



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

COMITÉ EJECUTIVO
7ª sesión
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.7/5
6 abril 2000
Original: INGLÉS

ACTA DE LAS DECISIONES DE LA SÉPTIMA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada del 3 al 6 de abril 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 figura en el documento 92FUND/EXC.7/1.

2 Examen de los poderes de los representantes

2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

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

El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada por el Director de que todos los miembros del Comité antes mencionados habían presentado sus poderes, los cuales estaban en regla.

2.2 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

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

2.3 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados no Miembros:

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

| | | |
|---------------------|--------|-------------------|
| Federación de Rusia | Italia | Polonia |
| Fiji | Malta | Trinidad y Tabago |

Otros Estados

| | | |
|-------------------|----------------|---------|
| Antigua y Barbuda | Côte d'Ivoire | India |
| Arabia Saudí | Ecuador | Malasia |
| Brasil | Estados Unidos | Nigeria |
| Chile | Estonia | Perú |
| Colombia | Georgia | Turquía |

2.4 Estuvieron representadas como observadoras las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones internacionales no gubernamentales que se indican a continuación:

Organizaciones intergubernamentales:

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

Organización Marítima Internacional (OMI)

Comisión Europea

Organizaciones internacionales no gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Cristal Ltd

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 relacionados con el Fondo de 1992

3.1 *Nakhodka*

Reclamaciones de indemnización

3.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de los avances con respecto al siniestro del *Nakhodka*, que se recogen en los documentos 92FUND/EXC.7.2 y 71FUND/EXC.63/7.

3.1.2 Se señaló que al 31 de marzo de 2000 se habían recibido reclamaciones por un total de ¥35 871 millones (£210 millones) y que el Fondo de 1971, el propietario del buque y su asegurador, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (Club del RU) habían efectuado pagos por un total de ¥10 354 (£52 millones). Asimismo se señaló que

de esta cantidad, ¥2 314 millones (£11,2 millones) se habían pagado después de las sesiones del Comité de octubre de 1999.

- 3.1.3 El Comité tomó nota de que se esperaba que la evaluación de todas las reclamaciones del sector del turismo concluyese para el verano de 2000.
- 3.1.4 La delegación japonesa observó que, aunque el siniestro del *Nakhodka* se había producido en enero de 1997, es decir hacía más de tres años, aún no se habían pagado completamente las indemnizaciones con respecto a los daños ocasionados por dicho siniestro. La delegación señaló que las prolongadas dificultades financieras sufridas por las víctimas, debido a que no habían sido indemnizadas plenamente, se habían convertido en un problema grave, sobre todo para pescadores y negocios turísticos pequeños. Asimismo, la delegación japonesa señaló que las víctimas tuvieron que entablar actuaciones judiciales en los tribunales japoneses recientemente, ya que de no haberlas entablado, los derechos a cobrar indemnización hubieran prescrito en virtud del Artículo VIII del Convenio de responsabilidad civil y el Artículo 6 del Convenio del Fondo, lo que hubiese dado lugar a más costos para ellas y mayores preocupaciones. La delegación consideró que no era una exageración decir que las víctimas sienten ahora incertidumbre en lo que respecta al futuro de sus vidas.
- 3.1.5 La delegación japonesa indicó que el Gobierno del Japón valoraba enormemente y refrendaba la propuesta formulada por el Director para aumentar el nivel de pagos del Fondo al 70%, ya que esto constituiría una medida importante para socorrer a las víctimas en la mayor medida de lo posible a la espera de la resolución final del caso, y que consideraba que la propuesta era totalmente coherente con el objetivo final de los FIDAC de garantizar una indemnización suficiente para las personas que han sufrido daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.
- 3.1.6 El Gobierno japonés pidió a los FIDAC y al resto de las Partes interesadas que desplegasen más esfuerzos para que se pudiese ofrecer rápidamente la suficiente indemnización a las víctimas del siniestro del *Nakhodka*. La delegación hizo hincapié además en que sería primordial desplegar tales esfuerzos a la hora de abordar el siniestro del *Erika*.
- 3.1.7 El Director aseguró al Comité Ejecutivo que se pondría todo el empeño posible para evaluar las reclamaciones pendientes lo antes posible. Mencionó que se esperaba que se pagase a las víctimas otros ¥1 200 millones (£7,1 millones) más en un futuro próximo. Añadió que, en el caso de que el Comité aprobara su propuesta para aumentar el nivel de pagos del 60% al 70% de las pérdidas o daños efectivamente sufridos por cada demandante, se ofrecerían a los demandantes otros ¥1 645 millones (£9,7 millones).

Acciones judiciales emprendidas contra el propietario del buque/el Club del RU y los FIDAC

- 3.1.8 El Comité Ejecutivo tomó nota de que antes del tercer aniversario del siniestro el 2 de enero de 2000 un gran número de demandantes había entablado acciones judiciales contra el propietario del buque, el Club del RU y los FIDAC por un valor de ¥20 309 millones (£119 millones). Asimismo, se señaló que en diciembre de 1999 el propietario del buque y el Club del RU habían entablado acciones judiciales contra los Fondos de 1971 y 1992 por ¥537 millones (£3,2 millones) con respecto a las sumas que habían pagado a determinados contratistas.

Nivel de pagos

- 3.1.9 El Comité Ejecutivo recordó que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992 habían decidido en abril de 1997 que los pagos a efectuar por las dos Organizaciones debían limitarse, de momento, al 60 %. El Comité recordó asimismo que los Comités Ejecutivos de ambas organizaciones habían confirmado, lo más recientemente en sus sesiones de octubre de 1999, que el nivel de pagos deberá mantenerse en el 60%.

- 3.1.10 El Comité tomó nota de que las reclamaciones contra los FIDAC habían prescrito el 2 de enero de 2000 o poco después.
- 3.1.11 El Comité tomó nota además de que el riesgo total de los Fondos podría calcularse en unos ¥30 500 millones (£179 millones) y que la cuantía total disponible para las indemnizaciones en virtud de los Convenios de 1992 era de ¥23 164 515 000 (£136 millones).
- 3.1.12 Atendiendo a lo anterior, el Comité Ejecutivo decidió aumentar el nivel de pagos del Fondo de 1992 al 70% de la cuantía de los daños efectivamente sufridos por los demandantes respectivos. Se decidió que se volvería a examinar el nivel de pagos en la sesión del Comité de octubre de 2000.
- 3.1.13 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 tomó, en su primera sesión, la correspondiente decisión sobre el nivel de pagos (documento 71FUND/AC.1/EXC.63/11, párrafo 3.6.12).

Recursos entablados por los FIDAC

- 3.1.14 Se recordó que en sus sesiones de octubre de 1999 los Comités Ejecutivos del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 habían decidido que si el propietario del buque, la Prisco Traffic Limited, iniciase proceso de limitación, los Fondos de 1971 y 1992 debían oponerse a su derecho a limitar su responsabilidad. Asimismo se recordó que los Comités habían decidido que los Fondos debían recurrir contra la Prisco Traffic Limited, su compañía matriz Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'), el Club del RU y el Registro de Transporte Marítimo Ruso.
- 3.1.15 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en noviembre y en diciembre de 1999 el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 habían entablado acciones judiciales contra la Prisco Traffic Limited, Primorsk, el Club del RU y el Registro de Transporte Marítimo Ruso por un total de ¥23 000 millones.
- 3.1.16 El Comité Ejecutivo recordó que en las sesiones de octubre de 1999, los Comités Ejecutivos de las dos Organizaciones habían tomado nota de que se habían realizado reparaciones de importancia en el *Nakhodka* en un astillero en Singapur en 1993 y de que los Comités habían decidido que la cuestión de si los Fondos de 1971 y de 1992 debieran pleitear contra el astillero se dejase a la discreción del Director, teniendo en cuenta lo que fuese en mejor interés de las Organizaciones. El Comité tomó nota de que, habida cuenta de la asesoría recibida de los abogados y expertos del Fondo, el Director había decidido no entablar actuación judicial contra el astillero.

3.2 *Dolly*

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de los avances con respecto al siniestro del *Dolly*, que se produjo el 5 de noviembre de 1999 frente a las costas de Martinica (Francia). Tales avances se recogen en el documento 92FUND/EXC.7/3.
- 3.2.2 El Comité tomó nota de que el *Dolly* había sido originalmente un buque de carga general al que posteriormente se incorporaron tanques especiales para el transporte de asfalto y un sistema de calentamiento de carga y de que era probable que el buque careciese de seguro de responsabilidad civil. 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.

3.3 *Erika*

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Erika*, que constan en los documentos 92FUND/EXC.7/4 y 92FUND/EXC.7/4/Add.1.

Operaciones para impedir nuevos escapes de hidrocarburos de los restos del naufragio

- 3.3.2 El Comité tomó nota de que las dos partes hundidas del *Erika* contenían importantes cantidades de hidrocarburos. El Comité tomó nota asimismo de las diversas opciones que se habían examinado para prevenir nuevos escapes de hidrocarburos de los restos del naufragio, como se indica en los párrafos 4.7 – 4.10 del documento 92FUND/EXC.7/4. También tomó nota de que, tras los estudios llevados a cabo por Total Fina, el Gobierno francés había adoptado la decisión de que las operaciones para evacuar los hidrocarburos se realizasen mediante un método de bombeo. Se tomó nota también de que se esperaba que el contrato para la operación sería adjudicado a fines de abril de 2000, y que comenzarían los trabajos en junio de 2000 y serían llevados a cabo en el plazo comprendido entre junio y septiembre de 2000.

Reclamaciones de indemnización

- 3.3.3 El Comité tomó nota de que, al 31 de marzo de 2000, la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, establecida por el Fondo de 1992 y el asegurador P & I del propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual), había recibido 721 reclamaciones de indemnización, más 111 reclamaciones complementarias, y que hasta la fecha la Steamship Mutual había efectuado pagos provisionales a 84 demandantes por un total de FFr1 014 936 (£93 000). Se anotó además que la Steamship Mutual había autorizado pagos provisionales de otros FFr322 752 (£30 000) a 33 demandantes. Se tomó nota también de que el Director había aprobado todos estos pagos.

Pagos de indemnización

- 3.3.4 Se recordó que Total Fina se había comprometido a no proseguir sus demandas contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación del propietario del buque en relación con el costo de cualesquiera inspecciones y las operaciones con respecto a los restos del naufragio (incluida la evacuación de los hidrocarburos), si la presentación de tales reclamaciones diese como resultado que la cuantía total de las reclamaciones surgidas de este siniestro rebasase la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992, esto es 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG), y en la medida en que diese tal resultado. Se recordó asimismo que Total Fina había asumido el compromiso correspondiente respecto al costo de la recogida y eliminación de los residuos oleosos generados por las operaciones de limpieza, al costo de su participación en la limpieza de playas hasta un máximo de FFr40 millones, y al costo de una campaña publicitaria para restaurar la imagen turística de la costa atlántica hasta un máximo de FFr30 millones.
- 3.3.5 El Comité recordó que también el Gobierno francés se había comprometido a no proseguir reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación si la presentación de tales reclamaciones diese como resultado que se rebasase la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992, y en la medida en que diese tal resultado. Se recordó también que este compromiso cubría todos los gastos incurridos por el Estado francés en combatir la contaminación, entre otros los gastos comprendidos dentro del marco del Plan Polmar, así como todas las medidas que el Estado pudiese adoptar en diferentes sectores para reducir las consecuencias del siniestro, incluidas cualesquiera campañas publicitarias a este efecto. Se recordó también que la delegación francesa había señalado que las reclamaciones del Gobierno francés tendrían precedencia sobre las demandas que pudiese presentar Total Fina.
- 3.3.6 Se tomó nota de que los costos totales incurridos por las autoridades francesas y Total Fina se habían estimado en torno a FFr1 500 millones (£137 millones) pero que estos costos podrían ser considerablemente mayores.
- 3.3.7 Se recordó que el Gobierno francés había adoptado medidas para establecer un procedimiento en virtud del cual los demandantes cuyas reclamaciones hubiesen sido evaluadas por los expertos

técnicos del Fondo de 1992, y aprobadas por dicho Fondo, pudiesen obtener pagos por adelantado del Banco de Desarrollo de las Pequeñas y Medianas Empresas.

- 3.3.8 El Comité Ejecutivo tomó nota de que aún no era posible calcular las pérdidas de los sectores de la pesca, ya que todavía estaban en vigor algunas vedas, y que no era posible calcular la magnitud de las pérdidas del sector del turismo, pues aún no había empezado la temporada turística. El Comité tomó nota de la opinión del Gobierno francés y el Director de que, atendiendo a esta situación, no era posible efectuar ninguna evaluación significativa de la cuantía total de las reclamaciones reconocidas.
- 3.3.9 Durante el debate se subrayó que el Fondo de 1992 no debía escatimar esfuerzos por poner la indemnización a disposición de las víctimas lo antes posible, a fin de demostrar que el régimen de indemnización establecido en virtud de los Convenios de 1992 funcionaba satisfactoriamente y que no era necesario crear un plan de responsabilidad distinto.
- 3.3.10 El Comité observó que la Steamship Mutual estaba dispuesta a continuar facilitando fondos para efectuar pagos provisionales en casos apropiados.
- 3.3.11 El Comité Ejecutivo recordó que, en su 6ª sesión, dicho Comité había autorizado al Director a efectuar liquidaciones definitivas, en nombre del Fondo de 1992, de todas las reclamaciones derivadas de este siniestro, en la medida en que dichas reclamaciones no diesen pie a cuestiones de principio que no hubiesen sido anteriormente decididas por el mencionado Comité (documento 92FUND/EXC./6/5, párrafo 3.9). El Comité confirmó aquella decisión, aclarando que el Director estaba autorizado a efectuar liquidaciones finales de todas las reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*, en la medida en que dichas reclamaciones no diesen lugar a cuestiones de principio que no hubiesen sido previamente decididas por uno de los órganos rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992, es decir sus Asambleas o Comités Ejecutivos.
- 3.3.12 Habida cuenta de la incertidumbre en cuanto al nivel total de las reclamaciones reconocidas, el Comité Ejecutivo decidió que la autorización del Director para efectuar pagos se limitase de momento a los pagos provisionales con arreglo al artículo 7.9 del Reglamento Interior.
- 3.3.13 El Comité observó que se esperaba que la situación de las reclamaciones quedaría más clara a mediados de junio de 2000, ya que para entonces probablemente fuese posible efectuar una evaluación del impacto del siniestro en el sector pesquero y debía ser posible evaluar las repercusiones potenciales para el sector del turismo.
- 3.3.14 El Comité Ejecutivo decidió celebrar una sesión el 5 de julio de 2000 para estudiar las novedades del caso del *Erika*.

Concepto de 'daños debidos a la contaminación'

- 3.3.15 Una delegación mencionó que se había sugerido que los hidrocarburos que transportaba el *Erika* eran hidrocarburos residuales que contenían ciertos componentes tóxicos. Dicha delegación suscitó la cuestión de si los daños ocasionados por tales componentes tóxicos se pueden considerar como comprendidos dentro de la definición de 'daños debidos a la contaminación' estipulada en los Convenios de 1992.
- 3.3.16 El Director manifestó que, en su opinión, los daños materiales y las pérdidas económicas resultantes de la contaminación por hidrocarburos entrarían dentro de la definición de 'daños debidos a la contaminación' incluso si fuesen causados por la toxicidad de los hidrocarburos. Reconocía que la situación pudiera ser diferente en lo que se refiere a los efectos negativos para la salud causados por los hidrocarburos.

- 3.3.17 La delegación a que se refiere el párrafo 3.3.15 estuvo de acuerdo con la postura del Director y opinó que las reclamaciones que alegasen efectos negativos para la salud debían ser sometidas a la consideración del Comité Ejecutivo.

Campañas publicitarias

- 3.3.18 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Gobierno francés, a través del Ministerio de Turismo, estaba realizando una campaña coordinada para contrarrestar los efectos negativos del siniestro del Erika en el turismo de la zona afectada, consistente principalmente en publicidad en prensa y televisión y actividades de comercialización dirigidas a las empresas de viajes, y que estaba focalizada en mercados extranjeros específicos. Se observó que también se emprendería una campaña publicitaria televisiva para el mercado francés. Asimismo se observó que, a fin de evitar la competencia interna, las campañas estaban dirigidas a restaurar la imagen de la costa atlántica en su conjunto y que la finalidad de dichas campañas era también brindar apoyo a las diversas regiones y Departamentos que realizarían sus propias actividades de promoción dirigidas al mercado francés.
- 3.3.19 El Comité reiteró la necesidad de coordinar toda campaña publicitaria y tomó nota de que el Gobierno francés coordinaría tales campañas, en su caso.

Proceso de limitación

- 3.3.20 El Comité tomó nota de que, el 14 de marzo de 2000, el Tribunal de Primera Instancia de Nantes había dictado una orden incoando el proceso de limitación, que el Tribunal había determinado la cuantía de limitación aplicable al Erika en FFr84 247 733 (£7,7 millones) y que había declarado que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante carta de garantía expedida por la Steamship Mutual.
- 3.3.21 Se observó que el liquidador nombrado por el Tribunal había dictado un aviso al público invitando a los demandantes a presentar sus reclamaciones de indemnización dentro de un plazo de 30 días a partir de dicho aviso (24 de marzo de 2000) y que prescribirían las reclamaciones que no fuesen presentadas dentro de este plazo.
- 3.3.22 La delegación francesa expresó el parecer de que el plazo de 30 días para la presentación de reclamaciones fijado por el liquidador no parecía estar conforme con las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que estipulaba un plazo de prescripción de tres años a partir de la fecha de los daños. Aquella delegación mencionó que el Gobierno francés estaba estudiando cómo conciliar los procedimientos franceses con las disposiciones aplicables del Convenio.

Cuantía máxima pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1992

- 3.3.23 El Comité Ejecutivo recordó que, en su 6ª sesión, había decidido que la conversión de 135 millones de DEG a francos franceses se efectuase con arreglo al valor de esta moneda respecto al DEG en la fecha de aprobación del Acta de las Decisiones de la 6ª sesión del Comité Ejecutivo, o sea el 15 de febrero de 2000 (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.2.9). El Comité refrendó el cálculo de la conversión por el Director basándose en los tipos de cambio aplicables aquel día, lo que daba 135 millones de DEG = FFr1 211 966 881.

Causa del siniestro

- 3.3.24 El Comité observó que la Comisión Permanente de Investigación de Sucesos en el Mar, de Francia, estaba llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro del Erika, y que el informe preliminar de dicha Comisión se había publicado el 13 de enero de 2000. El Comité tomó nota de que el propietario del buque y la Steamship Mutual habían expresado reservas respecto a varios puntos de estas conclusiones preliminares.

- 3.3.25 El Comité Ejecutivo observó que también las autoridades de Malta y el Tribunal de Primera Instancia de París estaban realizando investigaciones sobre la causa del siniestro.
- 3.3.26 El Comité Ejecutivo encargó al Director que continuase siguiendo las investigaciones sobre la causa del siniestro.
- 3.3.27 Se recordó que el Tribunal de Comercio de Dunquerque había designado expertos para investigar la causa del siniestro ('expertise judiciaire'). Se tomó nota de que el Tribunal había decidido que, como Total Fina había solicitado la pericia judicial, debía efectuar un pago por adelantado para cubrir los costos consiguientes. Se tomó nota además de que Total Fina había solicitado que el Fondo de 1992 contribuyese al pago por adelantado, y de que el Director había informado a Total Fina que el Fondo no estaba dispuesto a hacerlo. El Comité refrendó la postura del Director.
- 3.3.28 La delegación observadora italiana informó al Comité que el Registro Italiano Naval (RINA) había actuado respecto al *Erika* como registro certificante, de conformidad con un acuerdo con las autoridades de Malta. La delegación indicó que el gobierno italiano había decidido no obstante llevar a cabo una investigación sobre la causa y las responsabilidades del siniestro. La delegación también mencionó que el gobierno italiano compartía la preocupación del gobierno francés respecto a la necesidad de profundizar en el análisis de la seguridad en la navegación en relación con el transporte marítimo de sustancias peligrosas o contaminantes.

4 Otros asuntos

No se suscitaron asuntos bajo este epígrafe.

5 Aprobación del Acta de las decisiones

A reserva de modificaciones de menor importancia, se aprobó el proyecto de Acta de las decisiones del Comité Ejecutivo, que figura en el documento 92FUND/EXC.7/WP.1.
