



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

COMITÉ EJECUTIVO
28ª sesión
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.28/8
22 marzo 2005
Original: INGLÉS

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

(celebrada del 14, 15 y 21 de marzo de 2005)

Presidente: Sra. Lolan Margaretha Eriksson (Finlandia)

Vicepresidente: Sr. Volker Schöfisch (Alemania)

Apertura de la sesión

En ausencia del Presidente, la Sra. Lolan Margaretha Eriksson (Finlandia), la 28ª sesión del Comité Ejecutivo fue inaugurada por el Vicepresidente, el Sr. Volker Schöfisch (Alemania), que presidió la sesión excepto cuando se trató el siniestro ocurrido en Alemania (párrafos 3.1.1-3.1.30)

1 Adopción del orden del día

El Comité Ejecutivo adoptó el orden del día que figura en el documento 92FUND/EXC.28/1.

2 Examen de los poderes de los representantes

2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

Alemania	Emiratos Árabes Unidos	Países Bajos
Argelia	Federación de Rusia	Portugal
Australia	Finlandia	Reino Unido
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Italia	República de Corea
	Japón	Uruguay

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	Grecia	Nueva Zelandia
Argentina	Irlanda	Omán
Bahamas	Islas Marshall	Panamá
Bélgica	Kenya	Polonia
Camerún	Letonia	Qatar
Canadá	Liberia	Sierra Leona
Chipre	Lituania	Singapur
Dinamarca	Malta	Suecia
España	Marruecos	Trinidad y Tabago
Filipinas	México	Túnez
Francia	Mónaco	Turquía
Gabón	Nigeria	Vanuatu
Ghana	Noruega	Venezuela

2.3 Estuvieron presentes como observadores los siguientes Estados no Miembros :

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

Malasia

Otros Estados

Arabia Saudita	Chile	Perú
Benin	Ecuador	República Popular
Brasil	Irán, (República Islámica de)	Democrática de Corea
Côte d'Ivoire		

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 debido a contaminación por hidrocarburos de 1971 (Fondo de 1971)

Fondo Complementario internacional de indemnización de daños debido a contaminación por hidrocarburos (Fondo Complementario)

Organización Marítima Internacional (OMI)

Organizaciones internacionales no-gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

BIMCO

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamientos de Tanques (FETSA)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

International Group of P&I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)

Unión Marítima Internacional de Seguros (IUMI)

3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992

3.1 Siniestro en Alemania

- 3.1.1 El Vicepresidente propuso no presidir la parte de la sesión relacionada con este siniestro, habida cuenta de que había ocurrido en su país y de que como consecuencia del mismo la República Federal de Alemania había presentado una reclamación. El Comité Ejecutivo designó al Sr. John Wren (Reino Unido) para presidir las deliberaciones sobre este siniestro.
- 3.1.2 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.28/2.
- 3.1.3 El Comité recordó que del 20 de junio al 10 de julio de 1996, crudos de petróleo habían contaminado la costa alemana y una serie de islas alemanas cercanas a la frontera con Dinamarca en el Mar del Norte. Se recordó que las autoridades alemanas habían emprendido operaciones de limpieza en el mar y en tierra y que se habían retirado de las playas unas 1 574 toneladas de mezcla de hidrocarburos y arena.
- 3.1.4 Se recordó que las investigaciones de las autoridades alemanas habían revelado que el buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 TRB) había descargado crudos libios en el puerto de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996 y que según las autoridades, habían quedado a bordo unos 46 m³ de hidrocarburos que no pudieron ser descargados por las bombas del buque.
- 3.1.5 El Comité recordó que las autoridades alemanas se habían dirigido al propietario del *Kuzbass* y le habían pedido que aceptase responsabilidad por la contaminación debida a hidrocarburos, habiendo declarado que, si no se cumplía esto, las autoridades entablarían acción judicial contra él. Se recordó que el propietario del buque y su asegurador P&I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), habían negado toda responsabilidad por el derrame.
- 3.1.6 El Comité recordó también que las autoridades alemanas habían informado al Fondo de 1992 que, si no prosperaban sus intentos de recobrar el coste de las operaciones de limpieza del propietario del *Kuzbass* y su asegurador, reclamarían contra el Fondo de 1992.
- 3.1.7 Se recordó que la cuantía de limitación aplicable al *Kuzbass* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se estimaba aproximadamente en 38 millones de DEG (£30,7 millones).

Acciones judiciales

- 3.1.8 El Comité recordó que en julio de 1998, la República Federal de Alemania había entablado acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia de Flensburg contra el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club, reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza en una cuantía de DM2,6 millones o €1,3 millones (£900 000), reclamación que había aumentado posteriormente a €1,4 millones (£968 000) más intereses.
- 3.1.9 Se recordó que en noviembre de 1998 se habían notificado al Fondo de 1992 las acciones judiciales y que en agosto de 1999 éste había intervenido en el proceso a fin de proteger sus intereses.
- 3.1.10 El Comité recordó que a fin de impedir que prescribieran sus reclamaciones contra el Fondo al vencer el plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro, las autoridades alemanas habían entablado acción judicial contra el Fondo de 1992 en junio de 2002. y que el Fondo de 1992 había solicitado al Tribunal la suspensión de la instancia con respecto a esta acción, en espera del resultado de la acción de las autoridades alemanas contra el propietario del buque y el West of England Club. Se recordó que el Tribunal había concedido la suspensión de la instancia en noviembre de 2002.

- 3.1.11 Se recordó que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club habían presentado al Tribunal los alegatos que se resumen a continuación:

Los análisis químicos facilitados por las autoridades alemanas han indicado sólo que los hidrocarburos transportados en el *Kuzbass* y los hidrocarburos encontrados en tierra eran ambos originarios de Libia, sin manifestar que la composición química de los mismos era idéntica. Los análisis químicos llevados a cabo en nombre del propietario del buque y del Club demostraron, sin embargo, que los hidrocarburos no eran idénticos. En particular, estos últimos análisis demostraron que, si bien ambos hidrocarburos eran de origen libio, los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran crudos libios Brega, en tanto que los hidrocarburos contaminantes no lo eran.

Con respecto a la cuestión de si la contaminación por hidrocarburos pudiera haber sido causada por el lavado de los tanques del *Kuzbass*, normalmente el lavado de tanques se llevaría a cabo sólo en casos excepcionales, a saber si un tanque debía ser reparado o si se había de colocar a bordo otra carga que no debiese entrar en contacto con los residuos de la carga transportada en una travesía anterior. En el caso del *Kuzbass*, este buque tanque se dirigía al Mediterráneo a cargar petróleo crudo, y las condiciones de los tanques eran tales que no exigían lavado. Además, no habría sido técnicamente posible limpiar los tanques y extraer mediante bombeo los hidrocarburos que quedaban a bordo, ni hubiera habido tiempo suficiente para ello.

En el período comprendido entre las 18:30 horas del 12 de junio de 1996 y las 19:00 horas del 13 de junio de 1996, el *Kuzbass* estaba fondeado para efectuar reparaciones en el sistema de enfriamiento del buque.

La ruta seguida por el *Kuzbass* era distante de las zonas donde se suponía que habían sido descargados en el mar los hidrocarburos que causaron la contaminación. Se han facilitado las cartas de navegación marina originales rusas y el cuaderno de bitácora del buque, así como copia del cuaderno de derrota, en apoyo de esta postura.

En cuanto a los datos facilitados por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's indicando que no había otros movimientos de petroleros con crudos libios a bordo en junio de 1996 en la zona en cuestión, los informes de dichos Servicios de Información Marítima del Lloyd's abarcan solamente buques tanque cargados, y no facilitan información alguna sobre los movimientos de buques tanque sin carga, que son los que tienen mayor probabilidad de efectuar el lavado de tanques.

- 3.1.12 El Comité recordó que el propietario del buque y el West of England Club se habían referido también a los resultados de la investigación de la policía alemana y del fiscal público italiano (El siguiente puerto de descarga del cargamento estaba en Italia), los cuales, según el propietario del buque y el Club, no habían hallado ninguna prueba válida para apoyar la acusación contra el *Kuzbass*.
- 3.1.13 Se recordó que, en su respuesta al Tribunal, las autoridades alemanas han señalado los puntos siguientes:

El *Kuzbass* había transportado petróleo crudo libio. Los análisis de las muestras de los hidrocarburos en las playas contaminadas habían dejado sentado que estos hidrocarburos eran también crudos libios. El *Kuzbass* era el único petrolero que pasaba por el Mar del Norte hacia la Bahía de Heligoland en junio de 1996. Existían pruebas a primera vista de que la contaminación sólo podía haber sido

causada por el *Kuzbass*. El análisis llevado a cabo en nombre del propietario del buque y el Club no rebatía estas pruebas a primera vista. Era insostenible la afirmación del propietario del buque y el Club de que no eran idénticos los dos hidrocarburos, sobre la base de las normas científicas actuales. El *Kuzbass* tenía una fuga entre un tanque de decantación y un tanque de carga. Ya no se sostenía que la contaminación de hidrocarburos hubiese sido causada por el lavado de un solo tanque, sino que la contaminación fue causada por la descarga de lavazas. Hay que suponer, por tanto, que en un viaje cargado anterior se había infiltrado carga de petróleo crudo al tanque de decantación, que ya contenía lavazas originadas en lavados de tanques anteriores, dando como resultado una mezcla de lavazas altamente enriquecidas con petróleo crudo. El *Kuzbass* había descargado entonces esta mezcla en el viaje de Cuxhaven al Mediterráneo.

- 3.1.14 El Comité recordó que el Tribunal había designado un perito para examinar los indicios en cuanto al origen de los hidrocarburos, y en particular si las muestras de la mezcla de hidrocarburos y arena contenían residuos de lavado de tanques y/o residuos de lavazas, y si los residuos se originaron del petróleo crudo libio Brega. Se recordó que el perito había concluido que las muestras en cuestión contenían residuos de petróleo crudo típicos de los hallados en los lavados de tanques (lavazas) de petroleros, que no había indicios de fangos en las muestras y que la cantidad de petróleo recuperado (es decir varios cientos de toneladas) descartaba que los fangos de hidrocarburos hubiesen contribuido a la contaminación. Se recordó además que sobre la base del examen efectuado por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, los hidrocarburos en cuestión eran, en su opinión, petróleo crudo libio, pero no era posible relacionar este petróleo con un pozo concreto. El experto manifestó asimismo que no era posible determinar si la contaminación había sido causada por la carga transportada por el *Kuzbass* sin tener acceso a muestras tomadas de su tanque de decantación.
- 3.1.15 El Comité recordó que el Director había concordado con la conclusión del perito pero que tras estudiar los datos analíticos presentados por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, en particular los espectrogramas de masas de las muestras de contaminación, había observado que había una correspondencia notable con el crudo libio Es Sider y no con el crudo libio El Brega, siendo este último el petróleo que transportó el *Kuzbass* en la travesía inmediatamente anterior al supuesto delito de contaminación. Se recordó que de acuerdo al calendario de exportaciones de crudo libio facilitado por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's, antes de transportar la carga de crudo El Brega a Willhemshaven, el *Kuzbass* había transportado dos cargas de crudo Es Sider (cargado el 14 de febrero y el 28 de marzo de 1996). Se tomó nota que el *Kuzbass* había sido la fuente de la contaminación, y si ésta se hubiese debido a la descarga por la borda de lavazas acumuladas durante varias travesías, esto podría explicar, en opinión del Director, porqué los espectrogramas de masas de las muestras de contaminación se parecían más a los espectrogramas de masas del crudo Es Sider. El Comité recordó que, basándose en las pruebas presentadas por las autoridades alemanas, el Director había considerado que la contaminación había sido causada por una descarga de petróleo crudo muy parecido al crudo Es Sider procedente de un buque tanque, y que el *Kuzbass* era la fuente de contaminación más probable.
- 3.1.16 Se recordó que en diciembre de 2002, el Tribunal de primera instancia (Landgericht) había pronunciado una sentencia parcial en la que sostuvo que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club eran responsables mancomunada y solidariamente de los daños por contaminación y que aunque las autoridades alemanas no habían dado pruebas concluyentes de que el *Kuzbass* era el buque responsable, las pruebas circunstanciales señalaban de modo contundente aquella conclusión. Se recordó también que el Tribunal no había tratado de la cuantía de las pérdidas sufridas por las autoridades alemanas, y señaló que esta cuestión sería examinada a petición de una de las partes, pero sólo una vez que fuese definitiva la sentencia sobre la cuestión de la responsabilidad.

- 3.1.17 El Comité recordó que el propietario del buque y el West of England Club habían apelado contra la sentencia argumentando que el Tribunal de primera instancia había seguido procedimientos incorrectos e irregulares en el sentido de que partes esenciales de las actas de la audiencia en diciembre de 2002 no habían recogido como es debido las declaraciones hechas en dicha audiencia y de que el Tribunal había escuchado el testimonio de la Fiscalía General del Estado en relación con la investigación penal sin un auto judicial y sin darles la oportunidad de comentar ese testimonio.
- 3.1.18 Se recordó que el aspecto fundamental de los motivos de la apelación por parte de los apelantes había sido que el *Kuzbass* no podía haber llegado a la supuesta zona de vertimiento en el tiempo disponible, que los análisis químicos de las muestras de la contaminación no proporcionaban pruebas concluyentes de que los hidrocarburos procedían del *Kuzbass* y que había otros tres buques en la parte sur del Mar del Norte en el momento en cuestión que habían transportado anteriormente cargas de crudo libio, y que por lo tanto podían haber causado la contaminación.
- 3.1.19 El Comité recordó que las autoridades alemanas habían presentado una declaración de respuesta a los motivos que tenían los apelantes para apelar, que reiteraba las pruebas circunstanciales que habían llevado al Tribunal de primera instancia a concluir que el *Kuzbass* era la fuente de la contaminación y además abordaba los puntos suscitados por los apelantes en su apelación. Se recordó que en enero de 2004, el Fondo había presentado también una declaración de respuesta, que en gran medida seguía las líneas generales de la de las autoridades alemanas.
- 3.1.20 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en una audiencia que tuvo lugar en diciembre de 2004, el Tribunal de Apelación de Schleswig-Holstein (Oberlandesgericht) había indicado que, basándose en las pruebas presentadas, distaba mucho de estar convencido de que el *Kuzbass* fuera la fuente de la contaminación, y llamó la atención sobre otras posibles fuentes de buques que las autoridades alemanas no habían investigado. Se observó que el Tribunal había suscitado dudas también respecto a la corrección de las pruebas circunstanciales y la interpretación de esas pruebas por el Tribunal de primera instancia y que, basándose en las pruebas presentadas manifestó que, las perspectivas de que prosperase la apelación del propietario del buque/West of England Club eran considerablemente mejores que las del Gobierno alemán. El Comité tomó nota de que el Tribunal había recomendado decididamente que las partes lograsen una transacción extrajudicial en el sentido de que el propietario del buque y el West of England Club pagasen al Gobierno alemán €120 000 (£85 000) y que las costas recuperables se repartieran entre el Gobierno alemán y el propietario del buque/West of England Club a razón del 92%-8%, lo que implicaría que el Fondo de 1992 debería pagar el saldo de la cuantía admisible de la reclamación del Gobierno alemán. No obstante, el Tribunal había concedido a las partes la posibilidad de presentar nuevos alegatos, así como testigos.
- 3.1.21 Se tomó nota de que el Tribunal de Apelación había fijado la fecha de la próxima audiencia para el 6 de abril de 2005 y que llamaría a declarar, por cuenta de los receptores, a dos testigos que habían atendido al *Kuzbass* en el momento de la descarga de hidrocarburos en Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996.
- 3.1.22 El Comité tomó nota de que a principios de febrero de 2005, el Director, consultando con representantes del Gobierno alemán, había mantenido sin perjuicio conversaciones con el West of England Club, con vistas a lograr una transacción extrajudicial.
- 3.1.23 El Comité Ejecutivo prosiguió sus deliberaciones en privado, de conformidad con el artículo iv) del Reglamento interior, a fin de examinar si el Fondo de 1992 debiese lograr una transacción extrajudicial del caso. Durante la sesión a puertas cerradas, que se abarca en los párrafos 3.1.24 a 3.1.30, sólo estuvieron presentes representantes de los Estados Miembros del Fondo de 1992.
- 3.1.24 El Director propuso que, a la luz de las pruebas disponibles y las indicaciones del Tribunal de Apelaciones en cuanto al resultado probable de los procedimientos judiciales, se le autorice acordar una transacción extrajudicial con las otras partes.

- 3.1.25 El Comité tomó nota de que si bien había motivos fundados para sospechar que el *Kuzbass* era la fuente de la contaminación, las pruebas eran sobre todo circunstanciales, y que al presentar sus argumentos, las autoridades alemanas habían intentado convencer al Tribunal de primera instancia de que dichas pruebas eran suficientes para hacer que el propietario del buque tuviera que demostrar que el *Kuzbass* no era la fuente de la contaminación.
- 3.1.26 El Comité tomó nota de que el propietario del buque y el West of England Club habían formulado una propuesta con respecto a una posible transacción extrajudicial en la que interviniesen todas las partes y según la cual el propietario del buque y el West of England Club pagarían el 18% y el Fondo de 1992 el 82% de todas las pérdidas demostradas sufridas por la República Federal de Alemania como resultado del siniestro.
- 3.1.27 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 había recibido recientemente documentos en apoyo de la reclamación presentada por el Gobierno alemán y que los expertos del Fondo estaban examinando la documentación a fin de llevar a cabo una evaluación al respecto. También se tomó nota de que, de conformidad con las leyes alemanas, el Gobierno tendría derecho a cobrar los intereses al tipo legal con respecto a cualquier pérdida demostrada y que cualquier acuerdo sobre una transacción tendría que abordar la cuestión del reparto de costas judiciales en las que incurran las respectivas partes.
- 3.1.28 Varias delegaciones manifestaron su decepción por los recientes acontecimientos en relación con los procesos judiciales pero señalaron que reconocían que faltan pruebas contra el propietario del buque y el West of England Club en varios aspectos fundamentales. Tales delegaciones se mostraron de acuerdo con el análisis de la situación llevado a cabo por el Director y refrendaron la recomendación que formuló para que el Fondo de 1992 trate de lograr una transacción extrajudicial con las demás partes.
- 3.1.29 Algunas delegaciones expresaron su gratitud a las autoridades alemanas por sus esfuerzos al tratar de identificar al buque causante de la contaminación antes de pedir indemnización al Fondo de 1992.
- 3.1.30 El Comité decidió autorizar al Director a lograr una transacción extrajudicial con el resto de las partes relacionadas (es decir, la República Federal de Alemania, el propietario del buque y el West of England Club) y a concluir tal transacción en nombre del Fondo de 1992, a condición de que la cuantía que debe pagar el propietario del buque y el West of England Club se aumente por encima del 18% que se ofrece en la actualidad.
- 3.2 Dolly
- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.28/3.
- 3.2.2 El Comité recordó que el *Dolly* se había hundido a 20 metros de profundidad en la Bahía Robert (Martinica), con una carga de unas 200 toneladas de asfalto a bordo y que hasta ahora no había escapado carga. Se recordó asimismo que había un parque nacional, un arrecife de coral y maricultura cerca de la encalladura, que se realizaba pesca artesanal en la zona y que se temía que la pesca y la maricultura serían afectadas si escapase el asfalto.
- 3.2.3 Se recordó que las autoridades habían ordenado al propietario del buque que retirase los restos del naufragio, pero éste no había cumplido la orden, probablemente por falta de recursos económicos. Se recordó además que el buque no tenía ningún seguro de responsabilidad.
- 3.2.4 El Comité recordó que, habida cuenta de que el propietario del buque no había adoptado ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas habían dispuesto la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido. Se recordó que en agosto de 2004, las autoridades francesas habían informado al Fondo de que se había otorgado un contrato a un consorcio constituido por una empresa francesa de buzos y los gerentes de una marina de yates

en Martinica. Se recordó además que la intención original era adrizar el buque en el fondo marino antes de retirar de la bodega del buque los tres tanques de carga que contenían el asfalto, los tanques serían luego remolcados a dique seco en Fort de France para extraer el asfalto. El Comité recordó que el coste total de la operación se estimaba en torno a €1 millón (£780 000).

- 3.2.5 El Comité tomó nota de que las operaciones habían comenzado en octubre de 2004. Se tomó nota de que los intentos de adrizar el buque en el fondo marino fueron infructuosos, por lo que el contratista había decidido abrirse paso por el costado y las chapas de cubierta del buque para poder acceder a los tres tanques que contenían el asfalto. También se tomó nota de que debido a las condiciones de mar gruesa y una serie de problemas prácticos imprevistos, retirar los tanques había tomado más tiempo de lo proyectado y resultado más difícil de lo previsto. Se tomó nota además de que a mediados de diciembre, los contratistas habían retirado los tanques de la bodega con la ayuda de bolsas de flotación y los habían depositado en el fondo marino cerca de los restos del buque y que habían decidido dejarlos allí hasta marzo de 2005, cuando las condiciones atmosféricas fueran más propicias para remolcarlo a dique seco.
- 3.2.6 Se tomó nota de que las operaciones se habían reanudado en marzo de 2005, según lo previsto y con la intención de colgar sucesivamente cada tanque de una cesta mediante abrazaderas e izarla a la superficie del mar mediante bolsas de flotación antes de remolcar la cesta y el tanque a dique seco. Se tomó nota además de que los intentos de remolcar el primer tanque habían sido infructuosos debido a dificultades para mantener el aire a la presión adecuada en las bolsas de flotación, que terminaron soltándose de sus correas. Se tomó nota además de que se remolcó el tanque a Robert Harbour y que fue abandonado en el lecho marino a la espera de una decisión sobre otro medio de recuperar los tanques y de llevarlos a tierra.
- 3.2.7 Se recordó que el Gobierno francés había entablado una acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992, reclamando provisionalmente FFr1,2 millones o €32 000 (£164 000) respecto a los costes de remoción del combustible del *Dolly* pero que se reclamarían otros costes respecto a la extracción de la carga.

3.3 Erika

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto del siniestro del *Erika* que figuran en los documentos 92FUND/EXC.28/4 y 92FUND/EXC.28/4/Add.1.

Cuántas disponibles para indemnización

- 3.3.2 El Comité recordó que el Tribunal Comercial de Nantes había determinado la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733 correspondientes a €12 843 484 (£9,1 millones).
- 3.3.3 Se recordó asimismo que la cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 (135 millones de DEG) había sido calculada por el Director, siguiendo las instrucciones del Comité Ejecutivo, en FFr1 211 966 811 correspondientes a €184 763 149 (£131 millones), que el Comité Ejecutivo había refrendado este cálculo en sus sesiones de abril de 2000 y octubre de 2001, y que en octubre de 2000 y octubre de 2001, la Asamblea había refrendado la decisión del Comité.
- 3.3.4 El Comité recordó que TotalFinaElf se había comprometido a no proseguir reclamaciones contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, reclamaciones relativas a sus costes derivados de operaciones con respecto a los restos del naufragio, la limpieza de las orillas y la eliminación de los desechos oleosos, y una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen turística de la costa atlántica, en el caso y en la medida en que la presentación de tales reclamaciones culminase en que la cuantía total de todas las reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992.

- 3.3.5 Se recordó que el Gobierno francés también se había comprometido a no proceder con las reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992 o el fondo de limitación establecido por el propietario del buque o su asegurador, en el caso y en la medida en que la presentación de dichas reclamaciones culminase en que se excediera la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992 pero que con todo, las reclamaciones del Gobierno francés tendrían precedencia sobre cualquiera de las reclamaciones presentadas por TotalFinaElf, si se dispusiera de fondos después de haber pagado íntegramente todas las demás reclamaciones.

Pagos por el Gobierno francés

- 3.3.6 El Comité recordó que el Gobierno francés ha facilitado pagos de urgencia a los demandantes en el sector pesquero por valor de €4,2 millones (£3,0 millones) y €2,1 millones (£1,5 millones) a los productores de sal. Se recordó que el Gobierno francés había introducido también un plan para efectuar pagos complementarios a los demandantes en el sector del turismo, a los que ya se ha pagado un total de €10,1 millones (£7,1 millones).

Situación con respecto a las reclamaciones

- 3.3.7 El Comité Ejecutivo tomó nota de que al 10 de febrero de 2005, se habían presentado 6 959 reclamaciones de indemnización por un total de €206 millones (£142 millones), que se había evaluado el 95% de las reclamaciones y que se habían rechazado 816 reclamaciones, que ascendían a un total de €22 millones (£15 millones). Se señaló que se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 5 579 reclamaciones por un total de €99,3 millones (£68,3 millones), del que el asegurador P&I del propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual), había pagado €12,8 millones (£8,8 millones) y el Fondo de 1992 €86,5 millones (£59,5 millones).
- 3.3.8 Se recordó que, en su sesión de octubre de 2003, el Comité había decidido autorizar al Director a efectuar pagos con respecto al Gobierno francés 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). El Comité recordó que, tras revisar su evaluación anterior del nivel total de reclamaciones admisibles, el Director había decidido que existía un margen suficiente para que el Fondo de 1992 pudiera iniciar los pagos al Estado francés y que el 29 de diciembre de 2003 el Fondo de 1992 había pagado al Estado francés la suma de €10 106 004 (£6 973 146) relativa a la reclamación subrogada del Gobierno francés con respecto a los pagos complementarios a los demandantes del sector del turismo.
- 3.3.9 El Comité recordó que, tras revisar de nuevo la situación a la luz de las novedades en 2004, el Director había decidido que existía un margen suficiente para que el Fondo de 1992 pudiera efectuar un nuevo pago al Estado francés y que en octubre de 2004, se había pagado al Estado francés la suma de €964 338 (£4 145 215) relativa a los pagos complementarios al Gobierno francés efectuados conforme al plan para facilitar pagos de urgencia a los demandantes en los sectores de la pesca, maricultura, ostricultura y producción de sal.

Procesos judiciales

- 3.3.10 El Comité recordó que se habían incoado varias acciones judiciales de indemnización en diversas jurisdicciones de Francia.
- 3.3.11 Se recordó que se habían presentado reclamaciones por un total de €184 millones (£343 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por la Steamship Mutual y que esta cuantía incluía la reclamación del Gobierno francés de €90,5 millones (£130 millones) y de TotalFinaElf de €70 millones (£116 millones). Se tomó nota, sin embargo, de que la mayoría de estas reclamaciones, distintas de las del Gobierno francés y TotalFinaElf, se había acordado y parece por lo tanto que deberán retirarse estas reclamaciones contra el fondo de limitación en la medida en que se relacionan con la misma

pérdida o daños. Se recordó que el Fondo de 1992 había recibido notificación formal, del liquidador del fondo de limitación, de las reclamaciones presentadas contra dicho fondo.

- 3.3.12 El Comité recordó que 795 demandantes habían incoado acciones contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Se tomó nota de que se habían logrado transacciones extrajudiciales con 409 de estos demandantes, que quedaban pendientes acciones de los restantes 386 demandantes (entre ellos 212 productores de sal) y que la cuantía total reclamada en las acciones pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y TotalFinaElf, era €66 millones (£47 millones).
- 3.3.13 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Fondo de 1992 continuaría las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hayan prescrito y sean admisibles en principio, a fin de lograr transacciones extrajudiciales.

Informe judicial relativo a las reclamaciones de los productores de sal

- 3.3.14 El Comité recordó que se habían hecho esfuerzos por reducir al mínimo el impacto del derrame en la producción costera de sal en las marismas del Loira Atlántico y la Vandea, y que se habían implantado varios programas de vigilancia y análisis. Se recordó que se había reanudado la producción de sal en Noirmoutier (Vandea) a mediados de mayo de 2000 a consecuencia de una mejora de la calidad del agua del mar, y que se habían levantado las vedas que se habían impuesto para prevenir la toma de agua del mar en Guérande (Loira Atlántico) el 23 de mayo de 2000. Se recordó también que un grupo de productores independientes de Guérande había intentado reanudar la producción de sal, pero no había logrado tomar suficiente agua del mar para producir sal. El Comité recordó además que los socios de una cooperativa que da cuenta de un 70% de la producción de sal de Guérande habían decidido no producir sal en 2000 para proteger la confianza del mercado en el producto.
- 3.3.15 El Comité recordó que se habían recibido reclamaciones por pérdida de producción de sal debido a los retrasos en el comienzo de la temporada de 2000 ocasionados por las vedas impuestas a la toma de agua del mar de productores (tanto independientes como socios de la cooperativa) en Guérande y Noirmoutier y que también se habían presentado reclamaciones por costes del restablecimiento de las salinas en Guérande en 2001. Se recordó que los peritos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían considerado que era posible la producción de sal en 2000, pero que a consecuencia de la interrupción causada por la veda de la toma de agua, el rendimiento máximo habría sido el 20% de lo esperado para el año. Se recordó además que se habían efectuado pagos provisionales de indemnización a los demandantes sobre la base del 20% de la pérdida de producción.
- 3.3.16 El Comité recordó que, a petición del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, se había nombrado un perito judicial para examinar si era factible producir sal en 2000 en Guérande que cumpliera los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana. Se tomó nota de que el perito judicial había presentado su informe a fines de diciembre de 2004 y había llegado a la conclusión de que era factible la producción de sal en 2000, pero que, a consecuencia de las vedas impuestas, el rendimiento máximo habría sido entre el 4% y el 11% de la producción normal.
- 3.3.17 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 trataría de lograr transacciones extrajudiciales teniendo en cuenta las conclusiones de los peritos judiciales.

Sentencias de diversos tribunales franceses

- 3.3.18 El Comité tomó nota de la información facilitada en la sección 9 del documento 92FUND/EXC.28/4 y la sección 1 del documento 92FUND/EXC.28/4/Add.1 con respecto a las sentencias de diversos tribunales franceses con respecto a las reclamaciones interpuestas contra el Fondo de 1992, el propietario del buque y la Steamship Mutual.

- 3.3.19 Para resumir la situación con respecto a los procesos judiciales, el Director manifestó que se habían dictado 21 sentencias en total en relación con reclamaciones entabladas contra el Fondo de 1992 en diversos tribunales y que la mayoría de estos procesos guardaban relación con la cuestión de la admisibilidad. Manifestó que en general las sentencias eran muy favorables al Fondo, ya que en la mayoría de los casos en los que el Fondo había rechazado reclamaciones por no ser admisibles los Tribunales se habían mostrado de acuerdo con la postura de los Fondos. Mencionó que en algunos casos los Tribunales habían aplicado los criterios de admisibilidad del Fondo, en otros casos los Tribunales no los habían aplicado pero los habían tenido en cuenta y en otros los Tribunales habían indicado que los criterios del Fondo no eran vinculantes y que la admisibilidad debía decidirse de conformidad con la aplicación de las leyes francesas pero que se había llegado a los mismos resultados que había logrado el Fondo en su rechazo de las reclamaciones al exigir, con arreglo a las leyes francesas, que exista un nexo causal entre el acontecimiento y el daño. Mencionó además que unas pocas sentencias guardaban relación con la cuantía, y que en los casos en los que los tribunales no se hubiesen mostrado de acuerdo con las evaluaciones del Fondo, éste no había recurrido a menos que las cuantías otorgadas por el Tribunal fuesen considerablemente distintas o pareciesen arbitrarias.

Otros casos judiciales

- 3.3.20 El Comité tomó nota de que en la semana previa a la presente sesión del Comité Ejecutivo se habían dictado cuatro sentencias y que aunque no se conocían todavía los pormenores al respecto, se creía que todas ellas eran favorables al Fondo de 1992. Se tomó nota de que se habían celebrado audiencias en diversos Tribunales de primera instancia en relación con otros casos entre octubre de 2004 y febrero de 2005 pero que todavía no se habían dictado sentencias al respecto.

3.4 *Prestige*

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información respecto al siniestro del *Prestige* que consta en el documento 92FUND/EXC.28/5.

Reclamaciones de indemnización

- 3.4.2 El Comité recordó que, previendo un gran número de reclamaciones, y tras consultar con las autoridades españolas y francesas, la aseguradora del propietario del buque, la 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).

España

- 3.4.3 El Comité tomó nota de que al 22 de febrero de 2005, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 716 reclamaciones por un total de €98 millones (£481 millones), incluidas una reclamación de €32 millones (£91 millones), de un grupo de 58 asociaciones de Galicia, Asturias y Cantabria que representan a 13 600 pescadores y mariscadores, y cuatro reclamaciones del Gobierno español. Se tomó nota de que la primera reclamación del Gobierno español era de €83,7 millones (£265 millones), presentada en octubre de 2003, la segunda de €44,6 millones (£31 millones) presentada en enero de 2004, la tercera de €5,5 millones (£59 millones), presentada en abril de 2004 y la cuarta reclamación, en diciembre de 2004, era de €46,5 millones (£32 millones). Se tomó nota de que las reclamaciones presentadas por el Gobierno español se refieren a los costes contraídos hasta el final de abril de 2004 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. El Comité recordó que la primera, segunda y tercera reclamaciones comprendían partidas por el coste de operaciones de limpieza en el Parque Nacional Atlántico, que ascendía a €1,9 millones (£8,2 millones) en total y que estas partidas habían sido retiradas ya que los fondos para estas operaciones se han obtenido de otra

- fuelle. Se tomó nota de que esta retirada, junto con enmiendas posteriores, había reducido la cuantía total reclamada por el Gobierno español a €34,7 millones (£369 millones).
- 3.4.4 El Comité recordó que la primera reclamación recibida del Gobierno español había sido evaluada provisionalmente por el Director en €107 millones (£73 millones) y que en diciembre de 2003 se efectuó un pago de €6 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación de la cuantía. Se recordó asimismo que el Director había llevado a cabo una evaluación general del total de los daños admisibles en España en €303 millones (£206 millones) y que, como lo autorizara la Asamblea, también en diciembre de 2003 había efectuado un pago adicional de €41 505 000 (£28,8 millones) contra una garantía bancaria de un banco español, con lo que la cuantía total abonada por el Fondo de 1992 al Gobierno español es €7 555 000 (£39,9 millones).
- 3.4.5 El Comité tomó nota de que desde diciembre de 2003 habían tenido lugar varias reuniones con representantes del Gobierno español y se había facilitado considerable información nueva en apoyo de sus reclamaciones. Se tomó nota además de que continuaba la cooperación con los representantes del Gobierno español y se estaba avanzando en la evaluación de las cuatro reclamaciones presentadas por el Gobierno.
- 3.4.6 Se tomó nota de que, de las demás 712 reclamaciones presentadas, ha sido evaluado el 54%, que muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los demandantes. Se tomó nota de que 314 de estas otras reclamaciones por €20,1 millones (£13,9 millones) habían sido aprobadas en €1,7 millones (£1,2 millones) y se habían efectuado pagos provisionales de un total de €25 586 (£17 650) al 15% de la cuantía valorizada respecto a 45 de las reclamaciones aprobadas. Se tomó nota además de que se habían restado los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los demandantes al calcular los pagos provisionales. Se tomó nota asimismo de que las restantes reclamaciones aprobadas esperaban respuesta de los demandantes o estaban siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los demandantes con la cuantía valorizada. El Comité tomó nota de que se habían rechazado 121 reclamaciones, en su mayoría porque el demandante no ha demostrado haber sufrido pérdida.
- 3.4.7 Se recordó que en la sesión del Comité Ejecutivo de mayo de 2004, la delegación española había manifestado que 67 ayuntamientos habían pedido indemnización por un total de €37,6 millones (£26 millones), que las cuatro comunidades autónomas afectadas habían estimado sus daños en €50 millones (£103 millones) y que las cantidades reclamadas esperaban la aprobación del Estado antes de efectuarse los pagos a estas administraciones públicas. El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 aún no había recibido reclamaciones de estos ayuntamientos y comunidades autónomas.
- 3.4.8 La delegación española manifestó que presentaría nuevas reclamaciones en un futuro próximo con respecto a los costes de la operación para extraer los hidrocarburos del pecio del *Prestige* de unos €100 millones (£69 millones) y también por los costes del tratamiento de los residuos oleosos recuperados durante las operaciones de limpieza. Aquella delegación manifestó además que continuaría cooperando con la Secretaría del Fondo y facilitaría documentación para que se pudieran evaluar las reclamaciones del Estado español.

Francia

- 3.4.9 El Comité tomó nota de que al 22 de febrero de 2005, se habían recibido 385 reclamaciones por un total de €3,6 millones (£65 millones) en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos, de las cuales se había evaluado el 65%. Se tomó nota de que muchas de las reclamaciones restantes carecían de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los demandantes. El Comité tomó nota de que se habían aprobado 164 reclamaciones en €2,3 millones (£1,6 millones), que se habían efectuado pagos provisionales de un total de €202 344 (£140 000) al 15% de la cuantía valorizada respecto a 58 de estas reclamaciones y que las restantes reclamaciones aprobadas esperaban respuesta de los demandantes o estaban siendo

examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los demandantes con la cuantía valorizada. Se tomó nota de que se habían rechazado 30 reclamaciones, en su mayoría porque el demandante no había demostrado haber sufrido pérdida.

- 3.4.10 Se tomó nota de que 114 ostricultores con base en la laguna de Arcachón cerca de Burdeos habían presentado reclamaciones por un total de €1,2 millones (£830 000) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. El Comité tomó nota de que 90 de estas reclamaciones por un total de €52 000 (£450 000) habían sido evaluadas en €200 326 (£138 000), que se habían efectuado pagos por un total de €2 250 (£8 500) respecto a 18 de estas reclamaciones en el 15% de las cuantías evaluadas y que las 24 reclamaciones restantes estaban siendo examinadas por los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992.
- 3.4.11 Se tomó nota asimismo de que la Oficina de Reclamaciones había recibido 150 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €16,3 millones (£11,2 millones). El Comité tomó nota de que 93 de estas reclamaciones habían sido evaluadas en un total €4,6 millones (£3,2 millones), que 60 reclamaciones habían sido aprobadas en €2,0 millones (£1,4 millones) y que se habían efectuado pagos provisionales por un total de €74 125 (£120 000) en el 15% de la cuantía evaluada con respecto a 28 reclamaciones.
- 3.4.12 Se recordó que expertos designados por el Fondo de 1992 y el London Club están evaluando una reclamación de €7,5 millones (£46 millones) presentada por el Gobierno francés en mayo de 2004 en relación con los costes incurridos por limpieza y medidas preventivas. Se recordó asimismo que, en octubre de 2004, representantes del Fondo y los expertos de éste se reunieron con representantes del Gobierno francés para discutir el proceso de evaluación y qué nueva información se precisaba para completar dicha evaluación. El Comité tomó nota de que se había enviado al Gobierno francés una solicitud oficial de nueva información.
- 3.4.13 Se tomó nota de que otras 32 reclamaciones, por un total de €6,1 millones (£4,2 millones), habían sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. El Comité tomó nota de que doce de estas reclamaciones se habían evaluado en €194 805 (£134 000), que ocho reclamaciones habían sido aprobadas en €80 547 (£56 000) y que se habían efectuado pagos provisionales de un total de €7 455 (£5 000) al 15% de la cuantía valorizada respecto a cuatro reclamaciones.

Portugal

- 3.4.14 Se recordó que el Gobierno portugués había presentado una reclamación de €3,3 millones (£2,3 millones) respecto a limpieza y medidas preventivas y que en julio de 2004, tuvo lugar una reunión entre representantes del Fondo de 1992 y representantes de los departamentos gubernamentales involucrados. El Comité tomó nota de que en febrero de 2005, el Gobierno portugués facilitó al Fondo de 1992 información adicional en apoyo de su reclamación y que esta información estaba siendo examinada por los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992.

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades españolas

- 3.4.15 Se 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, incluidos los mariscadores, pescadores de bajura y trabajadores conexos en tierra con alta dependencia de los caladeros cerrados, tales como vendedores de pescado, reparadores de redes y empleados de cooperativas de pesca, lonjas del pescado y fábricas de hielo y que algunos de estos pagos se habían incluido en reclamaciones subrogadas por las autoridades españolas en virtud del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992.

- 3.4.16 Se recordó también que el Gobierno español había prestado ayuda también a otras personas y empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos en forma de préstamos, desgravación fiscal y dispensas de los pagos de la seguridad social.
- 3.4.17 El Comité recordó que en junio de 2003, el Gobierno español aprobó la legislación en forma de un Real Decreto-Ley que ponía a disposición €160 millones (£110 millones) para indemnizar íntegramente a los damnificados por la contaminación y que el Decreto prevé que la evaluación de las reclamaciones se efectuará según los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Se recordó también que en julio de 2004, otro Real Decreto-Ley había incrementado los fondos disponibles para la indemnización a €49,5 millones (£172 millones) y además se había prorrogado el plazo en que las personas de los sectores de pesca, marisqueo y acuicultura podían reclamar por pérdidas sufridas directamente a consecuencia del siniestro, para incluir el año 2004.
- 3.4.18 El Comité recordó que en la sesión del Comité Ejecutivo celebrada en febrero de 2004, la delegación española había mencionado que el Gobierno español había recibido casi 29 000 reclamaciones de indemnización por parte de los afectados por el siniestro del *Prestige* que deseaban utilizar el mecanismo de pago previsto en el primer Real Decreto-Ley y que, de ellas, unas 22 800 solicitudes se referían a los colectivos del sector pesquero que se acogerían al sistema de cálculo mediante estimación objetiva o baremo, pero que unas 5 000 solicitudes de otros colectivos serían objeto de una valoración individualizada.
- 3.4.19 Se recordó que, según información facilitada por el Gobierno español en agosto de 2004, se habían logrado acuerdos con la gran mayoría de los trabajadores del sector de pesca y que se les habían efectuado pagos por un total aproximado de €75 millones (£52 millones) en virtud de los Reales Decretos-Ley.
- 3.4.20 El Comité recordó que en 2004 el Gobierno español informó al Fondo de 1992 que las reclamaciones que, conforme a los Decretos serán objeto de valoración individualizada, serán evaluadas por el Consorcio de Compensación de Seguros (el Consorcio), una organización de seguros de propiedad estatal constituida para pagar reclamaciones por daños normalmente no cubiertos por pólizas de seguro comercial, tales como daños debidos a actividad terrorista o desastres naturales. Se tomó nota de que en 2004 el Consorcio había recibido 844 reclamaciones relativas a 3 698 personas y que el Consorcio había informado al Fondo de 1992 en febrero de 2005 que se habían presentado otras 160 reclamaciones. El Comité tomó nota de que la cuantía total reclamada era €198 millones (£137 millones).
- 3.4.21 Se recordó que, como los Reales Decretos-Ley prevén que la evaluación de las reclamaciones se efectúe siguiendo los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, habían tenido lugar reuniones entre representantes del Consorcio y el Fondo de 1992 para discutir los criterios. El Comité tomó nota de que el Consorcio había solicitado la asistencia de los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 en la evaluación de 37 de estas reclamaciones. Se tomó nota de que muchas de las reclamaciones que se habían remitido a dichos expertos no iban apoyadas por pruebas suficientes que demostrasen la pérdida reclamada y que el Consorcio había pedido más pruebas e información a los demandantes. El Comité tomó nota de que los expertos del Consorcio y los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 habían hecho una evaluación conjunta de una reclamación, que había sido aprobada por el Fondo de 1992 y el London Club. Se tomó nota además de que estaban en marcha nuevas evaluaciones.

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades francesas

- 3.4.22 El Comité tomó nota de que el Gobierno francés había introducido un plan para facilitar pagos superiores a las cuantías pagadas por el Fondo de 1992 a los demandantes de los sectores de pesca y marisqueo que formularan una solicitud a ese efecto a más tardar el 13 de diciembre de 2004 y que el Gobierno subrogaría los derechos de los demandantes contra el London Club y el Fondo de 1992 hasta las cuantías pagadas.

3.4.23 Se tomó nota de que el Gobierno estableció una Comisión para administrar el plan y determinar la cuantía a pagar a cada demandante. Se tomó nota además de que la Comisión había decidido que, en lo que se refiere a las reclamaciones respecto a las cuales se había logrado un acuerdo sobre la cuantía entre el demandante y el London Club y el Fondo de 1992, la Comisión abonaría el 85% de la cuantía acordada y que en los casos en que no se haya logrado un acuerdo sobre la cuantía, la Comisión determinaría las pérdidas y la cuantía a pagar.

3.4.24 Se tomó nota de que se habían aprobado pagos en enero de 2005 a 175 demandantes por un total de €1 153 621 (£0,8 millones).

Cuantía disponible para la indemnización

3.4.25 El Comité recordó que la cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era €2 777 986 (£16 millones) y que el 28 de mayo de 2003 el propietario del buque había depositado esa cuantía en el Juzgado de lo penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación.

3.4.26 Se recordó que la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992 respecto a este siniestro, 135 millones de DEG, correspondía a €71 520 703 (£121 millones), incluida la suma efectivamente pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992).

Nivel de pagos

3.4.27 Se recordó que en su sesión de mayo de 2003 el Comité Ejecutivo había decidido que los pagos del Fondo de 1992 deberían limitarse, por el momento, al 15% de la pérdida o el daño realmente sufridos por los demandantes respectivos según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo y por el London Club. Se recordó además que, en sus sesiones de octubre de 2003, febrero de 2004 y mayo de 2004, el Comité Ejecutivo había decidido que, dada la incertidumbre que quedaba en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el nivel de pagos se mantuviese en el 15% (documentos 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.7.24, 92FUND/EXC.24/8, párrafo 3.4.43 y 92FUND/EXC.25/6, párrafo 3.2.26)

3.4.28 Se recordó asimismo que en la sesión de octubre de 2004 del Comité Ejecutivo, las delegaciones de España y Francia habían comunicado que habían celebrado reuniones de consultas sobre la tramitación del caso del *Prestige* a fin de explorar las posibilidades de mejorar la transacción de las reclamaciones. El Comité recordó que aquellas delegaciones habían expresado el parecer de que la tasa de indemnización del 15% había dejado a los damnificados en una situación insatisfactoria.

3.4.29 Se recordó que en aquella sesión el Director había manifestado que, sobre la base de las cifras presentadas por los Gobiernos de los tres países afectados por el siniestro, el riesgo total potencial de las reclamaciones era aproximadamente de €1 038 millones (£716 millones) y que por lo tanto, en su opinión, no era posible incrementar el nivel de pagos por encima del 15% en esta coyuntura y que, conforme a la postura adoptada por los órganos rectores de los FIDAC, el nivel de pagos tendría que determinarse habida cuenta del riesgo potencial del Fondo de 1992 y no sobre la base de la evaluación de las reclamaciones por el Fondo. Se recordó que, en vista de las incertidumbres que quedaban acerca del nivel de las reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo había decidido, en su sesión de octubre de 2004, mantener el nivel de pagos al 15% de las pérdidas o daños sufridos por los demandantes respectivos (documento 92FUND/EXC.26/11, párrafo 3.7.30).

3.4.30 La delegación francesa hizo referencia a reuniones officiosas que tuvieron lugar entre Francia, Portugal y España, a la última de las cuales había asistido un representante del Fondo de 1992, para estudiar la situación de las reclamaciones en los tres Estados. Aquella delegación manifestó que, en su opinión, sobre la base de los intercambios de información en la última reunión, las pérdidas efectivas sufridas en los tres Estados eran mucho menores que las

pronosticadas en un principio, de manera que debiera ser finalmente posible incrementar el nivel de pagos del 15% al 30%. La delegación francesa pidió al Fondo de 1992 que refinase su evaluación de las pérdidas generales a más tardar en junio de 2005 para que el Comité Ejecutivo adoptase una decisión sobre si se podría incrementar o no el nivel de pagos.

- 3.4.31 El Director manifestó que, si bien el Fondo de 1992 podría realizar una evaluación refinada de las pérdidas generales como pedía la delegación francesa, en su opinión era el riesgo del Fondo ante las reclamaciones, actualmente superiores a €1 000 millones, lo que determinaba el nivel de pagos. Expresó el parecer de que, mientras durase esta situación, la única manera de incrementar el nivel de pagos sería siguiendo el mismo procedimiento que en el Reino Unido tras el siniestro del *Sea Empress* y en Francia tras el siniestro del *Erika*, según el cual los Estados habían acordado ponerse los últimos a la cola en relación con sus propias reclamaciones.
- 3.4.32 Una delegación, aunque manifestó que era importante completar la evaluación de las reclamaciones antes del tercer aniversario del siniestro, cuando se aplicarían las disposiciones de prescripción, expresó preocupación por la referencia de que las reclamaciones se evaluaran con un criterio de estimación objetiva o baremo (véase párrafo 3.4.18 supra), teniendo en cuenta la importancia de igual tratamiento de todas las reclamaciones. El Director manifestó que, si bien el Consorcio había decidido evaluar algunas reclamaciones según una fórmula o baremo, el Fondo seguiría evaluando las reclamaciones una por una o en grupos de reclamaciones similares según sus fundamentos, incluidas las reclamaciones subrogadas.
- 3.4.33 Varias delegaciones consideraron que, aunque era de lamentar, resultaba necesario mantener de momento el nivel de pagos al 15% de las pérdidas probadas, reconociendo que ese nivel sería inaceptable a largo plazo.
- 3.4.34 En vista de las incertidumbres que quedaban acerca del 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.

Acciones judiciales

España

- 3.4.35 El Comité tomó nota de que unos 2000 demandantes se habían unido a los procedimientos judiciales ante el juzgado de instrucción de Corcubión (España) pero que no se habían facilitado al juzgado detalles de las pérdidas sufridas. Además se tomó nota de que 208 de estos demandantes habían presentado reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de La Coruña y que se esperaba que los demandantes que habían alcanzado acuerdos con el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos, retirasen sus reclamaciones de los juzgados.

Francia

- 3.4.36 Se 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.
- 3.4.37 También se recordó 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 d'Oléron solicitando pagos provisionales de cuantías por un total aproximado de €400 000 (£272 000). El Comité recordó que, en julio de 2004, el Tribunal había dictado sentencia sumaria en la que rechazaba la solicitud por razón de que los demandantes no habían presentado suficientes pruebas para justificar un procedimiento sumario y había invitado a los demandantes a presentar sus reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos.

Estados Unidos

- 3.4.38 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 y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación. Se recordó asimismo 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 sufrió daños, ello fue 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 indemnizar 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*.
- 3.4.39 El Comité tomó nota de que el Tribunal de Nueva York había desestimado la contrademanda de ABS por razón de que el Estado español tenía derecho a inmunidad soberana y de que ABS había solicitado un nuevo examen por el Tribunal o venía para apelar.
- 3.4.40 El Comité recordó que la región Vasca (España) había 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. Asimismo se recordó que esta acción judicial había sido transferida al Tribunal de primera instancia de Nueva York que se encargaba de la reclamación del Estado español arriba referida.

Acción de recurso por el Fondo de 1992 contra ABS

- 3.4.41 Se recordó que, en su sesión de octubre de 2004, el Comité Ejecutivo había examinado si el Fondo de 1992 debía interponer acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos, donde estaba constituido en sociedad el demandado, o en España donde ocurrió la mayor parte de los daños por contaminación (documento 92FUND/EXC.26/11, párrafos 3.7.42 – 3.7.72).
- 3.4.42 Se recordó además que el Comité Ejecutivo había decidido que el Fondo de 1992 no incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos y se aplazara toda decisión sobre una acción de recurso contra ABS en España hasta que se revelasen más pormenores sobre la causa del siniestro del *Prestige*. Se recordó también que se encargó al Director que siguiese la litigación en curso en Estados Unidos y las investigaciones en curso acerca de la causa del siniestro y que adoptase las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992 en toda jurisdicción pertinente (documento 92FUND/EXC.26/11, párrafo 3.7.71).
- 3.4.43 El Comité Ejecutivo recordó que había señalado explícitamente que esta decisión era sin perjuicio respecto a la postura del Fondo con respecto a las acciones judiciales incoadas contra otras partes.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 3.4.44 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 había seguido las investigaciones en curso a través de sus abogados españoles y franceses.

Autoridad Marítima de las Bahamas

- 3.4.45 El Comité tomó nota de que la Autoridad Marítima de las Bahamas (es decir, la autoridad del estado de abanderamiento) había llevado a cabo una investigación sobre la causa del siniestro.

Se tomó nota de que, en cuanto a la causa del siniestro, el informe de la investigación, que se publicó en noviembre de 2004, concluyó, entre otras cosas, que es probable que el fallo inicial había estado en la estructura del costado del tanque 3 de la banda de estribor, seguido de una avería en el tanque 2 de la banda de estribor de popa, probablemente en el mamparo entre los dos tanques.

- 3.4.46 Se tomó nota de que, según el informe, faltaban pruebas firmes para ayudar a decidir finalmente la causa del fallo inicial del casco, pero que la causa probable de la desgarradura inicial del casco había sido una ola de grandes dimensiones que reveló una deficiencia en el tanque 3 de la banda de estribor. Se tomó nota también de que, según el informe, la deficiencia consistía probablemente en uno o, más probablemente, una combinación de dos o más de los siguientes factores: daños en la transferencia de buque a buque sufridos en San Petersburgo; fatiga; esfuerzos debidos a las grandes cantidades de nuevo metal que se añadieron a la antigua estructura de acero; y/o corrosión y que posiblemente pudo haber algún daño a uno de los tanques de carga contiguos al tanque 3 de la banda de estribor.
- 3.4.47 El Comité tomó nota de que, según el informe, los vídeos tomados durante el remolque del buque indicaban que las olas habían golpeado continuamente el tanque durante prolongados periodos y que los movimientos de balanceo y cabeceo ocasionaron que el agua entrase y saliese rápidamente del tanque, lo que se tradujo en una presión de carga fluctuante inusitadamente elevada y que las estructuras de los tanques no estaban proyectadas para aguantar esas fuerzas.
- 3.4.48 Se tomó nota de que la reglamentación de las Sociedades de Clasificación exige que los buques sean sometidos a una extensa inspección cada cinco años (inspecciones especiales). Se tomó nota asimismo de que el informe de la Autoridad Marítima de las Bahamas indica que la 5ª inspección especial del buque había sido efectuada en China en 2001, 18 meses antes del siniestro, al parecer según las máximas normas actuales del sector.
- 3.4.49 El Comité tomó nota de que, según el informe, la inspección anual, llevada a cabo en Dubai en 2002, seis meses antes del siniestro, había sido comprobada por la Autoridad Marítima de las Bahamas. Se tomó nota de que el informe mencionaba que debía haberse efectuado una inspección interna del tanque 2 de la banda de estribor de popa, pero que no se había hecho. Se tomó nota, sin embargo, de que el informe concluyó que, como la estructura del tanque 2 de la banda de estribor de popa parecía haber sobrevivido a todos los esfuerzos adicionales que el siniestro le había impuesto, excepto el mamparo entre los dos tanques, es probable que una inspección en Dubai no hubiera revelado problemas significativos.
- 3.4.50 Se tomó nota además de que, según el informe, la supervisión por el Estado rector del puerto, el informe de inspección del buque (SIRE) y otras inspecciones llevadas a cabo antes del siniestro no dieron pie para preocuparse sobre la condición general del buque ni razón para creer que fuese necesaria una inspección interna especial de cualquiera de los tanques.
- 3.4.51 El Comité tomó nota de que, en cuanto a las medidas adoptadas después de que se produjeran los daños al casco, la Autoridad Marítima de las Bahamas había concluido, entre otras cosas, que:
- Es seguro que el buque podía haber sobrevivido al ser llevado a un lugar de refugio y que una vez en tal posición, se podía haber hecho una evaluación cabal de la condición del buque, y la mejor manera de garantizar que se redujera al mínimo todo riesgo de contaminación posterior.
 - La disposición de un lugar de refugio podía muy bien haberse traducido en un resultado mucho más favorable e impedido la consiguiente contaminación a gran escala de un largo tramo de costa.

- Atendiendo a la acusación de causar contaminación, es difícil culpar al capitán por los daños iniciales a su buque. El capitán no habría tenido modo de prever o actuar para prevenir el suceso. Había actuado con buenas prácticas maríneas durante la inclemencia del tiempo antes del siniestro, aminorando la marcha hasta una velocidad apropiada.
- 3.4.52 La delegación española manifestó que pronto presentaría al grupo de trabajo creado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI sobre la investigación de accidentes marítimos un informe adicional al de la propia investigación de las autoridades españolas sobre la causa del siniestro, que destacaría una serie de errores en el informe de la Autoridad Marítima de las Bahamas. Aquella delegación manifestó además que el grupo de trabajo del Comité de Seguridad Marítima de la OMI había decidido que no se examinase ningún informe sobre la investigación del siniestro del *Prestige* hasta que el Gobierno español hubiese presentado su informe definitivo. La delegación española cuestionó si era apropiado que el Director señalase a la atención del Comité Ejecutivo los resultados de una sola investigación sobre la causa del siniestro cuando se sabía que continuaban otras investigaciones.
- 3.4.53 Respondiendo a la pregunta de una delegación sobre las consecuencias de cualquier decisión del grupo de trabajo de la OMI para el Fondo de 1992, el Presidente manifestó que el Fondo de 1992 era una organización independiente y que una decisión de un órgano externo no era vinculante para el Fondo ni sus órganos.
- 3.4.54 El Director manifestó que siempre había entendido que tenía el derecho y el deber de poner en conocimiento del Comité cualquier informe de una investigación sobre la causa de un siniestro que afectase a los FIDAC tan pronto como fuese publicado. Manifestó además que esta había sido siempre la política de los Fondos, aunque la Secretaría siempre se había abstenido de dar opiniones sobre los resultados de las investigaciones hasta que hubieran concluido todas ellas.
- 3.4.55 La delegación de las Bahamas manifestó que no tenía intención de criticar a ningún Estado ni ningún informe de investigación sobre la causa del siniestro del *Prestige*, pero que, al llevar a cabo su propia investigación, la Autoridad Marítima de las Bahamas se había visto obstaculizada por la falta de apoyo y cooperación del Gobierno español.
- 3.4.56 La delegación española manifestó que había cooperado con la Autoridad Marítima de las Bahamas facilitando fotografías y vídeos del siniestro. Dicha delegación reiteró su postura de que ningún informe sobre la causa del siniestro del *Prestige* debería ser vuelto a examinar por el Comité Ejecutivo ni registrado en las Actas de las Decisiones del Comité hasta que el Gobierno español hubiera presentado su informe adicional en mayo de 2005, y dichas Actas no deberían recoger cualesquiera deliberaciones acerca de esta cuestión durante la sesión.
- 3.4.57 Varias delegaciones manifestaron que el Director tenía el deber de informar al Comité Ejecutivo de los resultados de las investigaciones sobre las causas de siniestros que afectasen a los FIDAC tan pronto como se dispusiese de los mismos. Aquellas delegaciones manifestaron además que las conclusiones de tales investigaciones eran también hechos que no se podían soslayar, si bien era importante que el Director las presentase a los órganos rectores de un modo neutral. Dichas delegaciones reconocieron que no debería tener lugar ningún debate sobre la causa de un siniestro hasta que se dispusiese de información acerca de todas las investigaciones, pero consideraban que era enteramente apropiado que en las Actas de las Decisiones constase un resumen de los resultados de cualesquiera investigaciones en la sesión en la cual estos resultados habían sido señalados a la atención del Comité, así como un resumen de cualesquiera deliberaciones que tuvieran lugar.
- 3.4.58 La delegación española estuvo de acuerdo en que era apropiado que los FIDAC facilitasen información sobre los hechos en torno al siniestro del *Prestige*, pero no era apropiado comunicar opiniones, que no estaban fundadas en hechos, ni información parcial o incompleta.

- 3.4.59 Respondiendo a la intervención de la delegación española, el Director manifestó que no habría sido práctico publicar en un documento del Comité Ejecutivo la totalidad del informe de la Autoridad Marítima de las Bahamas debido a su longitud, que por lo tanto había sido necesario hacer un resumen del informe, que todo resumen por necesidad tenía que basarse en una selección de informaciones, y que la 'selección' hecha en la nota del Director era, como en todos los casos, objetiva e imparcial.
- 3.4.60 Varias delegaciones puntualizaron que las conclusiones que constan en el informe de la Autoridad Marítima de las Bahamas son de por sí hechos, que deberían ponerse en conocimiento de la Asamblea, aunque sin expresar pareceres sobre la validez de esas conclusiones.

Ministerio de Fomento español

- 3.4.61 El Comité tomó nota de que la Comisión Permanente de Siniestros Marítimos, bajo la autoridad del Ministerio de Fomento español, estaba llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro.

Juzgado de lo penal de Corcubión

- 3.4.62 Se tomó nota de que el juzgado de lo penal de Corcubión en España estaba llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro en el contexto de un proceso penal. Se tomó nota además de que el juzgado estaba investigando 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 de un gerente de la empresa que administra el buque.
- 3.4.63 El Comité tomó nota de que, el 3 de febrero de 2005, el juzgado informó a las partes en el procedimiento penal que había recibido un informe de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos de España y que el Fondo de 1992 había pedido copia del informe.
- 3.4.64 Respondiendo a una pregunta sobre la suerte corrida por el capitán del *Prestige* la delegación española manifestó que el juzgado español había otorgado autorización al capitán para residir en Grecia a condición de que se presentase periódicamente a las autoridades griegas y cumplierse con otros requisitos de fianza. Aquella delegación manifestó también que, si bien la autorización de residencia se había otorgado en un principio por un plazo de tres meses, el juzgado español había accedido recientemente a la solicitud del capitán de que le fuese prorrogada indefinidamente.

Francia

- 3.4.65 En cuanto a Francia, se tomó nota de que un juez de instrucción de Brest estaba llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.

3.5 Siniestro en Bahrein

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que figura en el documento 92FUND/EXC.28/6 con respecto a un derrame de hidrocarburos en Bahrein.
- 3.5.2 El Comité recordó que el 15 de marzo de 2003, la sección aérea del Ministerio del Interior de Bahrein había señalado la presencia de una mancha de petróleo a 20 millas de la costa norte de Bahrein. Se recordó que pocos días después alrededor de 18 kilómetros de litoral habían quedado contaminados con unas 100 toneladas de hidrocarburos y que parte de los hidrocarburos había afectado al litoral del Reino de Arabia Saudita en las proximidades de la calzada que une Bahrein con el continente.
- 3.5.3 Se recordó que, teniendo en cuenta las pruebas presentadas por las autoridades de Bahrein y el Centro de Ayuda Mutua para Emergencias Marinas (MEMAC), el Director había quedado

convencido de que la fuente de la contaminación era un buque que transportaba hidrocarburos a granel como carga, ya fuese contratado para el transporte de crudos iraquíes en el marco del programa de las Naciones Unidas 'Petróleo por alimentos' o para llevar a cabo operaciones ilegales de contrabando de hidrocarburos. El Comité recordó también que, por tanto, el Director consideraba que las reclamaciones de daños por contaminación derivadas del siniestro estaban comprendidas dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 y que, a falta de identificación de un buque concreto como fuente de procedencia de la contaminación, el Fondo de 1992 estaba obligado a pagar indemnización.

- 3.5.4 Se recordó que, en su 25ª sesión celebrada en mayo de 2004, el Comité Ejecutivo había decidido que las reclamaciones resultantes de este siniestro estaban comprendidas en el ámbito de aplicación del Convenio del Fondo de 1992 y que las reclamaciones efectuadas por las autoridades de Bahrein eran en principio admisibles (documento 92FUND/EXC.25/6, párrafo 3.3.16).
- 3.5.5 Se recordó que el servicio de Guardacostas de Bahrein había ayudado a la Comisión Pública para la Protección de los Recursos Marinos, el Medio Ambiente y la Naturaleza en las operaciones de limpieza mar adentro entre el 15 y el 24 de marzo de 2003. Se recordó además que el 22 de marzo, la Dirección de Meteorología y Medio Ambiente de Arabia Saudita había proporcionado a las autoridades de Bahrein una barrera flotante de contención de hidrocarburos de aproximadamente 2 000 metros y un buque recolector de hidrocarburos y que este equipo se había devuelto a Arabia Saudita el 28 de marzo.
- 3.5.6 Se recordó que el Ministerio de Electricidad y Agua había desplegado barreras flotantes en las proximidades de las tomas de agua de las centrales eléctricas/desalinizadoras de Sitra y de Hidd y de la planta de desalinización de Addur y, asimismo, había organizado operaciones de limpieza del litoral para impedir que los hidrocarburos contaminaran los sistemas de enfriamiento de estas instalaciones y las aguas que alimentan las desalinizadoras.
- 3.5.7 Se recordó además que del 19 de marzo al 18 de abril de 2003 el Ministerio de Municipios y de Agricultura y la Bahrain Petroleum Company (BAPCO) habían llevado a cabo extensas operaciones de limpieza del litoral y habían eliminado los residuos de hidrocarburos.
- 3.5.8 El Comité tomó nota de que cinco organismos gubernamentales, el MEMAC y la BAPCO habían presentado reclamaciones por un monto total de US\$1,1 millones (£573 000) por los costes de medidas preventivas y operaciones de limpieza y que estas reclamaciones se habían acordado en un total de US\$689 000 (£383 000). Se tomó nota también de que la Dirección de Recursos Marinos, en nombre de 434 pescadores, que habían sufrido daños a bienes y pérdidas económicas, había presentado reclamaciones por un total de US\$1,6 millones (£830 000) y que dichas reclamaciones se habían acordado en US\$542 000 (£284 000).
- 3.5.9 Se tomó nota de que todas las reclamaciones derivadas de este siniestro habían sido acordadas dentro de los ocho meses siguientes a haberse presentado al Fondo de 1992.

4 Otros asuntos

4.1 Siniestro en la Federación de Rusia

- 4.1.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.28/7 presentado por el International Group of P&I Clubs sobre un siniestro que se produjo en la Federación de Rusia en septiembre de 2003 en relación con el *Nefterudovoz-57M*.
- 4.1.2 El Comité tomó nota de que, si bien el calibre del siniestro no había exigido que el Fondo de 1992 tuviera que pagar indemnización, habida cuenta de la importancia que los Estados Miembros de dicho Fondo conceden a la aplicación uniforme del régimen de indemnización internacional, el International Group había señalado a la atención del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 las circunstancias que rodearon al siniestro y la postura adoptada

por los tribunales de Rusia, en lo tocante a la aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y al alcance de la indemnización por el deterioro del medio ambiente.

- 4.1.3 Se tomó nota de que en septiembre de 2003 el mineralero-petrolero ruso *Nefterudovoz-57M* (2 605 AB), mientras navegaba con una carga de fuel-oil pesado, había colisionado con el petrolero *Zoja I* (de 18 625 AB) con pabellón de Chipre en las radas exteriores del Onega, Mar Blanco (Federación de Rusia).
- 4.1.4 Se tomó nota de que el inspector que se había personado en el lugar del siniestro en nombre del propietario del buque había estimado inicialmente que el derrame alcanzaba unas 0,2 toneladas de carga pero que las autoridades rusas calcularon posteriormente que se habían derramado 53 893 toneladas, de las que se recuperaron 8 893 toneladas por remoción con raseras.
- 4.1.5 El Comité tomó nota de que el *Nefterudovoz-57M* estaba asegurado por el North of England P&I Club y tenía un certificado expedido por el Capitán del Puerto de Astrakhan en nombre del Gobierno de la Federación de Rusia por el que se certificaba que el buque estaba asegurado de conformidad con lo dispuesto por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se observó además que el Registro de Transporte Marítimo Ruso (RMRS) había clasificado al buque como apto para la navegación fluvial y de alta mar, con ciertas restricciones relativas a la navegación marítima y que el buque había navegado en el Mar del Norte y en el Báltico en los últimos años.
- 4.1.6 Se tomó nota de que la Inspección Marítima Especializada de la Región de Arkhangelsk, una dependencia del Ministerio de Recursos Naturales de la Federación de Rusia, había presentado una reclamación por un monto de 14 847 521 rublos (£242 000) en concepto de daños causados por contaminación por hidrocarburos, calculado basándose en el 'Methodika', un método creado en 1967 para cuantificar los daños ocasionados al medio ambiente. El Comité tomó nota de que este método se rige por una fórmula matemática para determinar la magnitud de los daños ocasionados basándose en el volumen de hidrocarburos derramado, el grado de sensibilidad de la zona en la que se produjo el derrame y la velocidad a la que se limpiaron los hidrocarburos. Se tomó nota además de que los demandantes habían remitido la reclamación al Tribunal de Arbitraje de Arkhangel.
- 4.1.7 Se tomó nota de que en el transcurso de los procedimientos judiciales que tuvieron lugar en el Tribunal de Arbitraje, el propietario del buque había argumentado que las reclamaciones de indemnización relacionadas con el siniestro debieran ser competencia del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, en el que se dispone la desestimación de las reclamaciones por deterioro al medio ambiente que se basen en cuantificaciones abstractas que se hayan calculado a partir de modelos teóricos.
- 4.1.8 El Comité tomó nota de que el Tribunal de Arbitraje había desestimado el argumento del propietario del buque de que la indemnización por daños ocasionados por contaminación debiera ser competencia del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se tomó nota de que el Tribunal había dictaminado que lo dispuesto por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era aplicable a los buques que transporten hidrocarburos y productos derivados de hidrocarburos que hagan escala en un puerto de otro país y que naveguen en alta mar o en las aguas interiores o fluviales de otro país, que el *Nefterudovoz-57M*, era un buque apto para la navegación marítima y fluvial, y que cuando sufrió el siniestro, transportaba productos derivados de hidrocarburos por aguas interiores de la Federación de Rusia en virtud de la reglamentación del mantenimiento de los buques que son competencia del Ministerio de Flotas Fluviales de la Federación de Rusia, y que por lo tanto, el cálculo del volumen de las pérdidas sufridas se efectuaría, de conformidad con lo dispuesto por los reglamentos de la Federación de Rusia y no de los reglamentos del derecho internacional ni de los tratados internacionales.
- 4.1.9 El Comité tomó nota de que en una sentencia de abril de 2004, el Tribunal de Arbitraje había fallado contra el propietario del buque, por un monto de 12 397 500 rublos (£202 000), cantidad que se había calculado conforme al método 'Methodika' y que había ordenado que la indemnización se abonara a las Autoridades Municipales de la ciudad de Onega Onezhskiy. Se

tomó nota de que el propietario del buque había apelado ante el Tribunal de Apelación de la Región de Arkhangel contra el fallo del Tribunal de Arbitraje de la Región de Arkhangel y, posteriormente, ante el Tribunal de Casación de San Petersburgo, manteniendo que la reclamación debía ser competencia del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 pero que, sin embargo, ambos tribunales habían reafirmado el dictamen del Tribunal de Arbitraje de Primera Instancia.

- 4.1.10 Se tomó nota de que en enero 2005, el Departamento Regional de Fronteras de la Zona del Ártico, dependiente de los Servicios de Seguridad Federal, había interpuesto una demanda por un monto de 19 604 529 rublos (£368 000) en nombre de los intereses conexos a las pesquerías calculado también, basándose en el método 'Methodika'. Se tomó nota además de que este demandante había entablado una acción judicial en el Tribunal de Arbitraje de la Región de Arkhangel contra el propietario.
- 4.1.11 El Comité tomó nota de que el International Group of P&I Clubs había señalado este siniestro a la atención del Comité Ejecutivo por las siguientes razones:
- i) El Tribunal de Arbitraje había dictaminado que las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 eran aplicables a los buques que transportan hidrocarburos y productos derivados de hidrocarburos que hiciesen escala en un puerto de otro país y que se encontrasen en alta mar o en las aguas interiores de otro Estado. No obstante, el artículo II a) i) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 indicaba que el Convenio era aplicable a los daños causados por la contaminación en el territorio, incluidas las aguas territoriales de un Estado Contratante dado.
 - ii) En el caso de un siniestro similar, a saber el del *Victoriya* (Federación de Rusia, 30 de agosto de 2003), en el que este buque tanque ruso sufrió un incendio y una explosión, en un terminal del río Volga, a 1 300 kilómetros del Mar Caspio y del Mar de Azov, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 había decidido, en su sesión de octubre de 2003, que los Convenios de 1992 eran aplicables, dado que el *Victoriya* era un buque de navegación marítima y los daños causados por la contaminación de hidrocarburos se habían producido en el territorio de un Estado Contratante.
 - iii) Puesto que el International Group estaba firmemente convencido de que las reclamaciones pertinentes a los daños causados por la contaminación como consecuencia del siniestro sufrido por el *Nefterudovoz-57M* eran competencia del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, las reclamaciones que se hayan calculado basándose en el método 'Methodika' deberían considerarse inadmisibles de conformidad con lo dispuesto por la política del Fondo de 1992, donde se desestiman las reclamaciones por daños al medio ambiente que se basen en cuantificaciones abstractas obtenidas a partir de modelos teóricos (véase el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, edición de noviembre de 2002, página 30).
- 4.1.12 La delegación de la Federación de Rusia agradeció a la delegación observadora del International Group of P&I Clubs el haber señalado a la atención del Comité el siniestro del *Nefterudovoz-57M*. Dicha delegación se mostró de acuerdo en que se debería haber aplicado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 al siniestro, y que si bien se podía criticar a los tribunales rusos por las decisiones que habían adoptado, no se podía hacer nada para cambiar la situación. Dicha delegación manifestó además que parecía que, habida cuenta de que el 'Methodika' no era aplicable de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a fin de proteger a las víctimas en la mayor medida de lo posible, los tribunales podrían haber decidido aplicar la legislación interna que permitiera la utilización de dicho método.

- 4.1.13 Varias delegaciones se mostraron de acuerdo también en que se debería haber aplicado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 a este siniestro y que la decisión de los tribunales rusos podría incluirse en los puntos que debe examinar el Grupo de Trabajo intersesiones, teniendo en cuenta la importancia que reviste la aplicación uniforme de los Convenios.
- 4.1.14 El Comité recordó que el 'Methodika' se había aplicado al primer siniestro relacionado con el Fondo de 1971 y que como resultado de tal aplicación, la Asamblea del Fondo de 1971 había aprobado una resolución en 1980 con el objeto de que la evaluación de la indemnización no se efectuara basándose en una cuantificación abstracta de los daños calculados de conformidad con modelos teóricos.
- 4.1.15 El Director señaló que, habida cuenta de que la cuantía total de las reclamaciones en este caso era muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Nefterudovoz-57M* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Fondo de 1992 no había podido intervenir en los procesos judiciales.
- 4.1.16 Una delegación señaló que la aplicación no uniforme de los Convenios, en esta ocasión, podría haber beneficiado al Fondo de 1992, en el caso de que la cuantía total de reclamaciones admisibles hubiese excedido de la limitación de la responsabilidad aplicable al *Nefterudovoz-57M*. No obstante, dicha delegación opinaba que el Fondo de 1992 debería haber reembolsado al asegurador del propietario del buque siempre y cuando y en la medida en que se hubiese rebasado la cuantía de limitación del propietario del buque con respecto a las reclamaciones admisibles.
- 4.1.17 Otra delegación señaló que el hecho de que, los tribunales habían reconocido que la aplicación del 'Methodika' era incompatible con los Convenios de 1992, aunque se debería haber aplicado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 al siniestro, era un aspecto positivo.
- 4.1.18 El Comité Ejecutivo consideró que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 debería haberse aplicado al siniestro del *Nefterudovoz-57M* y que si se hubiese aplicado el Convenio, las reclamaciones basadas en el 'Methodika' no hubiesen sido admisibles.

4.2 Sesiones futuras

El Comité decidió que la próxima sesión se celebrará durante la semana que empieza el lunes 27 de junio de 2005, comenzando el lunes 27 de junio.

5 Aprobación del Acta de las Decisiones

El proyecto del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que figura en el documento 92FUND/EXC.28/WP.1, fue aprobado a reserva de determinadas enmiendas.
