterios de admisibilidad estipulados por los órganos rectores de los FIDAC, es decir que la operación debería ser razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.
- 3.2.52 Se recordó que algunas delegaciones no habían estado de acuerdo con las conclusiones de Director y habían argumentado que, en vista de que no era posible predecir con certeza qué hubiera sucedido si se hubiesen dejado los hidrocarburos en el pecio, hubiera sido difícil para cualquier gobierno resistir a la presión de la opinión pública o no cumplir diversos Convenios de las Naciones Unidas sobre protección del medio.
- 3.2.53 El Comité recordó que otras delegaciones habían estado de acuerdo con el Director en que la reclamación no cumplía los criterios de admisibilidad de los Fondos y habían señalado que, si la decisión de extraer los hidrocarburos del pecio se había tomado basándose en las repercusiones potenciales desde el punto de vista social y no económico, esto no podía tenerse en cuenta al evaluar la admisibilidad de la reclamación. Se recordó que algunas de aquellas delegaciones habían indicado, sin embargo, que algunos de los costes de los estudios y las inspecciones hubieran sido razonables hasta el momento en que se supo el coste real de la operación de extracción de hidrocarburos. Se recordó también que dichas delegaciones habían recomendado por tanto llevar a cabo evaluaciones de los diversos elementos de la reclamación para determinar si algunos eran admisibles.
- 3.2.54 Se recordó que el Comité había decidido aplazar toda decisión sobre la admisibilidad de la reclamación, pero había encargado al Director que colaborase con el Gobierno español en el examen de todos los elementos de la reclamación a fin de identificar aquellos que pudieran ser admisibles y evaluar la cuantía admisible de tales elementos para que el Comité los examinase en una sesión futura (documento 92FUND/EXC.30/10, párrafo 3.7.101).

#### Financiación de la Comisión Europea

- 3.2.55 El Comité tomó nota de que el 4 de diciembre de 2003, la Comisión de las Comunidades Europeas (Comisión Europea) había decidido otorgar una concesión de ayuda al Gobierno español en relación con los trabajos técnicos preparatorios para la aplicación de soluciones para tratar los hidrocarburos del pecio del *Prestige*. Se tomó nota también de que el 31 de marzo



de 2005, la Comisión Europea había decidido otorgar una concesión de ayuda al Gobierno español por los costes de la extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*.

- 3.2.56 El Comité tomó nota de que en febrero de 2006, el Gobierno español había confirmado las cuantías otorgadas por la Comisión Europea y había informado al Director que había recibido hasta entonces un total de €50,9 millones (£34,7 millones) y que estaban pendientes nuevos pagos por un total de €33,1 millones (£22,6 millones) como se indica en el cuadro a continuación.

Concepto reclamado	Cuantías reclamadas €	Cuantías otorgadas por la Comisión €	Cuantías pagadas hasta la fecha €	Cuantías pendientes €
Estudios preparatorios	31 900 000	27 115 000	5 423 000	21 692 000
Extracción de los hidrocarburos	66 828 000	56 803 800	45 443 040	11 360 760
TOTAL	98 728 000	83 918 800	50 866 040	33 052 760

- 3.2.57 Se tomó nota de que a consecuencia de las cuantías otorgadas por la Comisión Europea, el Gobierno español ha reducido su reclamación a €24 168 265 (£16,5 millones), de los cuales €4 785 000 (£3,3 millones) se refieren a los costes contraídos en 2003 y €19 383 265 (£13,2 millones) se refieren a los costes contraídos en 2004.
- 3.2.58 Una delegación observó con desagrado que ni el Comité Ejecutivo ni los FIDAC habían sido informados de las sumas previamente concedidas por la Comisión Europea a España cuando se debatió la reclamación por la operación de extracción de los hidrocarburos en la sesión de octubre de 2005.

Evaluación del Director conforme a las instrucciones del Comité Ejecutivo

- 3.2.59 Se tomó nota de que, como le encargara el Comité Ejecutivo, el Director había llevado a cabo un examen detallado de todos los elementos de la reclamación del Gobierno español con objeto de identificar conceptos que pudieran ser admisibles conforme a los criterios de los Fondos.
- 3.2.60 Se tomó nota de que los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio pueden dividirse en dos partes principales, a saber los costes contraídos en 2003 por un total de €33,1 millones (£22,6 millones) y los costes contraídos en 2004 por un total de €76,1 millones (£51,9 millones). Se tomó nota asimismo de que los costes en 2003 se refieren a las operaciones del sellado de nuevas fugas de los hidrocarburos del pecio, y varios estudios, inclusive investigaciones sobre la factibilidad de diferentes métodos de extraer los hidrocarburos del pecio. Se tomó nota además de que los costes contraídos en 2004 se habían referido a la operación de la extracción efectiva de los hidrocarburos y la introducción de nutrientes en los tanques de la sección de proa hundida del buque naufragado, después de extraer la mayor parte de los hidrocarburos, para acelerar la biodegradación de los hidrocarburos restantes.
- 3.2.61 Se tomó nota de que desde la sesión de octubre de 2005 del Comité Ejecutivo se han celebrado tres reuniones entre la Secretaría de los FIDAC y representantes del Gobierno español para discutir los diversos elementos de la reclamación e intercambiar opiniones respecto a su admisibilidad.

- 3.2.62 El Comité tomó nota de que durante las conversaciones el Gobierno español había llamado la atención sobre los costes de anteriores operaciones de extracción de hidrocarburos de pecios hundidos que los FIDAC habían aceptado, comparados con los costes de la operación de extracción de hidrocarburos del *Prestige*, y en particular los costes por tonelada de hidrocarburos extraídos de esos pecios, como se indica en el párrafo 4.5 del documento 92FUND/EXC.32/4/Add.1. Se tomó nota de que el Gobierno español había señalado que el coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos del pecio del *Prestige* era muy similar a los costes por tonelada de los hidrocarburos extraídos en el caso de los siniestros del *Tanio* y *Yuil N°1*, todos los cuales habían sido considerablemente inferiores al coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos del *Osung N°3*.
- 3.2.63 Se tomó nota además de que el Gobierno español había sostenido que el Fondo de 1992 debería considerar la cuestión de la proporcionalidad de los costes de la operación sobre la base de la reclamación revisada y había señalado que el coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos del pecio se reduciría entonces a una cifra muy por debajo de los costes por tonelada derivados de siniestros anteriores.
- 3.2.64 Se tomó nota, con todo, de que, en opinión del Director, el coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos, si bien era un parámetro útil para evaluar la eficiencia de costes de una operación, no era la consideración primordial al considerar lo razonable de una decisión de extraer hidrocarburos de un pecio frente a los criterios de admisibilidad de los Fondos, sino más bien el coste general de la operación en relación con las consecuencias económicas y ambientales de dejar los hidrocarburos en el pecio. Se tomó nota además de que, a la hora de evaluar el carácter razonable de la técnica de las operaciones, en opinión del Director, ha de tenerse en cuenta la localización del pecio y los recursos sensibles que haya en las inmediaciones. Se tomó nota asimismo de que, en los casos del *Tanio*, *Yuil N°1* y *Osung N°3* los buques se habían hundido cerca de recursos sensibles y que, por consiguiente, los hidrocarburos restantes en los pecios tenían el potencial de causar graves daños económicos.
- 3.2.65 Se tomó nota de que el Director seguía opinando que los costes de la operación efectiva de extraer el petróleo del pecio del *Prestige* eran desproporcionados con respecto a cualesquiera consecuencias potenciales económicas y ambientales de dejar el petróleo en el pecio y que por esta razón la reclamación del Gobierno español no cumplía los criterios de admisibilidad de los FIDAC, es decir que la operación debería ser razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.
- 3.2.66 Se tomó nota de que, a principios de 2003, un Comité Científico había propuesto la extracción de los hidrocarburos del pecio y que en febrero de 2003 el Gobierno español pidió a Repsol YPF que dirigiera el proyecto de extracción de hidrocarburos. Se tomó nota también de que Repsol YFP había iniciado luego una serie de estudios, que culminaron en una presentación en Madrid el 30 de abril de 2003 de las opciones para recuperar los hidrocarburos junto con estimaciones de los costes. El Comité tomó nota de que el Director había considerado que a partir de aquella fecha eran evidentes los elevadísimos costes de la operación de extracción de los hidrocarburos en relación con los efectos potenciales económicos y ambientales de dejar el petróleo en el pecio y que, por consiguiente, los costes contraídos después de aquella fecha eran en su mayor parte inadmisibles. Se tomó nota, sin embargo, de que, sobre la base de la información que consta en la documentación de apoyo presentada con la reclamación, el Director consideraba que había varios conceptos de gastos contraídos a principios de 2003 que eran admisibles en principio, además de los costes de los trabajos emprendidos en julio y agosto de 2003 para completar el confinamiento del pecio.
- 3.2.67 El Comité tomó nota del parecer del Director de que los costes del sellado secundario de las fugas de petróleo del pecio eran proporcionados y por lo tanto admisibles en principio. Se tomó nota de que el Director había considerado también que los costes de varios estudios y reconocimientos llevados a cabo eran admisibles en principio (véase documento 92FUND/EXC.32/4/Add.1 párrafos 4.15-4.23), en la medida en que los estudios y reconocimientos ayudasen a evaluar la contaminación que presentaba el pecio. Se tomó nota de

que el total de los costes de estos conceptos potencialmente admisibles era de unos €11,3 millones (£7,7 millones), si bien, en opinión del Director, se precisaría un nuevo análisis más detallado de estos conceptos de la reclamación para poder determinar hasta qué punto tuvieron importancia en el riesgo planteado por los hidrocarburos en el pecio y evaluar la cuantía admisible. Se tomó nota con todo de que, a consecuencia de los pagos de ayuda de la Comisión Europea, la reclamación por los costes contraídos en 2003 se había reducido a €4 785 000 (£3,3 millones), esta reducida cuantía reclamada debería tenerse en cuenta a los efectos de determinar la cuantía total de indemnización a que es acreedor el Gobierno español en virtud de los Convenios de 1992.

- 3.2.68 El Comité tomó nota además de que el Director había considerado que los demás costes contraídos en 2003, por un total de €21,8 millones (£14,9 millones), que se relacionaban con estudios de ingeniería básicos de los dos métodos alternativos propuestos de extracción del petróleo y las pruebas a escala piloto y a escala de campo de las lanzaderas, no eran admisibles, ya que fueron contraídos después de conocerse los elevadísimos costes de la operación en relación con los efectos económicos y ambientales potenciales de dejar los hidrocarburos en el pecio.
- 3.2.69 Se tomó nota además de que, en opinión del Director, los costes contraídos en 2004, por un total de €76,1 millones (£51,9 millones), relacionados con las operaciones efectivas de extracción de los hidrocarburos y la aplicación de nutrientes en los tanques de la sección de proa hundida, después de extraer la mayor parte de los hidrocarburos, eran inadmisibles en principio, ya que estos costes eran desproporcionados respecto a cualquier consecuencia potencial económica y ambiental de dejar los hidrocarburos en el pecio. Se tomó nota de que, aunque a consecuencia de los pagos de ayuda de la Comisión Europea, la reclamación por los costes de las operaciones en 2004 se ha reducido a €19 383 265 (£13,2 millones), el Director opinaba que, al considerar la admisibilidad de la reclamación, el carácter razonable de la técnica de la operación, y la proporcionalidad entre los costes de la operación y las consecuencias potenciales económicas y ambientales, debería tenerse en cuenta el total de los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos, en contraposición al balance de los costes tras deducir la cuantía otorgada por la Comisión Europea y que por consiguiente, en su opinión, la reclamación por los costes contraídos en 2004, incluso por la cuantía reducida, era inadmisibile.

#### Postura de la delegación española

- 3.2.70 La delegación española introdujo el documento 92FUND/EXC.32/4/1, en el que había confirmado que el Gobierno español había reducido su reclamación de €109,2 millones a €24,2 millones. Dicha delegación reiteró su parecer de que los criterios de admisibilidad de los Fondos y el concepto de proporcionalidad deberían aplicarse a la cuantía revisada, y no la cuantía original reclamada.
- 3.2.71 La delegación española llamó además la atención sobre el hecho de que, sobre la base de la cuantía reclamada revisada, el coste por tonelada de los hidrocarburos extraídos del *Prestige* de €1 751 era significativamente inferior a lo aceptado por los Fondos en casos anteriores, y que no se podía argumentar por tanto que el coste fuese desproporcionado o que la reclamación fuese inadmisibile.

#### Examen por el Comité Ejecutivo

- 3.2.72 Respondiendo a una pregunta, la delegación española manifestó que, si bien la Comisión Europea no había basado su decisión de conceder al Estado español el 85% de los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos empleando los mismos criterios que el Fondo de 1992, estaba claro que los Estados Miembros de la Unión Europea habían considerado que la acción del Gobierno español era razonable.
- 3.2.73 La delegación española manifestó que no preveía ninguna nueva ayuda financiera además de la ya concedida, pero que no sabía cuándo se pagarían las cuantías pendientes concedidas por la

Comisión Europea. Las delegaciones de Francia y Portugal manifestaron que sus Gobiernos no habían recibido ningún pago de ayuda de la Comisión Europea con respecto al siniestro del *Prestige*.

- 3.2.74 Algunas delegaciones manifestaron que no compartían la opinión del Director de que el coste de la operación de extracción de los hidrocarburos fuese desproporcionado porque, si no se hubiesen extraído los hidrocarburos del pecio, la contaminación habría continuado año tras año. Se señaló que no había sido posible predecir con certidumbre lo que habría sido el resultado de dejar los hidrocarburos en el pecio, y que por tanto habría sido difícil para cualquier gobierno resistir la presión del público para garantizar que se eliminase el riesgo. Se señaló además que existía un vínculo muy claro entre los costes contraídos en 2003 y 2004 puesto que la operación no hubiera seguido adelante en 2004 sin los estudios necesarios y labor preparatoria en 2003.
- 3.2.75 Algunas delegaciones consideraron que la admisibilidad de la reclamación debería evaluarse sobre la base de la cuantía de la reclamación revisada y no el coste efectivo de la operación de extracción de los hidrocarburos. Otras delegaciones no estaban de acuerdo y expresaron el parecer de que no debería evaluarse la admisibilidad sobre la base de la reclamación reducida, ya que esto alentaría la manipulación de las reclamaciones en el futuro.
- 3.2.76 Varias delegaciones se mostraron de acuerdo con el análisis del Director de que determinados elementos de la reclamación por los costes contraídos en 2003 eran admisibles en principio pero que la reclamación por el coste de la extracción de los hidrocarburos del pecio no cumplía los criterios técnicos objetivos de los Fondos. Dichas delegaciones consideraron que para que la reclamación fuese admisible sería necesario que el Fondo modificase su política actual de permitir que se realicen las evaluaciones basándose en un análisis más amplio que incluya una dimensión social.
- 3.2.77 Tal y como sugirió el Presidente, el Comité aplazó el debate de la cuestión de la admisibilidad de la reclamación por los costes relativos a la operación de extracción en sí hasta una fecha posterior de la semana para permitir a las delegaciones reflexionar sobre las opiniones expresadas y concederles más tiempo para examinar las cuestiones en juego.
- 3.2.78 Al reanudarse las deliberaciones, la mayor parte de las delegaciones que intervinieron expresaron la opinión de que, basándose en los criterios de admisibilidad de los Fondos, y en interés de la aplicación uniforme de dichos criterios, la reclamación por los costes en los que incurrió el Gobierno de España en 2004 por la extracción de los hidrocarburos del pecio era inadmisibile. No obstante, algunas delegaciones consideraron que era importante que los Fondos estuviesen preparados a abordar con mayor flexibilidad reclamaciones similares en el futuro. A tal efecto, dichas delegaciones expresaron la opinión de que convendría encargar al Director que examine los criterios de admisibilidad actuales con respecto a medidas preventivas y presente a la Asamblea propuestas detalladas para aclarar los criterios en el marco de los Convenios actuales.
- 3.2.79 La delegación española manifestó su agradecimiento al Director y a los miembros del Comité Ejecutivo por sus esfuerzos por tratar de entender la postura del Gobierno español y los problemas a los que había hecho frente. Dicha delegación hizo hincapié en que el Estado español si bien consideraba que su reclamación era razonable y admisible no tenía un interés económico en el resultado de la decisión y en que una de las razones por la que se había seguido adelante con la reclamación era para abordar una importante cuestión de principio a la luz de los avances tecnológicos. La delegación española opinó también que los criterios de los Fondos deberían permitir una mayor flexibilidad en lo que respecta a la admisibilidad de tales reclamaciones.
- 3.2.80 El Comité Ejecutivo decidió, tal y como propuso el Director en los párrafos 4.26 y 4.27 del documento 92FUND/EXC.32/4/Add.1, que algunos de los costes contraídos en 2003 con respecto a la operación de taponar las fugas de hidrocarburos del pecio y diversas inspecciones

y estudios eran admisibles en principio, pero que la reclamación por costes contraídos en 2004 en relación con la extracción de los hidrocarburos del pecio era inadmisibile.

- 3.2.81 El Comité Ejecutivo encargó al Director que lleve a cabo un examen de los criterios de admisibilidad relacionados con las reclamaciones por los costes de las medidas preventivas, en particular por la extracción de los hidrocarburos procedentes de buques hundidos, con vistas a permitir a la Asamblea del Fondo de 1992, en su sesión de octubre de 2006, debatir posibles alternativas relativas a los criterios existentes en cuanto a la admisibilidad en el marco de los Convenios de 1992.

3.3 Nº7 Kwang Min

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el siniestro del Nº7 Kwang Min que consta en el documento 92FUND/EXC.32/5.

*El siniestro*

- 3.3.2 Se tomó nota de que el 24 de noviembre de 2005, el buque tanque coreano Nº7 Kwang Min (161 AB) había abordado al pesquero coreano Chil Yang Nº1 (139 AB) en el puerto de Busan, República de Corea, y que se habían derramado en el mar un total de 64 toneladas de fuel oil pesado de un tanque de carga averiado. Se tomó nota además de que el resto del hidrocarburo que el Nº7 Kwang Min llevaba a bordo se había transferido a otros buques y que el Nº7 Kwang Min se había llevado posteriormente a un astillero de Busan.

- 3.3.3 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 había encomendado a un equipo de inspectores coreanos la vigilancia de las tareas de limpieza y la investigación de las repercusiones potenciales de la contaminación en los sectores de pesca y maricultura.

*Operaciones de limpieza*

- 3.3.4 Se tomó nota de que la Guardia Costera coreana, la Korean Marine Pollution Response Corporation y siete contratistas privados de limpieza habían movilizado sin demora 36 buques de lucha contra la contaminación y que se tendieron barreras de contención para proteger las instalaciones del puerto, tales como astilleros y mercados de pescado, así como los cascos de un cierto número de buques que estaban atracados en el puerto. El Comité tomó nota de que a raíz de tan rápida respuesta se atajaron mayores daños y perjuicios a la propiedad y otras pérdidas económicas. Se tomó nota de que la mayoría de los recursos de limpieza del agua del mar se habían retirado el 27 de noviembre de 2005.

- 3.3.5 El Comité tomó nota de que el resto de los hidrocarburos derramados, junto con considerables cantidades de desechos bañados en hidrocarburo, quedaron encallados en las costas occidentales y meridionales de la isla de Yeongdo y que unos 5 km de costa formada de rocas, cantos rodados y guijarros habían quedado contaminados en mayor o menor grado. Se tomó nota de que el propietario del buque había designado cuatro contratistas privados para que acometieran las operaciones de limpieza de las costas, con métodos manuales para retirar la mayor parte de los hidrocarburos, fundamentalmente, y quitaran las manchas y residuos con lavado por chorros de agua a gran presión. Se tomó nota de que algunas secciones de la costa contaminada por hidrocarburos eran acantilados, lo que dificultó el acceso tanto por tierra como por mar, y que una nave consiguió aterrizar en la isla y descargar una excavadora con miras a construir una carretera temporal y una calzada terraplenada para facilitar el traslado por gabarra del hidrocarburo recogido. El Comité tomó nota de que las operaciones de limpieza de las costas se habían terminado el 18 de enero de 2006.

*Repercusiones del derrame*

- 3.3.6 El Comité tomó nota de que los hidrocarburos a la deriva habían contaminado los cascos de un cierto número de buques incluidos aquéllos dedicados a las operaciones de limpieza. Se tomó

nota además de que algunas de las costas afectadas son las zonas de pesca de aldeas y que unas 80 mujeres buceadoras, que se dedican a la recogida de especies de fauna y flora en zonas pre-litorales, habían tenido que interrumpir sus actividades. Se tomó nota de que los hidrocarburos habían afectado también a un cierto número de operaciones de maricultura de algas (algas undaria pinatifida y quelpo) al pasar por las estructuras de sustentación, contaminando boyas y cables, pero que, gracias a la rápida limpieza o sustitución de los equipos contaminados por hidrocarburos, los cultivos de algas marinas no habían sufrido daños mayores. Se tomó nota además de que seis restaurantes de pescado y mariscos habían notificado de la supuesta muerte de peces como consecuencia de la entrada de hidrocarburos por las tomas submarinas que abastecían de agua del mar los acuarios en los que se les mantenía.

*Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1992*

- 3.3.7 El Comité tomó nota de que la cuantía de limitación aplicable al *Nº7 Kwang Min*, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, era de 4,51 millones de DEG (£3,8 millones).
- 3.3.8 Se tomó asimismo nota de que el Ministerio de Asuntos Marítimos y de Pesquerías de Corea había informado al Fondo de 1992 en el mes de diciembre de 2005 que el *Nº7 Kwang Min* no estaba asegurado contra responsabilidad por contaminación, que el propietario del buque tenía muy pocos bienes y que el valor del *Nº7 Kwang Min*, construido en 1977, era tal que el importe de su venta sería insuficiente para cubrir las reclamaciones de indemnización por contaminación de hidrocarburos que se derivaran del siniestro. El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992, sin embargo, estaba investigando la situación financiera del propietario del buque.
- 3.3.9 El Comité tomó nota además de que, dado que el buque no estaba asegurado contra responsabilidad y los escasos bienes del propietario del buque, era improbable que el mismo fuera capaz de cumplir con sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 e indemnizar plenamente a las personas por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de la contaminación que se derivan del siniestro. Se tomó nota de que, si bien la cuantía total de las reclamaciones admisibles era inferior a la cuantía de limitación aplicable al caso del *Nº7 Kwang Min*, el Fondo de 1992, en opinión del Director, sería, por ende, responsable de abonar indemnización de conformidad con el artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992.
- 3.3.10 Se recordó que el artículo 7.4 del Reglamento interior del Fondo de 1992 estipulaba que cuando el Director estuviera seguro de que el Fondo de 1992 era responsable en virtud del Convenio de 1992 de pagar indemnización de daños debidos a contaminación podría, sin la aprobación previa de la Asamblea, efectuar la transacción definitiva de cualquier reclamación, si estimaba que el coste total para el Fondo de 1992 de liquidar todas las reclamaciones que se deriven del siniestro pertinente no excedía probablemente de 2,5 millones de DEG. Se recordó también que el Director podrá en cualquier caso proceder a la liquidación y pago definitivos de las reclamaciones de indemnización presentadas por particulares o pequeñas empresas hasta una cuantía total de 1 millón de DEG respecto de cualquier siniestro y que la fecha de conversión aplicable será la del siniestro en cuestión.
- 3.3.11 El Comité tomó nota de que, basándose en el tipo de cambio DEG/Won del 24 de noviembre de 2005, la fecha del siniestro, el límite financiero del Director en virtud del artículo 7.4 era de Won 3 700 millones. Se señaló además que los expertos del Fondo habían indicado que, en su opinión, el total de reclamaciones derivadas de este siniestro no excedería de dicha cuantía.
- 3.3.12 El Comité respaldó la postura adoptada por el Director respecto a su autoridad para liquidar las reclamaciones de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.4 del Reglamento interior y le autorizó asimismo a liquidar definitivamente todas las demás reclamaciones resultantes del siniestro.

*Reclamaciones de indemnización*

- 3.3.13 El Comité tomó nota de que al 27 de febrero de 2006, el Fondo de 1992 había recibido 12 reclamaciones por un total de Won 2 665 millones (£1,6 millones) respecto de los costes de las operaciones de limpieza y las medidas preventivas y de que cuatro de estas reclamaciones por un total de Won 239 millones (£139 000) se habían liquidado en Won 237 millones (£138 000).
- 3.3.14 Se tomó nota de que seis restaurantes de pescado y mariscos situados en la costa 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 a los acuarios a través de las tomas de agua del mar sumergidas y por las pérdidas que se derivan de la cancelación de reservas, un mes de lucro cesante y otros daños sin especificar. El Comité tomó nota de que a fin de determinar si habían entrado hidrocarburos en los acuarios, los expertos del Fondo habían designado un buceador para que inspeccionara sus tomas de agua del mar, que se situaban a profundidades comprendidas entre dos y 0,8 metros, de que los buceadores habían notificado no haber encontrado evidencia alguna de presencia de hidrocarburos y de que, por lo tanto, el Fondo había desestimado la reclamación por las supuestas pérdidas derivadas de la muerte de peces. Se señaló además que los demandantes no habían podido demostrar ninguna cancelación de reservas pero que sí habían facilitado los registros de las ventas correspondientes a varias semanas anteriores y posteriores al siniestro y que indicaban que no habían arrojado ninguna pérdida significativa en las semanas que siguieron al siniestro. En lo que respecta a las pérdidas sin especificar, el Comité tomó nota de que tanto los propietarios como la plantilla de los restaurantes habían acometido voluntariamente la limpieza de la costa frente a sus restaurantes durante un periodo de dos días, de que el Director había estimado que tales actividades constituían medidas preventivas y prudentes y de que, por ende, el Fondo había aprobado los costes por concepto de operaciones de limpieza por un total de Won 3,1 millones (£1 800).
- 3.3.15 Se tomó nota asimismo de que el Fondo había recibido reclamaciones de pesquerías y maricultura por un total de Won 618 millones (£360 000) y de que se están evaluando dichas reclamaciones.
- 3.3.16 La delegación de Corea manifestó su agradecimiento al Fondo 1992 por haber contribuido a tratar rápidamente las reclamaciones derivadas del siniestro. Dicha delegación confirmó que el propietario del buque no tenía ningún seguro de responsabilidad y que una investigación llevada a cabo por el Servicio de Guardacostas de Corea había demostrado que el propietario del buque no tenía suficientes activos para pagar las reclamaciones de indemnización.

**4 Otros asuntos**

No se plantearon cuestiones en relación con este punto del orden del día.

**5 Aprobación del Acta de las Decisiones**

El proyecto del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que figura en el documento 92FUND/EXC.32/WP.1, fue adoptado, a reserva de determinadas enmiendas.

---