



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

COMITÉ EJECUTIVO
25ª sesión
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.25/6
28 mayo 2004
Original: INGLÉS

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

(celebrada el 24 y 28 de mayo de 2004)

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

Apertura de la sesión

1 Aprobación del orden del día

El Comité Ejecutivo aprobó el orden del día que consta en el documento 92FUND/EXC.25/1.

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	México
Argelia	Federación de Rusia	Panamá
Argentina	Filipinas	Portugal
Bahamas	Finlandia	Reino Unido
Bahrein	Ghana	República de Corea
Bélgica	Irlanda	Tanzania
Colombia	Italia	Turquía
Congo	Liberia	Uruguay
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Malta	Vanuatu
Chipre	Marruecos	Venezuela
Dinamarca	Nigeria	
	Noruega	

2.3 Estuvieron presentes como observadores los siguientes Estados no Miembros:

Albania	Chile	Irán (República Islámica de)
Arabia Saudita	Ecuador	Perú

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

Organizaciones Intergubernamentales:

Comisión Europea

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

Organización Marítima Internacional (OMI)

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 Sinistros que afectan al Fondo de 1992

3.1 Erika

3.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades con respecto al siniestro del *Erika* que figuran en el documento 92FUND/EXC.25/2.

Situación de las reclamaciones

3.1.2 El Comité tomó nota de que al 28 de abril de 2004, se habían presentado 6917 reclamaciones de indemnización por un total de FFr1 355 millones o €207 millones (£137 millones) a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient. Se tomó nota de que 6 536 reclamaciones que ascendían a un total de FFr1 218 millones o €186 millones (£123 millones), lo que representa el 94,5% del número total de reclamaciones, se habían evaluado en un total de FFr667 millones o €102 millones (£68 millones). También se señaló que se habían rechazado 803 reclamaciones, que ascendían a un total de FFr135 millones o €21 millones (£14 millones).

3.1.3 Se señaló que se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 5 501 reclamaciones por un total de FFr598 millones o €1 millones (£64 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 €2,8 millones (£9 millones) y el Fondo de 1992, FFr513,5 millones o €78 millones (£55 millones).

Cuantía máxima disponible para la indemnización

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 es 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 con respecto al siniestro del *Erika*, la conversión de dicha cuantía a francos franceses arrojaba la cifra de FFr1 211 966 811 correspondientes a €184 763 149 (£130 millones).

Procedimientos judiciales respecto de las reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1992

- 3.1.5 El Comité Ejecutivo tomó nota de los procedimientos judiciales entablados por 795 demandantes a los que se hace referencia en la sección 8 del documento 92FUND/EXC.25/2.
- 3.1.6 Se tomó nota de que al 28 de abril de 2004, se había llegado a transacciones extrajudiciales con 313 de estos demandantes y de que quedaban pendientes las acciones de 482 demandantes (entre ellos 212 productores de sal). También se señaló que la cuantía total reclamada en las acciones pendientes, aparte de las reclamaciones del Estado francés y TotalFinaElf, era de FFr471 millones o €72 millones (£48 millones).

Sentencias del Tribunal de Comercio de Lorient

- 3.1.7 El Comité tomó nota de las sentencias dictadas por el Tribunal de Comercio de Lorient en diciembre de 2003 respecto a cuatro reclamaciones en los sectores de turismo y pesca, que habían sido rechazadas por el propietario del buque, Steamship Mutual y el Fondo de 1992.
- 3.1.8 El Comité recordó que una de estas reclamaciones se refiere a la pérdida de ingresos supuestamente sufrida por un demandante cuya propiedad, en la zona afectada, iba a alquilarse 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*.
- 3.1.9 Se recordó 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 recordó que el Tribunal había considerado que, en el derecho francés, una reclamación es admisible si existe un nexo causal suficiente entre el suceso y los daños, y se demuestra que los daños no habrían ocurrido si no hubiese tenido lugar el suceso. Se recordó además que en opinión del Tribunal, el siniestro del *Erika* fue la única causa de la contaminación y sus consecuencias económicas. Se recordó además que el Tribunal había indicado que no estaba sujeto a los criterios de admisibilidad estipulados por el Fondo de 1992 y que el Tribunal había ordenado al propietario del buque, a la Steamship Mutual y al Fondo de 1992 pagar una indemnización de €10 671 (£7 500) al demandante por pérdida de ingresos de alquiler.
- 3.1.10 El Comité recordó que las otras tres sentencias se referían a las 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 recordó que el Fondo de 1992 había rechazado estas reclamaciones porque los demandantes no habían demostrado que existiese un nexo causal suficiente entre la pérdida supuesta y la contaminación causada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. El Comité recordó que tras haber hecho la misma declaración en cuanto a los criterios a aplicar y tras haber manifestado que no estaba sujeto a los criterios del Fondo, el Tribunal había designado a un perito para investigar si existía un nexo causal entre la supuesta pérdida y la contaminación de hidrocarburos.
- 3.1.11 El Comité Ejecutivo recordó que en su 24ª sesión celebrada en febrero de 2004, había decidido que el Fondo de 1992 cursase apelaciones contra las cuatro sentencias, considerando la importancia de esta cuestión para el buen funcionamiento del régimen de indemnización basado en los Convenios de 1992 (documento 92FUND/EXC.24.8, párrafo 3.1.27). Se tomó nota de que el 20 de abril de 2004 se había celebrado una audiencia en el Tribunal de Apelación de Rennes respecto a la reclamación a que se refiere el párrafo 3.1.8.
- 3.1.12 El Comité tomó nota de que el Tribunal de Apelación había dictado su decisión el 25 de mayo de 2004 en la que se rechazaba la reclamación a que se refiere el párrafo 3.1.8. Se observó que,

si bien el Tribunal no aplicó los criterios del Fondo de 1992 que no se consideraban vinculantes sobre los tribunales nacionales, el tribunal halló que el demandante no había demostrado que hubiese un nexo causal suficiente entre el suceso en cuestión y los daños, y tampoco había demostrado el demandante que existiesen daños.

Sentencia del Tribunal de lo Civil de Nantes

- 3.1.13 El Comité recordó que en enero de 2004, el Tribunal de lo Civil (Juzgado de primera instancia) de Nantes había dictado sentencia con respecto a las reclamaciones de los propietarios de dos hoteles de Nantes por pérdidas puramente económicas y que estas reclamaciones habían sido rechazadas por el Fondo de 1992 ya que, en su opinión, no cumplían los criterios de admisibilidad establecidos por los órganos rectores del Fondo puesto que no había un grado razonable de proximidad entre las pérdidas supuestas y la contaminación. Se recordó que el tribunal había rechazado las reclamaciones teniendo en cuenta el criterio del Fondo que, en opinión del tribunal, fueron dictadas por el sentido común, 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*. Se señaló que los demandantes no habían apelado contra la sentencia.

Sentencia del Tribunal de Comercio de Rennes

- 3.1.14 El Comité tomó nota de que en abril de 2004, el Tribunal de Comercio de Rennes había dictado sentencia con respecto a una reclamación de €86 350 (£57 000) presentada por una empresa de Rennes dedicada a actividades como empresa de turismo para la venta de excursiones en Bretaña, Irlanda y las Islas del Canal de La Mancha y como agencia de viajes tradicional. Se tomó nota de que la empresa había reclamado indemnización por supuestas pérdidas sufridas en 2000 como resultado de una disminución de las ventas debido al siniestro del *Erika*.
- 3.1.15 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 había rechazado esta reclamación debido a que no cumplía con los criterios de admisibilidad del Fondo. Se señaló que en cuanto a las ventas mediante otras empresas de turismo ('reclamaciones de segundo grado del sector de turismo'), el Fondo había considerado que no existía un grado razonable de proximidad entre la contaminación y las pérdidas supuestas y que, en cuanto a las ventas directas a los turistas, no se había probado la pérdida.
- 3.1.16 El Comité señaló además que el tribunal había rechazado la reclamación por los siguientes motivos:

Según la Constitución francesa, los tratados internacionales ratificados por Francia tienen precedencia sobre el derecho francés. Al contrario de lo que sostenía el demandante, no podía por tanto, basar su reclamación en ciertas disposiciones del Código Civil ya que, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, no se pueden presentar reclamaciones contra el propietario del buque y su asegurador de conformidad con el Convenio. Los criterios de admisibilidad fueron establecidos por el Fondo para conseguir su aplicación uniforme a fin de garantizar un tratamiento equitativo de las víctimas. De acuerdo con el Convenio del Fondo, para que una reclamación sea admisible, debe haber un nexo causal suficiente entre la contaminación y los daños sufridos por el demandante. Este nexo causal está determinado por factores económicos, tales como el grado de dependencia del demandante en relación con el siniestro, la proximidad geográfica, la diversidad de actividades del demandante y los resultados económicos históricos. No se ha determinado que exista un grado suficiente de proximidad entre la contaminación y los daños supuestamente sufridos. El demandante no desempeñaba sus actividades únicamente en la zona afectada por el

Erika, sino también en otros lugares de Francia y en el extranjero. El demandante no tenía una gran dependencia de la zona afectada. La mayor parte de las ventas de excursiones organizadas (entre el 76% y el 92% para los años 1997-2000) se efectuó por medio de las empresas de turismo. Estas ventas deben considerarse como de 'segundo grado' de acuerdo con el Convenio del Fondo de 1992 y, por tanto, no son admisibles. Las ventas de excursiones directamente a los turistas, que son las únicas que se tienen en cuenta para los fines de indemnización, representaron entre un 6% y un 20% del volumen de negocios para los años 1997-2000 y estas ventas no estaban relacionadas únicamente con las excursiones en la zona afectada. No hay pruebas de que el siniestro haya afectado a estas ventas.

Por los motivos expuestos, y después de un examen sobre la base del Convenio de 1992 exclusivamente, se rechazó la reclamación.

- 3.1.17 Una delegación manifestó su satisfacción por la sentencia dictada por el Tribunal de lo Civil de Nantes y el Tribunal Comercial de Rennes, en particular por la referencia de los criterios de admisibilidad del Fondo. Dicha delegación señaló que si bien correspondía a los tribunales interpretar los Convenios y adoptar una decisión acerca de la aplicación de los criterios del Fondo, era importante que los tribunales siguiesen los Convenios, que tenían prioridad con respecto a las leyes internas.

Ataque a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient

- 3.1.18 El Comité recordó que en diciembre de 2001, una persona, que anteriormente ya había causado daños a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones establecida por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual en Lorient y la oficina de algunos de sus expertos en Brest, había conducido un tractor con una pala cargadora de ataque frontal contra el edificio de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, derribando varias ventanas y destrozando la puerta. Se recordó que los dos policías presentes fuera de la oficina no pudieron impedir el ataque, pero detuvieron al asaltante.
- 3.1.19 El Comité recordó que el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían formulado cargos contra el asaltante ante la policía local. Se recordó que el fiscal había formulado cargos contra el asaltante en el Tribunal de lo Penal de Lorient por causar graves daños a la propiedad ajena por allanamiento de morada ('dégradation ou détérioration grave du bien d'autrui avec entrée par effraction'). Se recordó que el fiscal había solicitado que se le diera al asaltante una reclusión de 18 meses, seis de los cuales pasaría en la cárcel y el resto en libertad condicional. Se recordó asimismo que el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían presentado una reclamación de indemnización por daños causados a la oficina.
- 3.1.20 El Comité recordó que el Tribunal de lo Penal había dictado su sentencia en diciembre de 2002, Se recordó que había calificado el acto del asaltante de 'simples daños en propiedad ajena' ('simple détérioration du bien d'autrui') y que había estimado que, como el acto formaba parte de las actividades sindicales ('action syndicale'), estaba comprendido dentro del ámbito de aplicación de una ley de amnistía aprobada por el Parlamento el 3 de agosto de 2002. También se recordó que el tribunal había desestimado la reclamación de indemnización del Fondo de 1992, manifestando que este no tenía derecho a entablar una acción con respecto a los daños causados a la oficina.
- 3.1.21 El Comité recordó que el fiscal había apelado contra la sentencia y que el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual se habían unido a la apelación.
- 3.1.22 El Comité señaló que en marzo de 2004, el Tribunal de Apelación de Rennes había confirmado la sentencia del Juzgado de primera instancia en el sentido de que el acto del asaltante estaba

comprendido dentro del ámbito de aplicación de la ley de amnistía, pero había ordenado que éste pagara una indemnización de €69 000 (£46 000) al Fondo de 1992 y a la Steamship Mutual por los daños causados a la oficina.

- 3.1.23 El Comité tomó nota de que el asaltante había apelado contra esta sentencia ante el Tribunal de Casación.

Reclamación con respecto a la reducción de las tasas de aeropuerto

- 3.1.24 Una delegación preguntó si el Director había podido investigar a fondo la reclamación presentada por la Cámara de Comercio de Morbihan con respecto al aeropuerto de Lorient Lann Bihoué, que había examinado el Comité Ejecutivo en su 24ª sesión celebrada en febrero de 2004 (documento 92FUND/EXC.24/8, párrafos 3.1.33 – 3.1.40). El Director indicó que no se había publicado más información en apoyo de la reclamación y que, por lo tanto, había juzgado que no merecía la pena remitir la reclamación al Comité para que la volviese a examinar. Añadió que en vista de la decisión del Comité de no aprobar la reclamación basándose en la información facilitada en la sesión de febrero de 2004 le correspondería al tribunal adoptar una decisión acerca de su admisibilidad.

3.2 Prestige

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.25/3 presentado por el Director y en el documento 92FUND/EXC.25/3/1 presentado por la delegación española en relación con el siniestro del *Prestige*.

Extracción de los hidrocarburos del pecio

- 3.2.2 El Comité señaló que se había firmado un contrato para extraer los hidrocarburos restantes del *Prestige* entre el Gobierno español y Repsol YPF, y que los trabajos debían tener lugar entre mayo y octubre de 2004.

Situación de las reclamaciones en España

- 3.2.3 El Comité Ejecutivo tomó nota de que al 26 de abril de 2004, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 516 reclamaciones por un total de €670,85 millones (£445 millones), entre ellas figuran tres reclamaciones del Gobierno de España, la primera de €383,7 millones (£255 millones) presentada en octubre de 2003, la segunda de €44,6 millones (£30 millones) presentada en enero de 2004 y la tercera de €35,5 millones (£27 millones) presentada en abril de 2004. Se recordó que las reclamaciones del Gobierno español se referían a los costes contraídos hasta el final de diciembre 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.
- 3.2.4 El Comité recordó que la primera reclamación recibida del Gobierno español había sido evaluada por el Director de modo provisional en €107 millones (£75 millones) y que se había efectuado un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), lo que equivale al 15% de la cuantía evaluada. También se recordó que el Director había llevado a cabo también una evaluación general del total de los daños admisibles en España en €303 millones (£213 millones) y que, como lo autorizó la Asamblea, el Director había efectuado un pago adicional de €41 505 000 (£28,8 millones), contra una garantía bancaria ofrecida por un banco español, lo que eleva la cuantía total pagada por el Fondo de 1992 al Gobierno español a €57 555 000 (£39,9 millones). Se señaló que la segunda y tercera reclamaciones por un total de €30,1 millones (£22 millones) presentadas por el Gobierno español estaban siendo examinadas por los expertos contratados por el Fondo de 1992 y el asegurador P&I del propietario del buque, la London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club). También se señaló que otras 264 reclamaciones por un total de €14,3 millones (£10,5 millones) se habían evaluado en €1,2

millones (£780 700). Se señaló también que se habían rechazado 77 reclamaciones, en su mayoría porque el demandante no ha demostrado haber sufrido pérdida, 19 reclamaciones estaban siendo examinadas por el London Club y el Fondo y las reclamaciones restantes estaban esperando respuesta de los demandantes o estaban siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los demandantes con la cuantía valorizada.

Situación de las reclamaciones en Francia

- 3.2.5 El Comité tomó nota que al 26 de abril de 2004, se habían recibido 225 reclamaciones por un total de €13,8 millones (£9,2 millones) en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos, entre las que figuraban 94 reclamaciones por un total de €50 000 (£365 000) presentadas por ostricultores con base en la laguna de Arcachón por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. Se señaló que 14 de estas reclamaciones por un total de €7 000 (£51 000) habían sido evaluadas en €1 000 (£40 504). Se tomó nota también de que otras 76 reclamaciones por €3 millones (£2 millones) se habían evaluado en €1,5 millones (£971 000) y que las 55 reclamaciones restantes estaban siendo evaluadas por los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992.
- 3.2.6 EL Comité señaló que en mayo de 2004 el Gobierno de Francia había presentado reclamaciones por un total de €7,5 millones (£45 millones) en relación con los costes contraídos por la limpieza y medidas preventivas. Se tomó nota de que los expertos nombrados por el Fondo de 1992 y el London Club estaban evaluando estas reclamaciones.

Situación de las reclamaciones en Portugal

- 3.2.7 El Comité tomó nota de que el Gobierno portugués había presentado una reclamación de €3,3 millones (£2,2 millones) respecto a la limpieza y medidas preventivas en Portugal y que dicha reclamación estaba siendo evaluada por los peritos del Fondo y el Club.

Pagos y asistencia financiera de las autoridades españolas

- 3.2.8 El Comité recordó que el Gobierno español y las autoridades regionales habían efectuado pagos de unos €40 (£26,6) 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 recordó que algunos de estos pagos se habían 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 nuevas reclamaciones subrogadas. Se recordó además 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.
- 3.2.9 El Comité recordó que el Gobierno español había puesto a disposición de los perjudicados por la contaminación facilidades de crédito por un total de €100 millones (£66 millones). Se recordó además que, como los daños objeto de solicitud de préstamos llegarían 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.
- 3.2.10 Se recordó además que en junio de 2003, el Gobierno español había aprobado legislación en forma de un Real Decreto-Ley que ponía a disposición €160 millones (£106 millones) para indemnizar íntegramente a los damnificados por la contaminación y que, en virtud de este Decreto, el Gobierno español adquiriría por subrogación los derechos de aquellos damnificados que decidieran 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 preveía que la evaluación de las reclamaciones se efectuaría según los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

- 3.2.11 El Comité tomó nota de que el Gobierno español había recibido casi 29 000 reclamaciones de indemnización de los damnificados del siniestro del *Prestige* que habían deseado emplear el mecanismo de pago que se indica en el Real Decreto. Se tomó nota de que, como se indica en el documento 92FUND/EXC.25/3/1 presentado por la delegación española, de aquellas reclamaciones, unas 23 205 se relacionaban con grupos de trabajadores del sector de la pesca, que habían sido evaluadas mediante un sistema que empleaba una escala.
- 3.2.12 El Comité recordó que unas 5 000 reclamaciones de otros grupos serían objeto de valoraciones individuales según los criterios del Fondo de 1992. El Comité tomó nota de que el Gobierno había informado al Fondo de 1992 que, de las 5 000 reclamaciones de otros grupos de demandantes, unas 4 000 reclamaciones habían sido presentadas por personas y empresas dedicadas a la producción mejillonera y unas 1 000 reclamaciones de otros sectores.
- 3.2.13 Se tomó nota de que la reglamentación española prevé la indemnización de las administraciones públicas, a consecuencia de lo cual un total de 67 ciudades habían solicitado indemnización de un total de €37,6 millones (£25 millones) y que las cuatro regiones autónomas afectadas habían calculado sus daños en €50 millones (£100 millones). Se tomó nota asimismo de que las cuantías reclamadas esperaban la aprobación del Estado antes de que se efectuasen pagos a estas administraciones públicas.
- 3.2.14 La delegación española informó al Comité que el dinero recibido del Fondo de 1992 por el Gobierno español (€37,5 millones) se había empleado para pagar indemnización a los demandantes y que esto había justificado la decisión de la Asamblea de adelantar los fondos sobre la base de una evaluación provisional de la primera reclamación del Gobierno español y una evaluación general del total admisible de las pérdidas en España.
- 3.2.15 Una delegación señaló que, en vista del fundamento poco habitual en base al cual se había adoptado la decisión de la Asamblea de que el Fondo adelantara el pago al Estado español, se necesitaba un trabajo considerable para garantizar que las evaluaciones definitivas de las reclamaciones cumplieran los procedimientos normales del Fondo. Aquella delegación llamó la atención sobre las reclamaciones del Gobierno español respecto a la desgravación fiscal para las empresas afectadas por el derrame y los costes administrativos, y manifestó que en casos anteriores los órganos rectores de los Fondos habían considerado inadmisibles ese tipo de reclamaciones.
- 3.2.16 El Director manifestó que las reclamaciones respecto a desgravación fiscal y diversas formas de ayuda se habían excluido de las evaluaciones provisionales y generales y que si las autoridades españolas hiciesen tales reclamaciones, como con todas las cuestiones de principio, incumbiría al Comité Ejecutivo considerar su admisibilidad.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 3.2.17 El Comité señaló que el juzgado de Corcubión (España) estaba llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro en el contexto de un proceso penal. Se indicó que el juzgado investigaba el papel del capitán del *Prestige*, de un funcionario que participó en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España y del gerente de la compañía gestora del buque. Se señaló también que la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, bajo la autoridad del Ministerio español de Infraestructura y Obras Públicas, estaba reuniendo la información necesaria para poder emitir un informe sobre el siniestro del *Prestige* pero que, dada la envergadura del mismo, la investigación tardaría algún tiempo en concluirse.

- 3.2.18 En cuanto a Francia, el Comité recordó que un juez de instrucción de Brest estaba llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.

Acciones judiciales en España

- 3.2.19 El Comité tomó nota de que 1 868 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. El Comité tomó nota también de que se esperaba que algunos de estos demandantes que habían llegado a un acuerdo transaccional con el Gobierno español en virtud del Real Decreto a que se refiere el párrafo 3.2.10 retirarían sus reclamaciones del proceso judicial.

Acciones judiciales en Francia

- 3.2.20 El Comité recordó 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).

Acciones judiciales en Estados Unidos

- 3.2.21 El Comité recordó que el Estado español había 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 estimaba excederían de US\$700 millones (£390 millones). Se recordó que el Estado español había sostenido entre otras cosas que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos ni fatiga en el buque, y que había sido negligente al conceder la clasificación. Se recordó también que ABS había negado la alegación hecha por el Estado español y a su vez había entablado acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado había sufrido daños, ello había sido causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. Se recordó además que ABS había hecho una contrademanda solicitando que se ordenase al Estado a compensar a la ABS por cualquier cuantía que ABS estuviese obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*.

- 3.2.22 El Comité tomó nota de que las autoridades regionales del País Vasco habían entablado acción judicial contra ABS en el Tribunal federal de primera instancia de Houston, Texas, reclamando indemnización por costes de limpieza y pagos efectuados a personas y empresas por US\$50 millones (£28 millones), argumentando entre otras cosas que ABS había incumplido su deber de inspeccionar suficientemente el *Prestige* y que había clasificado el buque como navegable cuando no lo era. Se tomó nota también de que esta acción judicial se había transferido al Tribunal federal de primera instancia de Nueva York que entiende de la reclamación del Estado español arriba referida.

Cuantía máxima disponible para la indemnización

- 3.2.23 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.

- 3.2.24 Se recordó que la cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud de los Convenios de 1992 con respecto a este siniestro, 135 millones de DEG, correspondía a €171 520 703 (£121 millones), incluida la cuantía efectivamente pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992).

Nivel de pagos

- 3.2.25 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Gobierno español había estimado en el documento 92FUND/EXC.25/3/1 el total de los daños en España en €34,8 millones (£554 millones). Se recordó que las pérdidas globales en Francia habían sido estimadas por el Gobierno francés en el orden de €145,2 a 202,3 millones (£96 – 134 millones), si bien las pérdidas máximas se esperaba que fuesen alrededor de €176 millones (£124 millones). Se recordó asimismo que la delegación portuguesa había manifestado que la cuantía total de los daños en Portugal era de unos €3,3 millones (£2,2 millones).
- 3.2.26 En vista de las cifras facilitadas por los Gobiernos de los tres Estados interesados y las incertidumbres que quedaban en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo decidió mantener el actual nivel de los pagos en el 15% de las pérdidas o daños sufridos por los respectivos demandantes.

Indemnización respecto al capitán del Prestige

- 3.2.27 Una delegación observadora preguntó si, en el caso de que el capitán del *Prestige* fuera exonerado de toda responsabilidad penal, tendría derecho a reclamar indemnización en virtud de los Convenios.
- 3.2.28 El Director manifestó que toda persona que padeciera daños por contaminación tenía derecho a reclamar indemnización en virtud de los Convenios pero que en su opinión una reclamación de este tipo no estaría comprendida dentro del ámbito de los Convenios y que la cuestión de la responsabilidad penal del capitán era asunto del derecho español.
- 3.2.29 La delegación española manifestó que existían procedimientos específicos jurídicos y constitucionales en España que permitían a las personas exoneradas de cargos penales reclamar indemnización, pero que estas cuestiones no estaban comprendidas dentro del ámbito de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

3.3 *Siniestro en el Reino de Bahrein*

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.25/4.
- 3.3.2 El Comité tomó nota de que el 15 de marzo de 2003 la sección aérea del Ministerio del Interior de Bahrein había notificado un derrame de hidrocarburos a 20 millas de la costa norte de Bahrein. Se tomó nota de que unos días después habían quedado contaminados unos 18 kilómetros de litoral con unas 100 toneladas estimadas de hidrocarburos y que se tenía noticia de que algunos hidrocarburos habían afectado a la costa del Reino de Arabia Saudita en las proximidades de la calzada que une a Bahrein con tierra firme.
- 3.3.3 Se tomó nota de que la Guardia Costera de Bahrein había emprendido operaciones de limpieza en el mar entre el 15 y el 24 de marzo de 2003 y que varios organismos públicos junto con la Bahrain Petroleum Company (BAPCO) habían emprendido operaciones de limpieza entre el 19 de marzo y el 18 de abril de 2003.
- 3.3.4 El Comité tomó nota de que las autoridades de Bahrein habían recogido muestras de contaminación el 20 y 24 de marzo de 2003 y las habían enviado a los laboratorios de la BAPCO en Bahrein y la Saudi Aramco en Arabia Saudita para su análisis químico. Se tomó

- nota de que el Centro de Ayuda Mutua para Emergencias en el Mar (MEMAC) en Bahrein había obtenido también muestras de contaminación y las había enviado al Fondo de 1992 para su análisis.
- 3.3.5 Se tomó nota de que los análisis de la BAPCO no eran concluyentes, aunque se informó que el contenido de azufre de los hidrocarburos correspondía exactamente al petróleo crudo de Iraq (Basora). El Comité tomó nota de que el laboratorio de la Saudi Aramco había concluido que los hidrocarburos eran crudo de Iraq.
- 3.3.6 Se tomó nota de que el Director había presentado muestras enviadas al Fondo de 1992 a la ERT (Scotland) Ltd., laboratorio especializado en el análisis y dactiloscopia química de hidrocarburos de petróleo y que ese laboratorio había concluido, a falta de hidrocarburos de referencia a efectos de comparación, basándose en su experiencia, que los hidrocarburos podían haberse originado en Arabia Saudita, Kuwait o Iraq meridional.
- 3.3.7 Se tomó nota de que en febrero de 2004, MEMAC había facilitado al Fondo de 1992 una muestra de petróleo crudo de Iraq (Basora) de un depósito de exportación del terminal de hidrocarburos Al-Baker en Iraq y que dicha muestra había sido posteriormente analizada por la ERT (Scotland) Ltd, que había hallado que la 'dactiloscopia química' de las muestras de contaminación daba una correspondencia exacta con la muestra de crudo de Iraq (Basora). Se tomó nota también de que el laboratorio había concluido que los residuos de hidrocarburos recogidos de la costa norte de Bahrein el 20 y 24 de marzo de 2003 eran consistentes con lo que se esperaba del crudo de Basora que hubiera sido expuesto a procesos naturales de alteración por exposición a la intemperie durante un plazo de varios días.
- 3.3.8 El Comité tomó nota de que MEMAC había obtenido imágenes por satélite (banda visible) del Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera de los Estados Unidos. El Comité tomó nota también de que las imágenes del 14 de marzo de 2003 habían indicado que los hidrocarburos al norte de Bahrein cubrían una zona de unas 50 millas cuadradas, indicando que los hidrocarburos habían sido derramados unos días antes del 14 de marzo. Se tomó nota de que la zona había estado cubierta de nubes entre el 6 y el 13 de marzo de 2003 y por ello no se disponía de imágenes por satélite para ese periodo, y que aunque el 5 de marzo no había estado nublado, no había indicios de hidrocarburos en el agua en ese tiempo. El Comité tomó nota de que MEMAC había concluido que los hidrocarburos deben haber sido derramados después del 5 de marzo y unos pocos días antes del 14 de marzo de 2003.
- 3.3.9 El Comité tomó nota de que MEMAC había invertido el signo de su modelo de la trayectoria del derrame de hidrocarburos desde la posición notificada de los hidrocarburos el 15 de marzo utilizando datos locales del viento y la corriente, y que esto había dado una buena correlación con la posición observada de los hidrocarburos desde la imagen por satélite del 14 de marzo. El Comité tomó nota también de que la continuación de la proyección retrospectiva de la trayectoria del derrame había indicado que lo más probable era que los hidrocarburos se habían derramado el 8 de marzo de 2003 o alrededor de esa fecha en las proximidades del fondeadero del terminal petrolero de Al Ju'aymah frente a la costa de Arabia Saudita.
- 3.3.10 El Comité tomó nota de que, pese a intensas indagaciones, MEMAC no había podido identificar un buque concreto como fuente de los hidrocarburos. Se tomó nota también de que los técnicos del terminal petrolero de Al Ju'aymah habían manifestado que ningún petrolero había visitado el terminal con una carga parcial de petróleo de Iraq al amparo del programa de las Naciones Unidas de 'Petróleo por alimentos' durante el periodo pertinente.
- 3.3.11 Se observó que MEMAC había realizado nuevos análisis de la trayectoria en busca de fuentes fijas potenciales de hidrocarburos al norte de Bahrein para determinar si los derrames de hidrocarburos que emanaban de cualquiera de estas fuentes pudieran haber impactado en la costa de Bahrein en las condiciones prevalecientes de viento y corriente. El Comité tomó nota de que se habían identificado las fuentes potenciales de hidrocarburos como los terminales

- petroleros de Al Ju'aymah y Ras Tannurah en Arabia Saudita, el oleoducto de Saudi-Bahrein, el yacimiento petrolífero y oleoducto marino de Abu Saafah, los yacimientos petrolíferos marinos de Zuluf, Houyt y Marjan y el terminal petrolero de Al-Baker en Iraq. El Comité tomó nota también de que los análisis de la trayectoria habían indicado que los hidrocarburos derramados de los dos terminales petroleros en Arabia Saudita o los yacimientos petrolíferos marinos de Zuluf, Houyt y Marjan habrían impactado solamente en el litoral de ese país, y que los hidrocarburos del oleoducto de Saudi-Bahrein habrían impactado solamente en la costa occidental de Bahrein. El Comité tomó nota además de que las trayectorias pronosticadas habían mostrado que los hidrocarburos derramados del yacimiento petrolífero de Abu Saafah no habrían alcanzado Bahrein, aunque los hidrocarburos derramados del oleoducto podrían haber impactado en su costa. El Comité señaló, sin embargo, que la imagen por satélite obtenida el 14 de marzo de 2003 había mostrado los hidrocarburos al norte del oleoducto, y que como los vientos habían soplado constantemente del norte durante el periodo pertinente, MEMAC había concluido que el oleoducto no podía haber sido la fuente. El Comité tomó nota de que los análisis de la trayectoria habían indicado asimismo que los hidrocarburos derramados del terminal de Al-Baker se habrían varado en la costa de Kuwait.
- 3.3.12 El Comité recordó que en su sesión de octubre de 2002, el Comité Ejecutivo había refrendado la interpretación del Director respecto al Convenio del Fondo de 1992, de que el Convenio se aplicaba a los derrames de hidrocarburos persistentes incluso si no se pudiese identificar el buque del que procedían dichos hidrocarburos, siempre que se pudiese probar a satisfacción del Fondo de 1992 o, en caso de controversia, a satisfacción de un tribunal competente, que los hidrocarburos procedían de un buque conforme a la definición que figura en el Convenio del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.18/14, párrafo 3.12.13).
- 3.3.13 El Comité tomó nota de que, basándose en los análisis químicos realizados por ERT (Scotland) Ltd. de las muestras de contaminación recogidas de la costa de Bahrein y la muestra de referencia obtenida del terminal exportación de Al-Baker, Iraq, el Director opinaba que era muy poco probable que los hidrocarburos contaminantes fuesen petróleo crudo de Iraq (Basora). El Comité tomó nota también de que, basándose en las imágenes por satélite y los análisis de la trayectoria llevados a cabo por MEMAC, el Director consideraba que era poco probable que la fuente de la contaminación fuese un yacimiento petrolífero en el mar, oleoducto submarino o terminal petrolero y que, si bien el terminal petrolero de Al-Baker era una fuente potencial de contaminación por el petróleo crudo de Iraq (Basora), los análisis de la trayectoria habían indicado que los hidrocarburos derramados del terminal habrían impactado en la costa de Kuwait. Se tomó nota de que la distancia entre el terminal de Al-Baker y la costa norte de Bahrein era aproximadamente 500 km. y que si los vientos prevalecientes hubieran impedido que los hidrocarburos llegasen a la costa de Kuwait, los análisis de la trayectoria habían indicado que los hidrocarburos habrían tardado unos 13 días en llegar a la costa norte de Bahrein. Se observó, con todo, que los análisis químicos de las muestras de contaminación habían indicado que los hidrocarburos estaban relativamente poco degradados por la intemperie, de modo que no podían haber estado expuestos a los elementos durante un tiempo tan prolongado.
- 3.3.14 El Comité tomó nota de que, a la luz de los hechos que anteceden, el Director tenía la certeza de que la fuente de la contaminación era un buque que transportaba hidrocarburos a granel como carga, que se dedicaba ya sea al transporte de petróleo crudo de Iraq al amparo del programa de las Naciones Unidas de 'Petróleo por alimentos' o bien a operaciones ilegales de contrabando de hidrocarburos. El Comité tomó nota también de que el Director consideraba por tanto que las reclamaciones de daños por contaminación derivados de este siniestro estaban cubiertas por los Convenios de 1992, y que a falta de la identidad de un buque concreto como fuente, el Fondo de 1992 estaba obligado a pagar indemnización.
- 3.3.15 Un gran número de delegaciones que intervinieron expresó el parecer de que las pruebas señalaban concluyentemente que la fuente de la contaminación había sido un 'buque' tal como

se define en los Convenios de 1992 y expresaron su agradecimiento por la manera sistemática en que las autoridades de Bahrein habían llevado a cabo sus investigaciones.

- 3.3.16 El Comité Ejecutivo decidió que las reclamaciones derivadas del siniestro estaban cubiertas por el Convenio del Fondo de 1992 y que las reclamaciones de las autoridades de Bahrein eran admisibles en principio.

Reclamaciones de indemnización

- 3.3.17 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en abril de 2004 el Fondo de 1992 había recibido reclamaciones por un total de US\$586 000 (£325 000) de varios organismos públicos y de BAPCO respecto a costes de limpieza que se habían contraído a consecuencia del siniestro. También se tomó nota de que se habían presentado reclamaciones por un total de US\$704 000 (£390 000) por la Dirección de Recursos Marinos en nombre de 259 pescadores con respecto a los daños materiales y la pérdida de ingresos de la pesca. Además se tomó nota de que el Fondo aún no había dispuesto que estas reclamaciones fuesen evaluadas, en espera de la decisión del Comité sobre la responsabilidad del Fondo de 1992 respecto a este siniestro.

4 Otros asuntos

Identificación de los distintos demandantes

- 4.1 El Comité recordó que en su sesión de febrero de 2004 una delegación había preguntado por qué no se habían indicado los nombres de los demandantes en un documento relativo al siniestro del *Erika* y cuál era la política del Fondo respecto a nombrar a los demandantes. Se recordó que se había encargado al Director que presentara un documento sobre esta cuestión (documento 92FUND/EXC.24/8, párrafo 3.1.32).
- 4.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.25/5 presentado por el Director.
- 4.3 Se tomó nota de que, cuando los Gobiernos u otras autoridades públicas presentaban reclamaciones, el demandante era normalmente identificado en los documentos presentados al Comité Ejecutivo. Además se tomó nota de que el Director consideraba que es necesario, en ciertos casos, identificar a otros demandantes a fin de que el Comité pueda hacer una evaluación significativa de la admisibilidad de las reclamaciones. Asimismo se tomó nota de que, en algunos casos, la identidad del demandante es conocida del público general en todo caso, y que entonces el demandante probablemente no objetaría a que se revelase su identidad en los documentos del Fondo. Con todo, se tomó nota de que el Director cree en general que la mayoría de los demandantes, en particular las personas y las pequeñas empresas, preferirían que no se revelase su identidad en los documentos del Fondo, que tienen una amplia distribución y están a disposición del público general en el servidor de documentos de los FIDAC.
- 4.4 El Comité decidió que los Fondos continuasen siguiendo la práctica pasada y que se precisaba un enfoque flexible sobre esta cuestión a la luz de las circunstancias de cada demandante.

Convenio SNP

- 4.5 El Presidente se refirió a una reunión del Convenio SNP que había tenido lugar en Barcelona (España) durante la semana del 17 de mayo de 2004. Expresó su agradecimiento a OCIMF, que había organizado la reunión en colaboración con otras organizaciones, la cual había estado destinada primordialmente a los sectores químico y petrolero que serían contribuyentes al Fondo SNP. El Presidente dio las gracias también al Sr. John Wren (Reino Unido), que había presidido la reunión, y al Director y la Secretaría de los FIDAC por su valiosa participación en dicha reunión.

5 Aprobación del Acta de las Decisiones

El proyecto del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que figura en el documento 92FUND/EXC.25/WP.1, fue adoptado, a reserva de determinadas enmiendas.
