



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

COMITÉ EJECUTIVO
24ª sesión
Punto 6 del orden del día

92FUND/EXC.24/8
27 febrero 2004
Original: INGLÉS

ACTA DE LAS DECISIONES DE LA VIGÉSIMO CUARTA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada el 23, 24 y 27 de febrero de 2004)

Presidente: Sr. J Rysanek (Canadá)
Vicepresidente: Sr. V Schöfisch (Alemania)

Apertura de la sesión

1 Aprobación del orden del día

- 1.1 El Comité Ejecutivo aprobó el orden del día que consta en el documento 92FUND/EXC.24/1.
- 1.2 Respondiendo a una pregunta sobre si el Director debiera presentar a cada sesión del Comité Ejecutivo un documento con un resumen de las actividades del Fondo de 1992 desde la sesión anterior, el Comité refrendó su decisión anterior de que el orden del día del Comité Ejecutivo debería centrarse en cuestiones importantes relacionadas con los siniestros que requiriesen decisiones y novedades importantes, y que la información general sobre las actividades se notificase solamente en las sesiones de octubre de los órganos rectores.

2 Examen de los poderes de los representantes

- 2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

Alemania	Francia	Japón
Australia	Granada	Países Bajos
Camerún	Grecia	Polonia
Canadá	India	Singapur
Emiratos Árabes Unidos	Islas Marshall	Suecia

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

2.2 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Antigua y Barbuda	España	Noruega
Argelia	Federación de Rusia	Nueva Zelandia
Argentina	Filipinas	Panamá
Bahamas	Finlandia	Portugal
Bélgica	Ghana	Reino Unido
Colombia	Irlanda	República de Corea
Congo	Italia	Tanzanía
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Liberia	Trinidad y Tabago
Chipre	Malta	Túnez
Dinamarca	México	Vanuatu
	Nigeria	Venezuela

2.3 El Comité Ejecutivo decidió conceder categoría de observador, con carácter provisional, a Pakistán, en espera de la decisión de la Asamblea en su sesión siguiente.

2.4 Estuvieron presentes como observadores los siguientes Estados no Miembros:

Arabia Saudita	Chile	Irán, República Islámica del
Brasil	Ecuador	Pakistán

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

Organizaciones Intergubernamentales:

Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1971
 Organización Marítima Internacional (OMI)
 Comisión Europea

Organizaciones Internacionales no-gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
 BIMCO
 Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS)
 Comité Marítimo Internacional (CMI)
 Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)
 Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
 Grupo Internacional de Clubes P & I
 Internacional Amigos de la Tierra (FOEI)
 International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)
 Unión Internacional de Salvadores (ISU)

3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992

3.1 Erika

3.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Erika*, que se indican en el documento 92FUND/EXC.24/2.

Situación de las reclamaciones

3.1.2 El Comité tomó nota de que, al 23 de enero de 2004, se habían presentado 6 892 reclamaciones por un total de FFfr1 354 millones o €206 millones (£145 millones) a la Oficina de Tramitación

de Reclamaciones de Lorient. Se tomó nota de que se habían evaluado 6 482 reclamaciones que ascendían a un total de FFr1 179 millones o €180 millones (£127 millones), que representaban el 94% del número total de las reclamaciones, en un total de FFr653 millones o €99 millones (£70 millones). Se tomó nota también de que se habían rechazado 795 reclamaciones, que ascendían a un total de FFr154 millones o €23 millones (£16 millones).

- 3.1.3 Se tomó nota de que se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 5 436 reclamaciones por un total de FFr583 millones o €88,9 millones (£61,5 millones), del que el asegurador P&I del propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual) había pagado FFr84 millones o €12,8 millones (£8,9 millones) y el Fondo de 1992, FFr499 millones o €76,1 millones (£52,6 millones).
- 3.1.4 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 era de 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) por siniestro, incluida la suma pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992), y que respecto al siniestro del *Erika* la conversión de esta cuantía a francos franceses había arrojado la cantidad de FFr1 211 966 811 correspondientes a €184 763 149 (£130 millones).
- 3.1.5 Se recordó que se podía hacer caso omiso de las reclamaciones del Gobierno francés y Total Fina Elf a los efectos de determinar el nivel de pagos del Fondo de 1992, ya que se daría curso a estas reclamaciones solamente y en la medida en que todas las demás reclamaciones hubiesen sido pagadas íntegramente, a condición sin embargo de que la reclamación del Gobierno francés tuviese precedencia sobre las reclamaciones de Total Fina Elf.
- 3.1.6 Se recordó asimismo que el Director había decidido el 25 de abril de 2003, como le autorizara el Comité Ejecutivo, incrementar el nivel de pagos del Fondo del 80% al 100% de la cuantía de los daños realmente sufridos por los respectivos demandantes, determinada por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual o decidida por los tribunales franceses en fallos definitivos.
- 3.1.7 Se recordó que en la 22ª sesión del Comité Ejecutivo celebrada en octubre de 2003, el Director había manifestado que, si bien quedaba una gran incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, esta incertidumbre había disminuido desde abril de 2003 y que por tanto tal vez fuese posible en un futuro próximo efectuar pagos respecto a la reclamación del Gobierno francés. Se recordó asimismo que el Comité había autorizado al Director a efectuar dichos pagos en la medida en que considerase que existía un margen suficiente entre la cuantía total de indemnización disponible y el riesgo del Fondo respecto a otras reclamaciones (documento 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.4.11). Se tomó nota además de que, tras revisar su evaluación anterior del nivel total de las reclamaciones admisibles, el Director había decidido que existía un margen suficiente para que el Fondo de 1992 pudiera comenzar los pagos al Estado francés. El Comité tomó nota de que el 29 de diciembre de 2003, el Fondo de 1992 había pagado al Estado francés €10 106 004 (£6 973 146), correspondientes a la reclamación subrogada del Gobierno francés respecto a los pagos complementarios efectuados por éste a los demandantes del sector de turismo.

Acciones de recurso del Fondo de 1992

- 3.1.8 Se recordó que, a la espera de las conclusiones de las investigaciones en curso sobre las causas del siniestro, el Fondo de 1992 había incoado recursos el 11 de diciembre de 2002, como medida preventiva, antes de que venciera el plazo de tres años, contra las siguientes partes:

Tevere Shipping Co. Ltd. (propietario matriculado del *Erika*)
 Steamship Mutual (asegurador P & I del *Erika*)
 Panship Management and Services Srl. (gestor del *Erika*)
 Selmont International Inc. (fletador por tiempo del *Erika*)

Total Fina Elf SA (antes Total Fina SA) (empresa de cartería)
 Total Raffinage Distribution SA (expedidor)
 Total International Ltd. (vendedor de la carga)
 Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*)
 RINA Spa (sociedad de clasificación)
 Registro Italiano Navale (sociedad de clasificación)
 Bureau Veritas (sociedad de clasificación)

- 3.1.9 El Comité recordó que se han presentado cargos, entre otros, contra el gerente adjunto de Centre Régional Opérationnel de Surveillance et Sauvetage (CROSS) y tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña y que en el caso de que fuesen declarados culpables, el Fondo podría tener motivos para recurrir contra el Estado francés. Se recordó también que el Fondo de 1992 no podía decidir si había motivos para interponer tal recurso hasta que hubiesen concluido las investigaciones sobre la causa del siniestro.
- 3.1.10 Se recordó que, conforme al derecho francés, el plazo general de prescripción en cuestiones comerciales es diez años pero que en cuestiones relacionadas con la responsabilidad de órganos públicos, a fin de evitar que prescriba una reclamación de indemnización, debería notificarse dicha reclamación a la Administración francesa antes del 31 de diciembre del cuarto año después del suceso que dio origen a dicha reclamación, es decir, antes del 31 de diciembre de 2003 en el caso del *Erika*. Se recordó también que, en su 22ª sesión en octubre de 2003, el Comité Ejecutivo encargó al Director que adoptara las medidas necesarias para evitar que prescriban posibles reclamaciones futuras contra el Estado francés (documento 92FUND/EXC.22/15, párrafo 3.4.20). El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 había notificado en diciembre de 2003 acerca de su reclamación potencial a la Administración francesa y el Estado francés había aceptado que esta notificación tenía el efecto de interrumpir el plazo de prescripción.

Reclamaciones en diversos tribunales

- 3.1.11 El Comité Ejecutivo tomó nota de las acciones judiciales relativas a unas 500 reclamaciones que se presentan en las secciones 10-13 del documento 92FUND/EXC.24/2.
- 3.1.12 Se tomó nota de que, al 23 de enero de 2004, quedaban pendientes acciones judiciales de 499 demandantes (entre ellos 212 productores de sal) contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 y que la cuantía total reclamada, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y TotalFinaElf, era FFr553 millones o €84,4 millones (£59 millones).

Sentencias respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992

- 3.1.13 El Comité tomó nota de que en diciembre de 2003, el Tribunal de Comercio de Lorient había dictado sentencias respecto a cuatro reclamaciones en los sectores de turismo y pesca relativas a 'pérdida puramente económica' que habían sido rechazadas por el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, como se informó en la sección 14 del documento 92FUND/EXC.24/2. El Comité tomó nota también de que el Fondo de 1992 había apelado contra las sentencias del Tribunal de Apelación de Rennes.
- 3.1.14 El Comité recordó que la Asamblea del Fondo de 1971 estableció en 1994 un Grupo de Trabajo intersesiones para examinar los criterios generales para la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización dentro del ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el Convenio del Fondo de 1971 y los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, y para estudiar, en particular, las reclamaciones relativas a 'pérdida puramente económica'. Se recordó también que, en su informe a la Asamblea (documento FUND/A.17/23), el Grupo de Trabajo había subrayado que era esencial una interpretación uniforme de la definición de 'daños ocasionados por contaminación' para el funcionamiento del régimen de indemnización

establecido por esos Convenios. Se recordó además que las conclusiones del Grupo de Trabajo expuestas en su informe a la Asamblea del Fondo de 1971 (documento FUND/A.17/23) habían sido refrendadas por la Asamblea en su 17ª sesión celebrada en octubre de 1994 (documento FUND/A.17/35, párrafo 26.8).

- 3.1.15 Se recordó que, en cuanto a la pérdida puramente económica (es decir la pérdida de ingresos sufrida por personas cuyos bienes no habían sido contaminados pero que, aún así, habían sufrido pérdida económica a consecuencia de un siniestro), los criterios para la admisibilidad adoptados por el Grupo de Trabajo y refrendados por la Asamblea del Fondo de 1971 podían resumirse así:

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

- la proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación
- el grado en que el demandante depende económicamente de los recursos afectados
- la posibilidad de que el demandante dispusiera de otras fuentes de abastecimiento
- en qué grado la actividad comercial del demandante forma parte integrante de la economía de la zona afectada por el derrame.

Se tendrá también en cuenta en qué medida el demandante pudo reducir su pérdida.

- 3.1.16 Se recordó que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había decidido en su 53ª sesión, celebrada en abril de 1997, que, en lo que se refiere al sector de turismo, los Fondos deberían efectuar una distinción entre a) demandantes que vendían bienes o servicios directamente a los turistas y cuyas empresas se vieron afectadas directamente por una reducción del número de visitantes a la zona afectada por un derrame de hidrocarburos, y b) los que proporcionaban bienes o servicios a otras empresas del sector de turismo, pero no directamente a los turistas. Se recordó también que se había decidido que en esta segunda categoría no existía en general un grado de proximidad suficiente entre la contaminación y las pérdidas supuestamente sufridas por los demandantes y que por tanto las reclamaciones de este tipo no serían, en principio, normalmente admisibles.
- 3.1.17 Se recordó que en su 1ª sesión, celebrada en junio de 1996, la Asamblea del Fondo de 1992 había adoptado una resolución sobre la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización adoptando el informe del Grupo de Trabajo del Fondo de 1971 como base de la política del Fondo de 1992 sobre los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones y decidió que el Fondo de 1992 aplicase estos criterios en su examen de la admisibilidad de las reclamaciones (documento 92FUND/A.1/34, anexo III).
- 3.1.18 El Comité tomó nota de que una de las sentencias del Tribunal de Comercio de Lorient se refiere a una reclamación respecto a la pérdida de ingresos supuestamente sufrida por un demandante cuyo local en la zona afectada se iba a alquilar a otras empresas (y no directamente a los turistas) pero que, según el demandante, no se pudo alquilar debido a los efectos negativos del siniestro del *Erika*. Se tomó nota de que, como esta reclamación estaba comprendida dentro de la segunda categoría a que se refiere el párrafo 3.1.16, el Fondo de 1992 había rechazado dicha reclamación. Se tomó nota además de que, en opinión del Fondo, el demandante, no había probado que hubiese sufrido una pérdida a consecuencia del siniestro.

- 3.1.19 Se tomó nota de que, en su sentencia, el Tribunal de Comercio indicó que su función era determinar si había daños y, en caso afirmativo, evaluarlos conforme a los criterios del derecho francés. El Comité tomó nota de que el Tribunal halló que, en el derecho francés, una reclamación es admisible si la pérdida es directa y cierta, siempre que exista un nexo causal suficiente entre el suceso y los daños, y se demuestre que los daños no habrían ocurrido si no hubiese tenido lugar el suceso. Se tomó nota de que, en opinión del Tribunal, el siniestro del *Erika* fue la única causa de la contaminación y sus consecuencias económicas, y la contaminación había ocasionado una reducción del turismo, una disminución de las ventas de productos relacionados con el mar en la zona afectada y en general una reducción del giro comercial de todas las actividades relacionadas con el mar. Se tomó nota también de que el Tribunal indicó que no estaba sujeto a los criterios de admisibilidad estipulados por el Fondo de 1992. Además el Comité tomó nota de que el Tribunal consideró que una carta de una agencia inmobiliaria indicaba que se había anulado un contrato de arriendo del local debido al siniestro del *Erika*. Asimismo se tomó nota de que el Tribunal ordenó al propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 pagar una indemnización de €10 671 (£7 500) al demandante por pérdida de ingresos de alquiler.
- 3.1.20 El Comité tomó nota de las otras tres sentencias a que refieren los párrafos 14.9-14.11 de 92FUND/EXC.24/2 relativas a reclamaciones de una persona que vendía y alquilaba máquinas para la fabricación de helados, de un hotel situado en Carnac y de un ostricultor de Morbihan. Se observó que estas reclamaciones habían sido rechazadas por el Fondo de 1992 porque los demandantes no habían demostrado que hubiese un nexo causal suficiente entre la supuesta pérdida y la contaminación causada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. También se tomó nota de que el Tribunal, tras haber hecho la misma declaración en cuanto a los criterios a aplicar que se indica en el párrafo 3.1.19 y manifestado que no estaba sujeto a los criterios del Fondo, designó un perito para investigar si existía un nexo causal entre la supuesta pérdida y la contaminación por hidrocarburos.
- 3.1.21 El Comité tomó nota de que la cuestión de si los tribunales nacionales han de tener en cuenta los criterios del Fondo era la cuestión primordial en gran número de otras acciones en relación con el siniestro del *Erika*. Se recordó que los órganos rectores de los Fondos de 1992 y 1971 han subrayado repetidamente la importancia de una aplicación uniforme de los Convenios de 1992 para el buen funcionamiento del régimen internacional de indemnización. Se recordó también que los criterios de los Fondos fueron elaborados y adoptados por los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 a fin de promover la aplicación uniforme de los Convenios.
- 3.1.22 Se recordó que esta cuestión había sido abordada por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 en su 1ª sesión, de mayo de 2003, cuando el Consejo aprobó una Resolución (Resolución N° 8 del Fondo de 1992) en la que se reconocía que, en virtud del artículo 31.3 de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, a los efectos de la interpretación de los tratados habrá que tener en cuenta todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones y toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación. Se recordó que la Resolución llamaba la atención sobre el hecho de que los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 habían adoptado varias decisiones importantes acerca de la interpretación y aplicación de los Convenios de 1969, 1971 y 1992 con el fin de garantizar el tratamiento igual de todos los que reclamasen indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Se recordó asimismo que el Consejo destacó que era vital que se otorgase la debida consideración a las decisiones adoptadas por los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 cuando los tribunales nacionales de los Estados Miembros adoptasen decisiones sobre la interpretación y aplicación de los Convenios de 1992 y consideró que tales decisiones de los órganos rectores del Fondo debían ser tenidas en cuenta por los tribunales. Además se tomó nota de que la aplicación de criterios uniformes para la admisibilidad de las reclamaciones se vuelve especialmente importante con respecto a los siniestros que causan daños por contaminación en varios Estados, tales como el siniestro del *Prestige* que ha afectado a España, Francia, Portugal y el Reino Unido.

- 3.1.23 El Comité tomó nota de que los abogados franceses del Fondo de 1992 han aconsejado al Director que, si el Fondo desea presentar ante el Tribunal de Apelación la cuestión de la importancia de la aplicación uniforme de los Convenios, deberá apelar contra las cuatro sentencias.
- 3.1.24 Varias delegaciones recalcaron la importancia de la aplicación uniforme de los Convenios, manifestando que el Fondo no tenía más remedio que impugnar toda decisión del tribunal que no tuviese en cuenta este principio fundamental de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados. Otras delegaciones manifestaron que también era necesario apelar contra las sentencias del Tribunal por razón de que las reclamaciones no cumplían los criterios del Fondo que requerían un nexo causal entre la contaminación y la pérdida sufrida por los demandantes. Se señaló que, si bien los criterios del Fondo no son vinculantes para los tribunales nacionales, era esencial que los tribunales los tuviesen en cuenta.
- 3.1.25 Algunas delegaciones expresaron preocupación porque, si las decisiones definitivas de los tribunales fuesen en contra de la política del Fondo respecto a la admisibilidad de las reclamaciones, esto sentaría un mal precedente que podría abrir las compuertas a tales reclamaciones en el futuro. En opinión de aquellas delegaciones, era por tanto importante que el Fondo no escatimase esfuerzos para tratar de persuadir a los tribunales franceses que aceptasen sus criterios que rigen la admisibilidad de las reclamaciones.
- 3.1.26 Varias delegaciones expresaron preocupación porque el Fondo tuviera que apelar con frecuencia contra las sentencias de los tribunales que fuesen en contra de sus criterios de admisibilidad de las reclamaciones y se preguntaban si este problema se podría superar.
- 3.1.27 Considerando la importancia de esta cuestión para el buen funcionamiento del régimen de indemnización basado en los Convenios de 1992, el Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 cursase las apelaciones contra las cuatro sentencias.
- 3.1.28 El Comité tomó nota de una sentencia con fecha de 29 de enero de 2004 que dictó el Tribunal de lo civil (Juzgado de primera instancia) de Nantes con respecto a las reclamaciones de los propietarios de dos hoteles de Nantes por pérdidas puramente económicas, que se recoge en el documento 92FUND/EXC.24/2/Add.2. Se tomó nota de que estas reclamaciones habían sido rechazadas por el Fondo de 1992 ya que, en opinión del Fondo, no cumplían los criterios de admisibilidad establecidos por los órganos rectores de los Fondos puesto que no había un grado razonable de proximidad entre las pérdidas supuestas y la contaminación. Se tomó nota de que, teniendo en cuenta los criterios del Fondo, el Tribunal rechazó las reclamaciones alegando que los demandantes no habían demostrado un nexo causal entre las pérdidas supuestas y la contaminación por hidrocarburos ocasionada por el siniestro del *Erika*.
- 3.1.29 Una delegación preguntó por qué no se habían indicado los nombres de los demandantes en el documento 92FUND/EXC.24/2/Add.2 y cuál era la política del Fondo respecto a nombrar a los demandantes. Varias delegaciones señalaron que, como el Comité sólo consideraba reclamaciones desde el punto de vista de las cuestiones de principio, en general no era necesario incluir los nombres de cada demandante, aunque había habido excepciones en el pasado.
- 3.1.30 El Director manifestó que había sido práctica del Fondo nombrar a los demandantes en los documentos solamente cuando fuese pertinente hacerlo para el asunto en consideración, aunque una vez iniciada la litigación, los nombres de los demandantes eran entonces de dominio público. Varias delegaciones expresaron apoyo por mantener la práctica actual.
- 3.1.31 Una delegación manifestó que era importante que el Fondo adoptara un criterio uniforme en cuanto a revelar o retener los nombres de los demandantes en los documentos y propuso que el Director redactase criterios que rijan la política del Fondo sobre esta cuestión.

- 3.1.32 El Comité encargó al Director que presentara un documento sobre esta cuestión para su consideración en una sesión posterior.

Reclamación respecto a la reducción de impuestos de aeropuerto

- 3.1.33 El Comité tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.24/2/Add.1. Se recordó que en junio de 2001 la Cámara de Comercio e Industria (CCI) de Morbihan, que regenta el aeropuerto de Lorient Lann Bihoué, presentó una reclamación de FFfr336 793 (£35 427) por reducción de ingresos de impuestos de aeropuerto durante 2000. Se recordó además que el impuesto de aeropuerto se percibía a FFfr42,06 por pasajero, y que el demandante sostuvo que hubo una reducción de 8 007 pasajeros durante 2000 comparado con 1999.
- 3.1.34 Se recordó que en su 14ª sesión, celebrada en octubre de 2001, el Comité Ejecutivo examinó esta reclamación basada en los datos facilitados por el demandante, que indicaban que el número de pasajeros por vuelo que usa el aeropuerto varía en más del 5% de un año para otro, comparado con una disminución del 3% entre 1999 y 2000. El Comité tomó nota asimismo de que Lorient es primordialmente un aeropuerto nacional para el que los pasajeros turistas son sólo de limitada importancia. Se recordó además que el Comité decidió que se rechazase la reclamación ya que no se había demostrado que la reducción de pasajeros de 1999 a 2000 y la consiguiente reducción de ingresos de impuestos de aeropuerto fueran causadas por el siniestro del *Erika* (documento 92FUND/EXC.14/12, párrafos 3.4.67 y 3.4.68).
- 3.1.35 Se tomó nota de que en junio de 2002 el CCI redujo su reclamación a FFfr94 130 (£9 900) y que en diciembre de 2002 el CCI entabló acción judicial contra el Fondo de 1992 reclamando esta cantidad.
- 3.1.36 El Comité tomó nota de que en diciembre de 2003 el CCI presentó nuevos datos, incluidos registros del número de vuelos y pasajeros que usaron el aeropuerto en 2001 y 2002 y que, tomando en cuenta los datos adicionales facilitados por el demandante, el Director ha vuelto a examinar la evaluación original de la reclamación. Se tomó nota de que la primera evaluación hecha por los peritos del Fondo se centró en el número de pasajeros por vuelo en vez del número de pasajeros en general, pero que el Director opinaba que la ocupación por vuelo no era un buen indicador de los usuarios del aeropuerto porque el número de vuelos variaba considerablemente de un año para otro. Se tomó nota también de que los nuevos datos indican que el número de pasajeros que usaron el aeropuerto durante el periodo de reclamación (mayo a septiembre) en 1999 fue excepcionalmente alto en comparación con todos los demás años entre 1997 y 2002 y que por esa razón los peritos del Fondo no consideraron que 1999 fuese un año de referencia apropiado para utilizarlo como base para determinar cualquier efecto en 2000. Se observó además que, en opinión del Director, 2001 parecía representar un buen año de referencia en la medida en que el número de pasajeros que usaron el aeropuerto fuera del periodo de reclamación (octubre a abril) en ese año fue casi el mismo que en 2000 y que, en contraste, el número de pasajeros que usaron el aeropuerto durante el periodo de reclamación (mayo a septiembre) descendió en 2000, comparado con 2001, en un 4,92%, y la diferencia en el número de pasajeros en el periodo de reclamación entre esos dos años probablemente se haya debido a una reducción de turistas a consecuencia del siniestro. El Comité tomó nota de que el Director opinaba que, habida cuenta de los nuevos datos facilitados por el demandante, y tras volver a evaluar la reclamación sobre la base del número de pasajeros que usaron el aeropuerto, en vez de la ocupación de los vuelos, la reclamación era admisible.
- 3.1.37 Varias delegaciones expresaron sus reservas en cuanto a aprobar una reclamación, que era, en su opinión, un caso límite. La mayoría de aquellas delegaciones aceptaban que la reclamación era admisible en principio, pero consideraban que eran insuficientes las pruebas que relacionaban las supuestas pérdidas con un descenso del turismo causado por el siniestro del *Erika*. Aquellas delegaciones consideraban que se necesitaban más datos e información antes de poder alcanzar una conclusión definitiva.

- 3.1.38 Otras delegaciones, al tiempo que reconocían que esa reclamación constituía un caso límite, apoyaban la propuesta del Director debido a que ofrecía una solución pragmática y realista. Aquellas delegaciones consideraban que, si bien la caída de ingresos del aeropuerto no era en sí prueba de que se debiese a una reducción del número de turistas ocasionada por el siniestro del *Erika*, debiera darse al demandante el beneficio de la duda.
- 3.1.39 El Comité invitó al Director a llevar a cabo un nuevo estudio de la reclamación, si fuera posible empleando datos adicionales tales como los registros de pasajeros de los años 2002 y 2003, y presentar sus conclusiones al Comité en su sesión de mayo de 2004 para que el Comité pueda volver a examinar la reclamación.
- 3.1.40 El Comité tomó nota de que, hasta que hubiera vuelto a examinar la reclamación, el Fondo tendría que oponerse a ella en los procedimientos judiciales.

3.2 Zeinab

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información relacionada con el siniestro del *Zeinab*, en el que intervinieron tanto el Fondo de 1992 como el Fondo de 1971, que figura en el documento 92FUND/EXC.24/3 (véase 71FUND/AC.13/3).
- 3.2.2 El Comité recordó que la nave *Zeinab*, matriculada en Georgia y de la que se sospechaba que transportaba hidrocarburos de contrabando procedentes de Iraq, se hundió aproximadamente a 16 millas de la costa de Dubai (Emiratos Árabes Unidos, EAU) en abril de 2001. Se recordó que el *Zeinab* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad.
- 3.2.3 Se señaló que las reclamaciones en relación con la limpieza y las medidas de prevención de la contaminación se habían liquidado en £1 millón. Asimismo se tomó nota de que no se habían presentado más reclamaciones y de que las reclamaciones derivadas de este siniestro prescribirían el 14 de abril de 2004 o poco después de esta fecha.
- 3.2.4 El Comité recordó que en 2002 y 2003 los Fondos habían llevado a cabo una investigación de la identidad y paradero del propietario del *Zeinab*. Se recordó que los documentos disponibles habían confirmado que el propietario matriculado del buque era un ciudadano iraquí y que existían pruebas de que el propietario del buque era accionista de otras dos empresas no relacionadas con el transporte marítimo en los EAU. El Comité recordó que las autoridades de inmigración de los EAU habían confirmado que el propietario del buque abandonó los EAU en marzo de 2002 y que desde entonces no constaba que hubiese regresado a los EAU y que había indicios de que el propietario del buque vivía en Bagdad (Iraq).
- 3.2.5 El Comité recordó que en las sesiones de octubre de 2003 de los órganos rectores, la mayoría de las delegaciones compartía la opinión del Director de que, comoquiera que el propietario del buque no vivía en los EAU sino probablemente en Iraq, no tendría sentido recurrir contra él. El Comité recordó también, sin embargo, que algunas delegaciones habían expresado la opinión de que el hecho de que el propietario del buque viviera probablemente en Iraq no debería por sí impedir que los Fondos recurrieran contra él fuera de los EAU, siempre y cuando el propietario contase con activos contra los que poder ejecutar una sentencia favorable.
- 3.2.6 El Comité recordó que los órganos rectores decidieron que la cuestión fuese examinada de nuevo antes de expirar el plazo de prescripción de tres años (14 de abril de 2004). Se recordó también que se había decidido que el Director investigase más a fondo la solvencia financiera de las dos empresas en las que supuestamente tenía acciones el propietario del buque, también si todavía tenía dichas acciones y, si fuera así, el valor de las mismas (documentos 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.5.19 y 71FUND/AC.12/22, párrafo 15.8.18).

- 3.2.7 El Comité señaló que investigaciones posteriores habían revelado que el propietario del buque poseía el 25% de las acciones en relación con una de las dos empresas referidas en el párrafo 3.2.4, que tiene un capital autorizado de acciones de AED300 000 (£50 000). Se señaló que aunque el derecho de los EAU exige que las empresas presenten informes financieros anuales al Ministerio de Economía y Comercio, los abogados de los Fondos hallaron que no se dispone de registros públicos en relación con el estado financiero de esa empresa. La investigación ha indicado asimismo que un familiar del propietario del buque y un ciudadano de los EAU son propietarios de la segunda empresa pero que el propietario del *Zeinab* no tiene interés financiero en esta empresa. El Comité tomó nota de que ambas empresas tenían oficinas pequeñas con una reducida plantilla en el puerto de Hamriyah, en Dubai. El Comité tomó nota también de que los abogados de los Fondos han manifestado que el único bien que posee directamente en los EAU el propietario del *Zeinab* parece consistir en un automóvil de tres años cuya matrícula no se ha renovado desde octubre de 2002.
- 3.2.8 El Comité tomó nota de que el propietario del buque podría estar viviendo ilegalmente en los EAU con una nueva identidad.
- 3.2.9 El Comité tomó nota de que con respecto a la cuestión de si los Fondos deben recurrir contra el propietario del *Zeinab*, los abogados de los Fondos habían aconsejado que, conforme al derecho de los EAU, ese tipo de acciones judiciales se puede incoar presentando una reclamación ante los tribunales de los EAU antes de expirar el plazo de prescripción de tres años. El Comité señaló también que la notificación judicial al demandado (que asume el tribunal) podría ser efectuada después de caducar ese plazo ya sea directamente (lo que probablemente sea difícil, si no imposible) o mediante la publicación de avisos en la prensa local. Se señaló que el abogado de los Fondos había expresado la opinión además de que los Fondos tienen una perspectiva razonable de obtener una sentencia favorable contra el propietario del buque. Se tomó nota de que, no obstante, habían manifestado que sería sumamente difícil hacer cumplir una sentencia contra el propietario del buque porque no se había comprobado que se encontrase en los EAU y no había pruebas que sugieran que posee allí bienes sustanciales. Se señaló además que los abogados de los Fondos habían manifestado además que se tardaría hasta un año en obtener una sentencia del tribunal de primera instancia, que el demandado tendría un derecho ilimitado de apelación, primero al Tribunal de Apelación de Dubai y en segundo lugar al Tribunal de Casación, y que estas apelaciones podrían traducirse en que el proceso durase hasta tres años. Se tomó nota además de que era posible, sin embargo, que el propietario del buque no se personase ante el tribunal incluso si se le hubiese notificado judicialmente, y entonces podía obtenerse más rápidamente una sentencia en rebeldía.
- 3.2.10 El Comité tomó nota de que los abogados de los Fondos habían indicado que el coste del procedimiento judicial (excluyendo los honorarios del tribunal) en el Tribunal de Primera Instancia podría alcanzar \$45 000 (£24 000), que, si el caso pasase al Tribunal de Casación, los costes podrían alcanzar US\$75 000 (£40 000) y que se contraerían más costes si fuera necesario el procedimiento de ejecución. Se señaló que los costes podrían ser considerablemente más elevados si el propietario del buque presentase argumentos complejos pero serían considerablemente más bajos si el propietario del buque no impugnase la cuestión. Han indicado asimismo que, en el caso de que se obtenga una sentencia favorable, los costes judiciales serían recuperables pero los honorarios de los abogados y los costes de ejecución sólo serían recuperables en una cuantía nominal.
- 3.2.11 El Comité tomó nota que, en lo que respecta a incoar recurso en Iraq contra el propietario del *Zeinab*, los abogados de los Fondos en los EAU habían manifestado que funcionaban los tribunales civiles en Iraq. Se señaló también que han indicado asimismo que, a fin de que los tribunales iraquíes presenten notificación judicial al propietario del buque en Iraq, los Fondos tendrían que facilitar al Tribunal una dirección específica en la que se pudiera presentar dicha notificación al propietario del buque, lo que puede resultar problemático ya que no funcionan los ministerios pertinentes y los tribunales iraquíes no permitirán que se efectúe la notificación mediante publicación en la prensa iraquí a menos que se pueda proporcionar una dirección

específica del propietario en Iraq. Se señaló además que, sin embargo, los abogados de los Fondos no saben si el propietario del buque está en Iraq y, en caso afirmativo, su paradero o si cuenta con bienes allí. Se señaló además que los abogados de los Fondos habían expresado la opinión de que los tribunales iraquíes pudieran no asumir jurisdicción en una acción contra el propietario del buque porque el *Zeinab* estaba inscrito en Georgia y el siniestro había tenido lugar en aguas territoriales de los EAU.

- 3.2.12 El Comité señaló que como era poco probable que los Fondos recuperasen algo del propietario del buque a consecuencia de una acción de recurso que prosperase, el Director cuestionó si tenía sentido entablar recurso en los EAU contra él. Se tomó nota que el Director había sugerido que los órganos rectores tal vez deseen considerar si los FIDAC debieran entablar recurso en los EAU en el caso del *Zeinab*, como en el caso del *Al Jaziah 1*, a fin de demostrar su apoyo por los empeños para disuadir la explotación de buques deficientes. El Comité señaló que el Director había considerado que, en todo caso, no tendría sentido que los FIDAC entablaran recurso contra el propietario del buque en Iraq.
- 3.2.13 La mayoría de las delegaciones expresó la opinión de que, habida cuenta de que las posibilidades de que prosperase una acción de recurso eran escasas, el Fondo no debería entablar recurso contra el propietario del *Zeinab*. Algunas delegaciones hicieron hincapié en que la inviabilidad de entablar una acción de recuperación contra el propietario del buque era la única justificación para decidir no entablar un recurso.
- 3.2.14 Si bien aceptaron el punto de vista mayoritario por razones prácticas, dos delegaciones señalaron sin embargo que hubieran preferido que los Fondos entablaran procedimientos contra el propietario del buque, incluso si había pocas probabilidades de éxito o no las había en absoluto, ya que en su opinión era muy importante que el Fondo se pronunciase en contra de los buques deficientes y las prácticas navieras que no cumplen las normas.
- 3.2.15 Recalcando que los FIDAC deberían en principio entablar una acción de recurso a fin de disuadir la utilización de buques deficientes, el Comité Ejecutivo decidió no interponer una acción de recurso contra el propietario del *Zeinab* alegando únicamente que sería sumamente difícil entablarla por motivos jurídicos y prácticos.

3.3 Siniestros del *Duck Yang*, *Kyung Won* y *Jeong Yang*

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.24/4 con respecto a los siniestros del *Duck Yang* y del *Kyung Won*, que sucedieron ambos el 12 de septiembre de 2003 y al siniestro del *Jeong Yang*, que se produjo el 23 de diciembre de 2003, todos en la República de Corea.

Duck Yang

- 3.3.2 El Comité recordó que las estachas de amarre del buque tanque coreano *Duck Yang* se rompieron en el puerto de Busán (República de Corea), a consecuencia de fuertes vientos y marejada creados por el tifón 'Maemi', abordando una gabarra y la pared de un muelle en el embarcadero central del puerto antes de acostarse y hundirse. Se recordó que un estimado de 300 toneladas de fueloil pesado se habían derramado de dos tanques de carga cuyas tapas de registro estaban abiertas y de otro tanque de carga cuyo forro exterior se había perforado. También se recordó que el propietario del buque había contratado a una empresa local de salvamento, que logró izar el buque del agua por medio de grúas flotantes y que los hidrocarburos restantes a bordo fueron transferidos a otro buque tanque.
- 3.3.3 Se recordó que el *Duck Yang* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación de la Korea Shipping Association (KSA).

- 3.3.4 Se recordó que los hidrocarburos se habían extendido por todos los confines del puerto de Busán, a consecuencia de lo cual quedaron contaminados los cascos de más de 100 buques y que la limpieza de los cascos de algunos buques resultó difícil debido a la accesibilidad restringida entre los buques y las paredes de los muelles, y los cambios en francobordo de los buques al cargar o descargar el cargamento. Se recordó también que varios embarcaderos resultaron tan contaminados que los buques no pudieron atracar en el muelle hasta que se limpiaron.
- 3.3.5 El Comité recordó que a consecuencia del confinamiento de los hidrocarburos en las zonas portuarias, el impacto en las pesquerías fue mínimo pero que varios restaurantes de marisco crudo, que extraen agua del mar para sus tanques de retención, tuvieron que interrumpir su actividad debido a la presencia de hidrocarburos.
- 3.3.6 Se recordó que el límite aplicable al *Duck Yang* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,5 millones). También se recordó que en su 22ª sesión, celebrada en octubre de 2003, el Comité Ejecutivo había autorizado al Director a liquidar reclamaciones derivadas del siniestro en la medida en que no diesen lugar a cuestiones de principio que no hubiesen sido previamente examinadas por los órganos rectores de los Fondos (documento 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.11.10).
- 3.3.7 El Comité señaló que se habían evaluado las reclamaciones con respecto a los costes de las medidas preventivas y de la limpieza incluyendo la limpieza de los cascos de más de 100 buques, por un total de Won 3 695 millones (£1,7 millones) en Won 2 883 millones (£1,4 millones) y que las reclamaciones ascendían a un total de Won 46 millones (£22 000) por daños materiales y por pérdidas económicas resultantes de la interrupción de las operaciones de los buques en el puerto de Busán se habían evaluado en Won 43 millones. Se señaló que se esperaban más reclamaciones por daños a bienes y pérdidas económicas consiguientes y que por lo tanto, era demasiado pronto para saber si la cuantía total de las reclamaciones resultantes de este siniestro excederá de la cuantía de limitación aplicable al *Duck Yang*.

Kyung Won

- 3.3.8 El Comité Ejecutivo recordó que la gabarra tanque coreana *Kyung Won* (144 AB), estando amarrada cerca del puerto de Gwangyang, islas de Namhae, República de Corea, encalló en el rompeolas de la aldea de Yu Po cuando pasaba el tifón 'Maemi', lo que provocó un derrame de aproximadamente 100 toneladas de fueloil pesado. Se recordó también que quedaron contaminados por los hidrocarburos aproximadamente 14 km. de litoral, a lo largo del cual se sitúan 17 aldeas de pescadores. También se recordó que las actividades de pesca y maricultura emprendidas en la zona comprenden la recogida intermareal de productos marinos, pesca costera con naves, y redes fijas, cetarias y criaderos en tierra que producen una serie de productos marinos.
- 3.3.9 Se señaló que la Policía Marítima, un contratista privado de limpieza y la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) desplegaron 31 naves de respuesta para emprender las operaciones de limpieza y que estas operaciones habían terminado el 17 de septiembre, quedando los hidrocarburos restantes atrapados en las orillas. También se tomó nota de que dos contratistas de limpieza privados que trabajaron bajo la dirección de la KMPRC habían organizado las operaciones de limpieza de la costa, que fueron llevadas a cabo por mano de obra local de las comunidades pesqueras afectadas y que dichas operaciones finalizaron a mediados de diciembre de 2003.
- 3.3.10 El Comité recordó que en el momento del siniestro, el *Kyung Won*, no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía ningún seguro de responsabilidad y que parecía que el seguro de responsabilidad terminó en mayo de 2002 cuando el propietario del buque se

declaró en quiebra, y desde entonces los antiguos empleados del propietario del buque habían seguido explotando la nave como gabarra de suministro.

- 3.3.11 Se recordó que en su 22ª sesión, celebrada en octubre de 2003, el Comité Ejecutivo había autorizado al Director a liquidar reclamaciones de indemnización resultantes del siniestro del *Kyung Won* en la medida en que estas no planteasen cuestiones de principios que los órganos rectores de los Fondos no hayan examinado previamente. Se recordó además que, puesto que el *Kyung Won* no tenía seguro de responsabilidad por contaminación y era poco probable que el propietario del buque contase con los recursos financieros para efectuar pagos de indemnización significativos, el Comité había decidido que el Fondo de 1992 debería pagar las reclamaciones acordadas incluso si el propietario del buque no había efectuado ningún pago. (documento 92FUND/EXC.22/14, párrafos 3.11.17 - 3.11.18).
- 3.3.12 El Comité tomó nota de que se han liquidado y pagado en Won 2 921 millones (£1,3 millones) reclamaciones que ascendían a un total de Won 3 117 millones (£1,5 millones) con respecto a los costes de limpieza y de las medidas preventivas y de que no se esperan más reclamaciones en estas categorías. También se señaló que los peritos coreanos del Fondo estaban evaluando estas reclamaciones por un total de Won 3 268 millones (£1,6 millones) presentadas por 18 asociaciones de pesquerías de aldeas en febrero de 2004 con respecto a pérdidas en los sectores de la pesca y la maricultura.
- 3.3.13 El Comité tomó nota de que en noviembre de 2003, el Director había examinado si el Fondo debía registrar el embargo del *Kyung Won*, con vistas a obtener la recaudación de la subasta pública del buque en el caso de que el Fondo obtuviese una sentencia contra el propietario del buque en lo que respecta a las reclamaciones subrogadas. Se señaló que en diciembre de 2003 los abogados del Fondo habían informado al Director de que el valor del *Kyung Won* oscilaba entre Won 70 y 80 millones (£33 000 – £38 000) y de que el propietario había hipotecado el buque en Won 50 millones (£23 000). Se tomó nota además de que, en vista de los costos que entraña probablemente proceder a una reclamación y del valor limitado del *Kyung Won* en relación con el riesgo total de las reclamaciones del Fondo de 1992, el Director había decidido que no tenía sentido que el Fondo embargase el buque en relación con una posible reclamación subrogada.

Jeong Yang

- 3.3.14 El Comité Ejecutivo tomó nota de que poco después de que zarpara de la terminal L-G Caltex cerca de Yeosu (República de Corea) el 23 de diciembre de 2003, el buque tanque coreano *Jeong Yang* (4 061 AB), que iba cargado, abordó al buque tanque coreano *Sung Hae* (5 914 AB), que no llevaba carga y de que a consecuencia del abordaje se abrieron brechas en dos de los tanques de carga del *Jeong Yang*, lo que había provocado el derrame de unas 700 toneladas de fueloil pesado. Se señaló que, mientras trataba de evitar el abordaje, el *Jeong Yang* había encallado en una orilla fangosa pero se había puesto a flote de nuevo con la ayuda de un remolcador. El Comité también tomó nota de que el cargamento restante a bordo del *Jeong Yang* fue descargado el 24 de diciembre de 2003.
- 3.3.15 Se señaló que debido al elevado punto de fusión de los hidrocarburos y a la temperatura ambiente del mar, los hidrocarburos derramados se habían solidificado y se habían transformado en masas compactas de hasta 10 centímetros de espesor y que la marea había empujado los hidrocarburos hacia la terminal desde la que había zarpado el buque, lo que permitió al personal de la terminal contener la mayor parte de los hidrocarburos utilizando una barrera flotante desplegada permanentemente. También se señaló que en un trecho de 4 kilómetros de la costa de la isla de Myodo, situada al norte de la terminal, y en un trecho de 22 kilómetros del litoral de Namhaedo, al este de la terminal, habían quedado atrapadas bolas de alquitrán de hasta 20 centímetros de diámetro.

- 3.3.16 El Comité tomó nota de que el *Jeong Yang* estaba inscrito en la Sveriges Angfartygs Assurans Förening (Swedish Club) y el *Sung Hae* en la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club).
- 3.3.17 Se señaló que a fin de hacer frente a los hidrocarburos en el agua se movilizaron unos 60 buques, entre los que cabe citar naves especializadas en lucha contra la contaminación y buques pesqueros. Se tomó nota asimismo de que, debido a la naturaleza de los hidrocarburos se habían utilizado métodos mecánicos de recolección consistentes en cucharones de almejas y palas cargadoras de ataque frontal instaladas en gabarras. El Comité tomó nota de que al 31 de diciembre de 2003 se habían recuperado todos los hidrocarburos que se hallaban dentro de la barrera flotante en la terminal y otros hidrocarburos flotantes, y había comenzado la limpieza y el repliegue del equipo.
- 3.3.18 Se señaló que se habían desplegado barreras flotantes alrededor de las tomas de agua del mar de tres centrales eléctricas y una acería situadas al norte de la terminal y que la limpieza manual de las costas se había llevado a cabo rápida y eficazmente debido a la naturaleza sólida de los hidrocarburos, que impidió que se extendieran en superficies y que penetrasen en los sedimentos de la playa.
- 3.3.19 El Comité tomó nota de que se habían recogido unas 590 toneladas de desechos líquidos y 755 toneladas de desechos sólidos como resultado de las operaciones de limpieza, de que de conformidad con las leyes coreanas, está prohibido el reprocesamiento y el reciclaje de los desechos oleosos, y de que por consiguiente todos los desechos debían ser incinerados.
- 3.3.20 El Comité señaló que, a consecuencia del éxito de la contención de la mayor parte de los hidrocarburos en la terminal, el impacto del derrame en las pesquerías y la maricultura fue limitado. También se señaló que el despliegue de barreras flotantes en torno a las tomas de agua del mar se llevó a cabo con éxito y por lo tanto no fue necesario cerrar ninguna de las centrales eléctricas ni la acería.
- 3.3.21 Se señaló que al 5 de febrero de 2004 no se había presentado ninguna reclamación de indemnización. El Comité tomó nota de que los peritos coreanos designados por el Swedish Club y el Fondo de 1992 habían estimado, de forma preliminar, que los costos de la limpieza ascenderían aproximadamente a Won 3 700 millones (£1,7 millones) y que se prevé que se presenten algunas reclamaciones por daños ocasionados a bienes y por pérdidas económicas.
- 3.3.22 Se tomó nota de que la cuantía de limitación aplicable al *Jeong Yang* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,5 millones de DEG (£3,8 millones) y de que era demasiado pronto para predecir si la cuantía total de reclamaciones excederá dicha suma.
- 3.3.23 La delegación coreana indicó que las autoridades coreanas habían organizado una operación de respuesta al siniestro con gran éxito, que había reducido considerablemente el impacto de la contaminación. Dicha delegación manifestó la esperanza de que el Fondo de 1992 ayudaría en todo lo posible a fin de acordar las reclamaciones derivadas del siniestro.
- 3.3.24 El Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a acordar las reclamaciones derivadas del siniestro en la medida en que no planteen cuestiones de principios que no hayan examinado previamente los órganos rectores de los Fondos.
- 3.4 Prestige
- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en los documentos 92FUND/EXC.24/5, 92FUND/EXC.24/5/Add.1 y 92FUND/EXC.24/5/Add.2 con respecto al siniestro del *Prestige*, que sucedió el 13 de noviembre de 2002, con respecto a las operaciones de limpieza en España, Francia y Portugal y el impacto del derrame en estos países. Se recordó

que los hidrocarburos habían incluso llegado hasta el estrecho de Dover, contaminando ligera e intermitentemente las costas francesas e inglesas del canal de la Mancha.

- 3.4.2 Se señaló que en diciembre de 2003, tras efectuar pruebas en el Mediterráneo y luego en el lugar del siniestro, el Gobierno español decidió que la carga restante en el pecio se extrajese mediante lanzaderas rígidas de aluminio que se llenan por gravedad a través de perforaciones practicadas en los tanques. Se señaló que estas lanzaderas de aluminio, una vez llenas, permanecerán a unos 40 metros de profundidad y que desde allí los hidrocarburos serían calentados y bombeados a un barco de superficie. También se tomó nota de que los hidrocarburos que queden en el pecio tras la operación de extracción se someterían a la bio-remediación.
- 3.4.3 Se recordó que previendo un gran número de reclamaciones, y tras consultar con las autoridades españolas y francesas, el asegurador P&I del propietario del buque, el London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club) y el Fondo de 1992 habían establecido Oficinas de Reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia).

Situación con respecto a las reclamaciones

- 3.4.4 El Comité tomó nota de que al 23 de enero de 2004 la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 488 reclamaciones por un total de €83,5 millones (£411 millones), entre ellas dos reclamaciones del Gobierno español, la primera de €83,7 millones (£270 millones) presentada en octubre de 2003 y la segunda de €4,6 millones (£31 millones) presentada en enero de 2004. Se tomó nota de que las reclamaciones del Gobierno español se refieren a los costes contraídos hasta el final de septiembre de 2003 respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, pagos de indemnización a pescadores y mariscadores, desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración y costes relativos a campañas publicitarias. Se señaló además que se esperaba una tercera reclamación del Gobierno español en las próximas semanas.
- 3.4.5 El Comité tomó nota de que la primera reclamación recibida del Gobierno español fue evaluada provisionalmente por el Director en €107 millones (£75 millones) y de que otras 170 reclamaciones, por un total de € 423 343 (£5,9 millones), habían sido evaluadas en € 372 385 (£966 000). Se señaló que muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los demandantes. El Comité señaló que se han efectuado pagos provisionales de un total de € 457 (£1 030) al 15% de las cuantías valorizadas respecto a nueve de las reclamaciones evaluadas. Se tomó nota de que de las 161 reclamaciones evaluadas que no se han pagado, 72 se han rechazado, en su mayoría porque el demandante no ha demostrado haber sufrido pérdida, 52 reclamaciones esperan respuesta del demandante a la oferta de pago, una reclamación ha sido retirada y 36 reclamaciones están siendo examinadas por el London Club y el Fondo.
- 3.4.6 El Comité señaló que al 23 de enero de 2004, se habían recibido 170 reclamaciones por un total de €7,4 millones (£5,2 millones) en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos, 24 reclamaciones por €28 515 (£372 000) se habían evaluado en €60 824 (£254 000), las 146 reclamaciones restantes están siendo evaluadas por los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992. Cinco reclamaciones han sido rechazadas. Se tomó nota de que un pago de €10 470 (£7 370) se había efectuado al 15% de la cuantía evaluada y de que el Club y el Fondo estaban examinando las reclamaciones evaluadas restantes.
- 3.4.7 El Comité señaló también que se esperan reclamaciones respecto a la limpieza y medidas preventivas en Portugal y que las autoridades portuguesas no habían presentado ninguna reclamación pero habían señalado que los costes de la limpieza ascendían a unos €3 millones (£1,2 millones) y que las pérdidas del sector pesquero ascendían a €0,25 millones (£100 000) aproximadamente.

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades españolas

- 3.4.8 El Comité recordó que el Gobierno español y las autoridades regionales habían efectuado pagos de unos €40 (£28) 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 en 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 señaló que algunos de estos pagos se han incluido en reclamaciones subrogadas de las autoridades españolas en virtud del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992, y que se esperaba que se presentasen en un futuro próximo nuevas reclamaciones subrogadas.
- 3.4.9 Se señaló que el Gobierno español había prestado ayuda también a otras personas y empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos en forma de desgravación fiscal y dispensas de los pagos de la seguridad social.
- 3.4.10 El Comité recordó que el Gobierno español había puesto a disposición de los perjudicados de la contaminación facilidades de crédito por un total de €100 millones (£70 millones). Se recordó además que como los daños objeto de solicitud de préstamos llegaron a formar la base de las reclamaciones contra el Fondo, ya sea directamente o por subrogación, el Fondo, a solicitud del Gobierno español, había acordado prestar asistencia en el desempeño de esas valoraciones. Se señaló que al 23 de enero de 2004, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido solicitudes de valoración de las pérdidas de 41 solicitantes de préstamos por un total de €250 351 (£178 000), que se habían evaluado treinta y seis solicitudes sobre la base de los documentos presentados en un total de €2 937 (£59 000) y que tres solicitudes habían sido devueltas a solicitud del Gobierno español y dos no se podían evaluar debido a falta de información.
- 3.4.11 El Comité recordó que en junio de 2003 el Gobierno español había aprobado legislación en forma de un Real Decreto-Ley que ponía a disposición €60 millones (£112 millones) para indemnizar íntegramente a los damnificados de la contaminación y que en virtud de este Decreto el Gobierno español adquirirá por subrogación los derechos de aquellos damnificados que decidan reclamar conforme a esta legislación. Se recordó que para recibir indemnización los demandantes debían presentar sus reclamaciones antes del 31 de diciembre de 2003, renunciar al derecho a reclamar indemnización de cualquier otra forma en relación con el siniestro del *Prestige*, y transferir sus derechos de indemnización al Gobierno español. Se señaló que el Decreto prevee que la evaluación de las reclamaciones se efectuará según los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 pero que todavía no se había decidido el procedimiento para la evaluación de las reclamaciones presentadas en virtud de este Real Decreto Ley.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 3.4.12 El Comité señaló que el juzgado de Corcubión (España) está llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro en el contexto de un proceso penal. Se indicó que el juzgado investiga el papel del capitán del *Prestige* y de un funcionario que participó en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España. Se señaló también que la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, bajo la autoridad del Ministerio español de Infraestructura y Obras Públicas, está reuniendo la información necesaria para poder emitir un informe sobre el siniestro del *Prestige* pero que dada la envergadura del mismo, la investigación tardará algún tiempo en concluirse.
- 3.4.13 En cuanto a Francia, el Comité tomó nota de que un juez de instrucción de Brest está llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.
- 3.4.14 Se señaló que el Fondo de 1992 sigue estas investigaciones a través de sus abogados españoles y franceses.

Acciones judiciales en España

- 3.4.15 El Comité tomó nota de que 1 848 demandantes que supuestamente habían sufrido pérdidas a consecuencia del siniestro se habían unido a los procedimientos judiciales ante el juzgado de Corcubión (España), de que no se habían facilitado al juzgado detalles de las pérdidas y de que algunos de estos demandantes habían presentado reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de La Coruña.

Acciones judiciales en Francia

- 3.4.16 El Comité tomó nota de que, a petición de varias comunas, el Tribunal Administrativo de Burdeos había designado peritos para determinar el alcance de la contaminación en varias localidades de la zona afectada y que los peritos judiciales habían celebrado varias reuniones. Se señaló que en julio de 2003 cinco ostricultores habían comenzado un procedimiento sumario contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992, ante el Tribunal de Comercio de Marennes solicitando pagos provisionales de cuantías por un total aproximado de €400 000 (£282 040) y que está prevista una audiencia para marzo de 2004.

Acciones judiciales en Estados Unidos

- 3.4.17 El Comité tomó nota de que el Estado español ha entablado acción judicial 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 estima excederán de US\$700 millones (£390 millones). Se tomó nota de que el Estado español ha sostenido entre otras cosas que la ABS ha sido negligente en la inspección del *Prestige* y no ha detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y ha sido negligente al conceder la clasificación. Se tomó nota también de que ABS ha negado la alegación hecha por el Estado español y a su vez ha entablado acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado sufrió daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. Se tomó nota además de que ABS ha hecho una contrademanda solicitando que se ordene al Estado a compensar a la ABS por cualquier cuantía que ABS esté obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*.
- 3.4.18 El Comité tomó nota también de que las autoridades regionales del País Vasco han 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), argumentando entre otras cosas que ABS había incumplido su deber de inspeccionar suficientemente el *Prestige* y había clasificado el buque como navegable cuando no lo era. Se tomó nota también de que el Tribunal de Houston había decidido que la acción se transfiriese al Tribunal federal de primera instancia de Nueva York.

Cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992

- 3.4.19 El Comité recordó que la cuantía de limitación aplicable al *Prestige* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era aproximadamente 18,9 millones de DEG o €2 777 986 (£16 millones) y que el 28 de mayo de 2003 el propietario del buque había depositado €2 777 986 en el Tribunal de lo penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación.
- 3.4.20 Se recordó que, aplicando los principios estipulados en el caso del *Nakhodka*, el Comité Ejecutivo decidió en febrero de 2003 que la conversión a euros de la cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud del Fondo de 1992 en el caso del *Prestige*, 135 millones de DEG, se hiciese sobre la base del valor del euro con referencia al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de las Decisiones del Comité de dicha sesión, es decir el

7 de febrero de 2003, y que por consiguiente la cuantía máxima disponible para la indemnización correspondía a €71 520 703 (£121 millones).

Pagos al Gobierno español

- 3.4.21 Se recordó que en la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2003 la delegación española propuso que el Fondo de 1992 anticipase a cuenta los pagos al Gobierno español y a los Gobiernos de otros Estados afectados que deseen recibir tales anticipos, a reserva de ciertas condiciones. Se recordó asimismo que, conforme a la propuesta, los pagos se basasen en una estimación de los daños por el Director y que si resultase de la liquidación final que a un determinado Estado se le hubiera anticipado más de lo que le correspondiera, éste devolvería el exceso de pago correspondiente. Se recordó además que, según la propuesta, un Estado que recibiera adelantos debería aportar las garantías necesarias al respecto y el Fondo se reservaría un porcentaje suficiente para que pueda hacer frente a los pagos a efectuar a aquellos afectados que se dirijan directamente a este. El Comité recordó también la declaración de la delegación española de que el Gobierno español había adoptado medidas que permitirían a todos los demandantes recibir el 100% de sus pérdidas probadas, determinadas por el Fondo de 1992 según los criterios de este último. Se recordó que, dada la importancia de la cuestión y las ramificaciones que entraña, el Comité Ejecutivo decidió remitir a la Asamblea la decisión sobre esta propuesta.
- 3.4.22 Se recordó que el Director había informado a la Asamblea de que realizaría una evaluación provisional de toda reclamación presentada por el Gobierno de España y que efectuaría un pago del 15% de la cuantía evaluada, como lo autorizó el Comité Ejecutivo (documento 92FUND/A.8/30, párrafo 20.28).
- 3.4.23 Se recordó que, teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales del siniestro del *Prestige*, la Asamblea había decidido lo siguiente (documento 92FUND/A.8/30, párrafo 20.29):
- a) La Asamblea autorizó al Director, a reserva de una evaluación general efectuada por el Director de los daños admisibles totales en España derivados del siniestro del *Prestige*, a efectuar el pago de la diferencia entre el 15% de la cuantía evaluada de la reclamación presentada el 2 de octubre de 2003 y el 15% de dicha reclamación presentada (15% de €383,7 millones = 57 555 000) y también a reserva de que el Gobierno de España facilite una garantía de una institución financiera, no del Estado español, que tuviera la solvencia financiera estipulada en las Directrices Internas de Inversiones del Fondo de 1992, a fin de proteger al Fondo de 1992 contra una situación de exceso de pago.
 - b) La Asamblea decidió que dicha garantía cubriría la diferencia entre el 15% de la cuantía evaluada de la reclamación presentada el 2 de octubre de 2003 y el 15% de esa reclamación presentada (15% de €383,7 millones = €57 555 000). Además, se decidió que el pliego de condiciones de la garantía deberá ser a satisfacción del Director.
 - c) La Asamblea encargó al Director que facilite información completa sobre evaluaciones y pagos de conformidad con el párrafo a) y ofrezca las explicaciones que precise cualquier Estado Miembro.
 - d) La Asamblea decidió además que el Comité Ejecutivo revisase en su próxima sesión los pagos efectuados. También se decidió que, si el Comité redujese la cuantía del pago, se tendría que reembolsar la diferencia.
 - e) Se decidió también que, si cualquier otro Estado que haya sufrido pérdidas relacionadas con el siniestro del *Prestige* formula una solicitud de pagos en las mismas condiciones, dicha solicitud deberá remitirse al Comité Ejecutivo.

- 3.4.24 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el Anexo II del documento 92FUND/EXC.24/5 respecto a la evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español y la evaluación general del total de los daños admisibles en España.
- 3.4.25 El Director expresó la apreciación del Fondo de 1992 por la excelente cooperación entre las autoridades españolas y el Fondo desde las sesiones de octubre de 2003. Mencionó que el Gobierno español había nombrado una persona de contacto en cada Ministerio y que habían tenido lugar varias reuniones útiles entre los representantes de las autoridades españolas y los peritos del Fondo que habían facilitado sumamente las evaluaciones.
- 3.4.26 Se tomó nota de que, con la asistencia de una serie de expertos, el Director llevó a cabo una evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español, que basándose en la documentación facilitada, llegó a una evaluación preliminar de €107 millones (£75 millones) y que sobre esa base el Fondo de 1992 efectuó un pago al Estado español de €6 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional.
- 3.4.27 Además se tomó nota de que el Director, con la asistencia de una serie de expertos, había llevado a cabo una evaluación general del total de los daños admisibles en España, que concluyó en que dichos daños admisibles serían al menos de €303 millones (£213,4 millones). El Comité tomó nota de que, sobre esa base, y como lo autorizó la Asamblea, el Director efectuó un pago adicional al Estado español de €41 505 000 (£28,8 millones), correspondiente a la diferencia entre el 15% de €383,7 millones o €57 555 000 y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, €6 050 000. Se tomó nota de que ese pago se efectuó contra una garantía bancaria que cubre la diferencia arriba mencionada (esto es €41 505 000) por el Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y el compromiso del Gobierno español de reembolsar toda cuantía o cuantías que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea hasta €41 505 000. Se tomó nota asimismo de que, según las condiciones de la garantía, el banco abonaría al Fondo de 1992, hasta la suma de la garantía, la cuantía o cuantías que solicite el Director sin que tenga que demostrar el derecho del Fondo al reembolso.
- 3.4.28 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el pago al Estado español de un total de €57 555 000 (£39 914 906) se efectuó el 17 de diciembre de 2003.
- 3.4.29 El Comité Ejecutivo tomó nota de una declaración del Director en el sentido de que las evaluaciones llevadas a cabo respecto a la reclamación del Gobierno español y el total de los daños admisibles en España constituyen estimaciones muy conservadoras. Se tomó nota de que la reclamación original del Gobierno español, examinada por los expertos del Fondo, cubre solamente el plazo hasta el 31 de julio de 2003, que muchos de los conceptos incluidos en aquella reclamación no habían sido abordados por falta de información, que otro tanto sucede con respecto a los gastos contraídos por los gobiernos regionales de las zonas afectadas, que las pérdidas de la pesca se han evaluado sobre la base de datos estadísticos generales y no con datos efectivos relativos a demandantes específicos y que por lo tanto era probable que las estimaciones se elevarían sustancialmente a medida que se disponga de más información y documentación.
- 3.4.30 Habiendo examinado las evaluaciones efectuadas por el Director, el Comité Ejecutivo agradeció al Director por la explicación clara y transparente de su evaluación sobre la reclamación del Gobierno español y su evaluación general sobre las pérdidas globales en España.

Estimaciones del coste del siniestro

- 3.4.31 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.24/5/Add.1 en cuanto a las estimaciones del coste del siniestro y la cuestión del nivel de los pagos, así como la información facilitada por las delegaciones española y francesa en los documentos 92FUND/EXC.24/5/1 y 92FUND/EXC.24/5/2.

- 3.4.32 Al presentar el documento 92FUND/EXC.24/5/1 la delegación española expresó su gratitud al Director, el personal de la Secretaría y los expertos contratados por el Fondo por todos sus esfuerzos al llevar a cabo una evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español y la evaluación general de las pérdidas en España, que habían facilitado el pago rápido de indemnización a los demandantes.
- 3.4.33 El Comité tomó nota de que, excepto cinco, todas las playas de España estaban ahora totalmente limpias, que se habían empleado más de 1,2 millones de días-hombre en la limpieza de la costa y operaciones de restablecimiento y que se habían generado unas 90 000 toneladas de residuos oleosos. Se tomó nota de que el contrato para eliminar los hidrocarburos restantes del *Prestige* había sido firmado entre el Gobierno español y Repsol YPF y que se esperaba que los trabajos, que debían tener lugar entre mayo y octubre de 2004, concluyesen con un coste total de €9,3 millones.
- 3.4.34 Se tomó nota de que el Gobierno español había estimado el total de los daños en España en €34,8 millones. Se tomó nota asimismo de que aproximadamente 24 000 personas del sector de pesca habían sido afectadas por la contaminación del *Prestige*, de las cuales unas 23 000 habían presentado reclamaciones al Gobierno español al amparo del Real Decreto Ley y que, además, se habían recibido unas 5000 reclamaciones al amparo del Real Decreto Ley de personas y empresas de los sectores de maricultura, turismo y otros. El Comité tomó nota de que aproximadamente €75 millones estaban disponibles actualmente para el pago de indemnización de conformidad con el Real Decreto Ley, €7,5 millones de los cuales se habían recibido del Fondo de 1992 y €7,5 millones de otras fuentes.
- 3.4.35 El Comité observó que el Gobierno español recibió casi 29 000 solicitudes de indemnización por parte de los afectados por el siniestro del *Prestige*, que deseaban utilizar el mecanismo de pago anticipado previsto en el Real Decreto Ley de junio de 2003. Asimismo, se observó que de ellas, unas 22 800 solicitudes se referían a los colectivos de trabajadores del mar que se acogerían al sistema de cálculo mediante estimación objetiva o baremo. Unas 5 000 solicitudes de otros colectivos serán objeto de una valoración individualizada. El Comité tomó nota de que tras la correspondiente verificación de que las solicitudes cumplían los requisitos previsto en el Real Decreto-Ley, a día de hoy se han firmado convenios de anticipo con 11 700 afectados de Galicia y Asturias. Se indicó además que en esta semana, se firmará el convenio con un millar de afectados de Cantabria. Ello supone que habremos alcanzado un acuerdo con el 60 por ciento de los afectados por un importe de €2 millones (£42 millones). La delegación española informó al Comité que se espera abonar las indemnizaciones al resto de los afectados que han presentado sus solicitudes en las próximas semanas, una vez que se complete la tramitación de los expedientes.
- 3.4.36 Al presentar el documento 92FUND/EXC.24/5/2, la delegación francesa confirmó que la contaminación se había extendido al norte entre la Vandea y la desembocadura del Sena, aunque los niveles de contaminación eran mucho menores que a lo largo de la costa aquitana.
- 3.4.37 Se tomó nota de que las encuestas realizadas sobre el impacto de la contaminación entre el departamento de la Vandea y el departamento del Sena Marítimo habían indicado que no hubo daños en los sectores de la pesca y del marisco y que la temporada turística en la Vandea había sido, en conjunto, satisfactoria.
- 3.4.38 Se tomó nota de que las pérdidas generales en Francia habían sido estimadas por el Gobierno francés en el orden de €145,2 a 202,3 millones (£102 – 142 millones), si bien se esperaba que las pérdidas máximas fuesen en torno a €176 millones (£124 millones). Se tomó nota de que era intención del Gobierno francés complementar los pagos de los Fondos a los demandantes individuales.
- 3.4.39 La delegación portuguesa manifestó que la cuantía total de los daños en Portugal era de unos €3,25 millones (£2,3 millones).

- 3.4.40 Varias delegaciones expresaron su apreciación a las delegaciones de España y Francia por facilitar información detallada sobre el nivel probable de las reclamaciones.

Nivel de pagos

- 3.4.41 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, basándose en las cifras proporcionadas por los Gobiernos español, francés y portugués, el total de los costes del siniestro puede estimarse del orden de unos € 020 a 1 100 millones (£718 y £774 millones).
- 3.4.42 Se tomó nota de que, en su evaluación del total de los daños admisibles sufridos en España a consecuencia del siniestro del *Prestige* (documento 92FUND/EXC.24/5, párrafo 13.7), el Director estimó la cuantía total de las pérdidas en España por lo menos en €303 millones (£213 millones), pero que el Director consideró que su estimación provisional era muy conservadora y que la cuantía evaluada de los daños admisibles se elevaría sustancialmente a medida que se dispusiera de más información y documentación.
- 3.4.43 Habida cuenta de las cifras facilitadas por los Gobiernos de los tres Estados interesados y las incertidumbres restantes en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo decidió mantener el actual nivel de pagos al 15% de las pérdidas o daños sufridos por los demandantes respectivos.

3.5 *Slops*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.24/6 sobre el siniestro del *Slops*.
- 3.5.2 Se recordó que en su sesión de julio de 2000 el Comité Ejecutivo había decidido que el *Slops* no fuese considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, y que dichos Convenios no eran aplicables a este siniestro.
- 3.5.3 Se recordó que dos empresas que efectuaron operaciones de limpieza entablaron acción judicial contra el Fondo de 1992 y que en su sesión de julio de 2002, el Comité Ejecutivo decidió que las empresas no habían facilitado ninguna información que modificase su postura de que el *Slops* no debería ser considerado como 'buque' y encargó al Director que presentara disconformidad con la acción.
- 3.5.4 Se recordó también que el Tribunal de Primera Instancia pronunció su sentencia el 13 de diciembre de 2002, estimando que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' y que el Fondo de 1992 había apelado contra la sentencia.
- 3.5.5 El Comité tomó nota de una sentencia dictada el 16 de febrero de 2004 por la que el Tribunal de Apelación revocó la sentencia del Tribunal de Primera Instancia y halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por los Convenios y por lo tanto no podía ser considerado 'buque'. Se tomó nota de que, a consecuencia de esta sentencia, fueron desestimadas las reclamaciones contra el Fondo.
- 3.5.6 Respondiendo a la pregunta de una delegación sobre la recuperación de las costas judiciales contraídas por el Fondo de 1992, el Director manifestó que la decisión del Tribunal sobre la cuestión de las costas no se conocería hasta que se promulgase la sentencia escrita. El Director manifestó además que, en el caso de que el Tribunal decidiera no adjudicar al Fondo las costas, no sería apropiado, en su opinión, que el Fondo apelase sobre este punto y que, como una apelación al Tribunal Supremo sólo podía referirse a cuestiones de derecho, probablemente no sería posible en todo caso apelar sobre la cuestión de las costas judiciales.

3.6 Dolly

- 3.6.1 El Comité recordó que el *Dolly* (289 AB), matriculado en Dominica, se hundió a 20 metros de profundidad en Martinica, transportando unas 200 toneladas de asfalto pero que hasta la fecha no ha escapado carga.
- 3.6.2 Se recordó que en julio de 2001, el Comité Ejecutivo concordó con la opinión del Director en el sentido de que, en vista del lugar del naufragio en una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medida preventiva' según se define en los Convenios de 1992. Se recordó también que se había encargado al Director que examinase con los expertos del Fondo y las autoridades francesas las medidas propuestas para eliminar el asfalto.
- 3.6.3 Se recordó asimismo que el Gobierno francés había indicado que, a consecuencia de los retrasos necesarios por el proceso de licitación, durante el cual los buzos habían hecho comprobaciones periódicas de la condición de los restos del naufragio, se esperaba que las operaciones comenzasen hacia fines de 2002, después de la estación de los huracanes.
- 3.6.4 Respondiendo a una pregunta de la delegación de Amigos de la Tierra sobre las novedades que hubiera con respecto a la operación de extracción de la carga propuesta, el Director manifestó que todavía no se habían emprendido estas operaciones, pero que en octubre de 2002 el Gobierno francés había entablado acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente FFr1,2 millones o €32 000 (£165 000) respecto a los costes para extraer el combustible líquido del *Dolly*, indicando en el auto judicial que se reclamarían nuevas costas superiores a € millones (£1,1 millones) con respecto a la extracción de los restos del naufragio y la carga.

3.7 Lecciones aprendidas del siniestro del *Nakhodka*

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que figura en el documento 92FUND/EXC.24/7 (véase documento 71FUND/AC.13/6) presentada por la delegación japonesa en relación con las lecciones aprendidas del siniestro del *Nakhodka*.
- 3.7.2 El Comité tomó nota en particular de la propuesta de la delegación japonesa de unificar el formato de los documentos de reclamaciones distintos de los informes de evaluación y modificar el formato en el Manual de Reclamaciones con vistas a facilitar la comprensión de los documentos y una rápida tramitación de las reclamaciones. El Comité tomó nota también de la propuesta de complementar el Manual de Reclamaciones con ejemplos de evaluaciones reales con el fin de garantizar evaluaciones uniformes y asistir a los damnificados en la presentación de sus reclamaciones.
- 3.7.3 El Director Adjunto señaló que el documento presentado por la delegación japonesa había suscitado algunas sugerencias interesantes basadas en las lecciones aprendidas. Añadió que la liquidación de todas las reclamaciones derivadas de un siniestro en un plazo de tres años desde la fecha del siniestro era un objetivo digno que el Fondo había casi logrado con respecto a las reclamaciones resultantes del siniestro del *Erika*, en parte como resultado del número creciente de peritos contratados para evaluar las reclamaciones. El Director Adjunto también acogió favorablemente la sugerencia de incluir ejemplos de evaluaciones de reclamaciones en una futura edición del Manual de Reclamaciones.
- 3.7.4 Varias delegaciones manifestaron su apoyo a las propuestas concretas formuladas por la delegación japonesa basándose en un examen objetivo de las lecciones aprendidas. Dichas delegaciones también acogieron con beneplácito la respuesta positiva de la Secretaría sobre las sugerencias presentadas por la delegación japonesa, que sólo podría beneficiar a largo plazo a los demandantes.

- 3.7.5 Se invitó al Director a presentar un documento en una sesión futura del Comité Ejecutivo en el que se exponen propuestas detalladas sobre cómo podrían poner en práctica los Fondos las recomendaciones formuladas por la delegación japonesa, por ejemplo mediante mejoras en sus procedimientos internos y modificaciones en la próxima edición del Manual de Reclamaciones.

4 Sesiones futuras

- 4.1 El Comité Ejecutivo decidió celebrar su 25ª sesión el 24 de mayo de 2004.
- 4.2 Se señaló que el Comité celebraría su sesión habitual de otoño durante la semana del 18 de octubre de 2004.

5 Otros asuntos

Preparativos para la entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario

- 5.1 El Comité recordó que la Conferencia Internacional que adoptó el Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, también adoptó una resolución sobre la constitución de un Fondo Complementario de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, en la que se pide entre otras cosas a la Asamblea del Fondo de 1992 que autorice y encargue al Director que preste toda la asistencia que sea necesaria para establecer el Fondo Complementario, y que proceda a todos los preparativos necesarios para la primera sesión de la Asamblea del Fondo Complementario.
- 5.2 El Director indicó que para permitirle cumplir estas tareas era importante que se mantuviese informada a la Secretaría del Fondo del calendario de los Estados para la ratificación del Protocolo del Fondo Complementario a fin de que pueda emprender la labor preparatoria necesaria antes de que entre en vigor el Protocolo, teniendo presente que la primera Asamblea del Fondo Complementario tendría que celebrarse en un plazo de 30 días a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo.
- 5.3 Las delegaciones de Dinamarca y Noruega indicaron que los preparativos en sus Estados estaban en una fase muy avanzada y que esperaban ratificar el Protocolo en breve (el mismo día en el caso de Dinamarca). Las delegaciones de Finlandia, España y Francia señalaron que sus Estados esperaban ratificarlo en la primavera de 2004 mientras que las delegaciones de Alemania, Irlanda, Japón y el Reino Unido esperaban que sus Estados lo ratificasen en el verano. Las delegaciones de Suecia y Grecia señalaron que sus Estados esperaban ratificarlo posteriormente en 2004. Las delegaciones de Canadá, los Países Bajos e Italia señalaron que se estaban preparando para mantener consultas sobre la ratificación pero no dieron ninguna fecha aproximada. La delegación de Liberia señaló que no habían preparativos para la ratificación en dicho Estado.
- 5.4 Se recordó que el Protocolo entraría en vigor tres meses después de la fecha en que por lo menos ocho Estados, que hayan recibido una cantidad total de 450 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en un año civil, lo ratifiquen.
- 5.5 El Director señaló que teniendo en cuenta las indicaciones ofrecidas por algunos Estados con respecto al calendario para la ratificación, propuso que la Asamblea del Fondo de 1992 celebrase una sesión extraordinaria durante la semana del 24 de mayo de 2004 para examinar los documentos relacionados con la constitución del Fondo Complementario.

Convenio SNP

- 5.6 La delegación observadora del OCIMF informó al Comité de una reunión sobre el Convenio SNP que está previsto que se celebre en Barcelona, España, el 19 de mayo de 2004, que tiene

por objeto reunir a representantes del sector naviero, petrolero y químico así como a los gobiernos. El Comité tomó nota de que el OCIMF había iniciado la reunión como una forma de fomentar una mayor toma de conciencia con respecto al Convenio y con objeto de familiarizar a los interesados con las diversas herramientas que se habían elaborado para facilitar el funcionamiento del Convenio cuando por fin entre en vigor en el año 2006.

- 5.7 Varias delegaciones manifestaron su apoyo a la iniciativa, que debería brindar la oportunidad de implicar plenamente al sector en el proceso de ratificación e implantación.
- 5.8 Asimismo, se tomó nota de que más información acerca de la reunión se pondrá a disposición en el sitio en la Red del Fondo.

Temas que deberán examinarse en relación con el punto titulado 'Otros asuntos'

- 5.9 Varias delegaciones opinaron que el punto del orden del día titulado 'Otros asuntos' brindaba una buena oportunidad para suscitar todas las cuestiones que no se hubiesen tratado en las reuniones. Se reconocía que debido al carácter flexible e ilimitado de este punto del orden del día, no se presentaban documentos por lo general con respecto a estas cuestiones. No obstante, el Comité decidió que si las cuestiones suscitadas eran suficientemente importantes, y si se sabía bastante al respecto antes de las siguientes sesiones del Comité, sería útil que se presentasen documentos al respecto.

6 Aprobación del Acta de las Decisiones

El proyecto del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que figura en el documento 92FUND/EXC.24/WP.1, fue adoptado, a reserva de determinadas enmiendas.
