



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

(celebrada el 15 y 19 de octubre de 2007)

Presidente: Sr. John Gillies (Australia)
Vicepresidente: Sr. Léonce Michel Ogandaga Agondjo (Gabón)

Apertura de la sesión

Al inaugurar la sesión, el Presidente informó al Comité Ejecutivo que, desde su sesión de junio de 2007, el Director Adjunto/Asesor Técnico, Sr. Joe Nichols, se había jubilado de su puesto de la Secretaría. En nombre del Comité, el Presidente expresó su aprecio por la contribución descolante del Sr. Nichols a la labor del Comité Ejecutivo a lo largo de los años y le deseó un feliz retiro.

1 Aprobación del orden del día

El Comité Ejecutivo aprobó el orden del día que consta en el documento 92FUND/EXC.38/1.

2 Examen de los poderes de los representantes

- 2.1 El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido, en su sesión de marzo de 2005, establecer en cada sesión una Comisión de Verificación de Poderes, integrada por cinco miembros elegidos por la Asamblea propuesta por el Presidente, para examinar los poderes de las delegaciones de los Estados Miembros y que, cuando el Comité Ejecutivo celebrase sesiones al mismo tiempo que la Asamblea, la Comisión de Verificación de Poderes establecida por la Asamblea debería examinar también los poderes del Comité Ejecutivo (Reglamento interior del Comité Ejecutivo, artículo iv)).
- 2.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento interior de la Asamblea, en su 12ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 había designado a las delegaciones de China, Colombia, Estonia, Ghana y Reino Unido para la Comisión de Verificación de Poderes.

2.3 Estuvieron presentes los siguientes Miembros del Comité Ejecutivo:

Alemania	Dinamarca	Lituania
Australia	España	Malasia
Bahamas	Francia	Países Bajos
Camerún	Gabón	Singapur
Canadá	Japón	Turquía

2.4 Tras haber examinado los poderes de las delegaciones de los miembros del Comité Ejecutivo, la Comisión de Verificación de Poderes informó en el documento 92FUND/EXC.38/2/1 que todos los Miembros del Comité Ejecutivo arriba mencionados habían presentado poderes en regla. El Comité informó verbalmente que los poderes respecto a Camerún se habían aceptado provisionalmente en espera de la corrección de ciertas deficiencias^{<1>}.

2.5 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Angola	Ghana	Noruega
Argelia	Grecia	Panamá
Argentina	India	Papua Nueva Guinea
Bélgica	Irlanda	Polonia
Bulgaria	Israel	Portugal
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Italia	Qatar
Colombia	Letonia	Reino Unido
Chipre	Liberia	República Dominicana
Emiratos Árabes Unidos	Malta	República de Corea
Estonia	Marruecos	Suecia
Filipinas	Islas Marshall	Trinidad y Tabago
Finlandia	México	Uruguay
Federación de Rusia	Mónaco	Vanuatu
	Nigeria	Venezuela

2.6 Estuvieron representados en calidad de observadores los siguientes Estados no Miembros:

Arabia Saudita	Perú
----------------	------

2.7 Estuvieron representadas en calidad de observadoras 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 (Fondo de 1971)
 Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo Complementario)
 Organización Marítima Internacional (OMI)

Organizaciones internacionales no gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
 Cámara Naviera Internacional (ICS)
 Comité Marítimo Internacional (CMI)
 Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas de Europa (CPMR)

<1> Nota del Director: Esas deficiencias no se habían rectificado cuando se emitió la versión final de este Acta de Decisiones.

Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
Grupo Internacional de Importadores de Gas Natural Licuado (GIIGNL)
International Association of Classification Societies Ltd. (IACS)
International Group of P&I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)
Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI)

3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992

3.1 Visión de conjunto

El Comité Ejecutivo tomó nota del documento 92FUND/EXC.38/3, que contiene resúmenes de la situación respecto a ocho siniestros tratados por el Fondo de 1992 desde la 34ª sesión del Comité, celebrada en octubre de 2006.

3.1.1 Siniestro en Alemania

- 3.1.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.38/4 respecto a un siniestro ocurrido en Alemania.

El siniestro

- 3.1.3 Se 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, además, que las autoridades alemanas habían emprendido operaciones de limpieza en el mar y en tierra, y se habían retirado de las playas unas 1 574 toneladas de mezcla de hidrocarburos y arena.

Acciones judiciales

- 3.1.4 Se 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 petrolero ruso *Kuzbass* (88 692 AB) y su aseguradora, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza en una cuantía de DM2,6 millones, equivalente a €1,3 millones (£890 000). Se recordó, además, que en noviembre de 1998 se habían notificado las acciones judiciales al Fondo de 1992 y que en agosto de 1999 el Fondo de 1992 había intervenido en el proceso a fin de proteger sus intereses. Asimismo, se 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.
- 3.1.5 El Comité Ejecutivo recordó que en diciembre de 2002 el Tribunal de primera instancia 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. Se recordó, sin embargo, que el Tribunal había reconocido que las autoridades alemanas no habían proporcionado pruebas concluyentes de que el *Kuzbass* fuese el buque responsable, pero que las pruebas circunstanciales señalaban de modo contundente aquella conclusión.
- 3.1.6 Se recordó que el propietario del buque y el West of England Club habían apelado contra la sentencia, sosteniendo 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 periodo en cuestión que habían

transportado anteriormente cargas de crudo libio y que, por tanto, podían haber causado la contaminación.

- 3.1.7 El Comité recordó que en una audiencia que tuvo lugar en diciembre de 2004, el Tribunal de Apelación de Schleswig-Holstein había indicado que, basándose en las pruebas presentadas hasta la fecha, distaba mucho de estar convencido de que el *Kuzbass* fuera la fuente de la contaminación y, en particular, había llamado la atención sobre otros buques como fuentes posibles que las autoridades alemanas no habían investigado. Recordó, además, que el Tribunal había declarado que, basándose en la documentación presentada hasta la fecha, las perspectivas de que prosperase la apelación del propietario del buque y el West of England Club eran considerablemente mejores que las del Gobierno alemán, y que el Tribunal había recomendado encarecidamente que las partes llegasen a una transacción extrajudicial al efecto de que los costes recuperables se repartieran entre el Gobierno alemán y el propietario del buque/West of England Club a razón del 92%-8%.
- 3.1.8 Se recordó que el propietario del buque y el West of England Club habían formulado una propuesta con respecto a una 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.
- 3.1.9 Se recordó que en su sesión de marzo de 2005, el Comité Ejecutivo había decidido autorizar al Director a concertar una transacción extrajudicial con las demás partes implicadas, 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 debían pagar el propietario del buque y el West of England Club se aumentase por encima del 18% ofrecido en ese momento. Se recordó, además, que el propietario del buque y el West of England Club habían aumentado ulteriormente su contribución al 20%, y que el Director había decidido aceptar la propuesta de transacción.
- 3.1.10 El Comité tomó nota de que en enero de 2007, las autoridades alemanas habían facilitado documentación adicional en apoyo de su reclamación y que, tras una reunión entre las autoridades y el Fondo de 1992 en junio de 2007, se había acordado la reclamación por una cuantía de DM2 513 055, equivalente a €1 284 905 (£870 000).
- 3.1.11 Se tomó nota de que las negociaciones con el Gobierno de Alemania estaban en marcha con respecto a los intereses a ser pagados por el Fondo de 1992 y de los costes contraídos por el Gobierno de Alemania respecto a los procedimientos en el Tribunal de distrito en Flensburg y en el Tribunal de Apelación de Schleswig-Holstein. Se observó, además, que se esperaba que se firmase un acuerdo de transacción en un futuro próximo, tras lo cual se retirarían todas las acciones jurídicas del Gobierno alemán contra el propietario del buque, el West of England Club y el Fondo de 1992.
- 3.1.12 Una delegación preguntó si el Fondo de 1992 pagaría indemnización por los costes judiciales contraídos en casos de que un litigio no prosperase. El Director declaró que para el Fondo la práctica habitual era indemnizar por los costes judiciales razonables contraídos por el demandante para presentar su reclamación en los tribunales.

3.2 Erika

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades ocurridas acerca del siniestro del *Erika*, tal como se exponen en los documentos 92FUND/EXC.38/5 y 92FUND/EXC.38/5/Add.1.

SITUACIÓN DE LAS RECLAMACIONES

- 3.2.2 El Comité tomó nota de que, al 30 de agosto de 2007, se habían presentado 6 998 reclamaciones

de indemnización por un total de €388,5 millones (£264 millones), incluida una reclamación del Estado francés por un total de €179 millones (£121,8 millones) en concepto de operaciones de limpieza llevadas a cabo a raíz del siniestro. Se tomó nota de que se habían evaluado el 99,7% de las reclamaciones y que se habían rechazado alrededor de 1 048, por un total de €32 millones (£21,7 millones). También se tomó nota de que se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 5 751 reclamaciones por un total de €129 millones (£85,1 millones), de los cuales la Steamship Mutual había pagado €2,8 millones (£8,6 millones) y el Fondo de 1992 €16,2 millones (£76,5 millones).

PAGOS AL ESTADO FRANCÉS

- 3.2.3 Se recordó que en, su sesión de octubre de 2003, el Comité Ejecutivo había autorizado al Director a efectuar pagos al Estados 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 de otras reclamaciones.
- 3.2.4 También se recordó que, en diciembre de 2003, el Director había decidido que existía un margen suficiente para que el Fondo de 1992 comenzara a efectuar pagos al Estado francés, y que el Fondo había efectuado un primer pago al Estado francés de €10,1 millones (£7 millones), correspondiente a la reclamación subrogada del Gobierno francés en concepto de los pagos complementarios a los demandantes del sector del turismo, seguido en octubre de 2004 de un pago adicional de €6 millones (£4,2 millones) por los pagos complementarios del Gobierno francés efectuados conforme a un plan para facilitar pagos de urgencia a los demandantes en los sectores de la pesca, maricultura y producción de sal, administrado por la Oficina nacional interprofesional de los productos del mar y de la acuicultura (OFIMER), organismo gubernamental adjunto al Ministerio de Agricultura y Pesca. Se recordó además que en diciembre de 2005 y en octubre de 2006 el Fondo de 1992 había efectuado pagos al Estado francés por €15 millones (£10,3 millones) y €10 millones (£6,7 millones) respectivamente, como contribución a los costes contraídos por las autoridades francesas en la intervención de limpieza.
- 3.2.5 Se tomó nota de que el Director seguía supervisando la situación y consideraría hacia finales de 2007, a la luz de las novedades de los procedimientos judiciales, incluido el proceso penal, si se podrían efectuar más pagos al Estado francés.

RECLAMACIONES DE LOS PRODUCTORES DE SAL Y UNA COOPERATIVA DE GUÉRANDE

Reclamaciones de los productores de sal

- 3.2.6 Se recordó que en mayo de 2007, el Tribunal de lo civil de Saint Nazaire había dictado sentencia respecto a 136 reclamaciones presentadas por productores de sal de Guérande en concepto de las pérdidas ocasionadas por la falta de producción en 2000 a consecuencia de una veda impuesta a la toma de agua, así como por las pérdidas sufridas en razón del comienzo tardío de la temporada de 2001 y por los costes del restablecimiento de las salinas en 2001.
- 3.2.7 El Comité recordó que, con respecto a la reclamación por pérdida de producción en 2000, el Tribunal, tras examinar el análisis científico llevado a cabo por el perito judicial y teniendo en cuenta los dictámenes de otros peritos presentados por los productores de sal, había considerado que no existía un consenso científico sobre los riesgos sanitarios y la eficacia de las barreras desplegadas y que, dado el riesgo de contaminación por la presencia de hidrocarburos en las proximidades de las salinas, las operaciones de extracción de los hidrocarburos en el *Erika* y los restos de hidrocarburos en el litoral rocoso vecino, había sido razonable mantener totalmente cerradas las salinas para prevenir la entrada de hidrocarburos que habrían ocasionado daños considerables a las salinas. Se recordó que por estas razones el Tribunal había sostenido que la decisión de no producir sal en 2000 había constituido una medida razonable para prevenir o reducir al mínimo los daños ocasionados por la contaminación.

- 3.2.8 También se recordó que el Tribunal había aceptado que la pérdida de producción de sal en 2001 era también una consecuencia del siniestro del *Erika*, ya que los hidrocarburos en las proximidades de las salinas habían sido retirados solo durante la primavera de 2001 y que las operaciones de limpieza proseguían en 2001 en el litoral rocoso vecino. Se recordó, no obstante, que el Tribunal había decidido reducir la cuantía de indemnización al 50% para tener en cuenta el impacto de las lluvias excepcionales de 2001 sobre la salinidad de las salinas. También se recordó que el Tribunal había aceptado que los costes contraídos para restablecer las salinas en 2001 eran una consecuencia inevitable de la decisión de no producir sal en 2000, si bien había decidido igualmente reducir la cuantía de indemnización al 50% debido a las lluvias excepcionales de 2001.
- 3.2.9 El Comité recordó que el Tribunal había otorgado a los productores de sal la cuantía de €1 494 257 (£1 016 000) y había ordenado la ejecución provisional de la sentencia.
- 3.2.10 El Comité tomó nota de que en junio de 2007 el Director y el abogado francés del Fondo de 1992 habían examinado la sentencia para decidir si el Fondo de 1992 debía apelar.
- 3.2.11 Se tomó nota de que el Director había considerado que en el litigio no intervenía ninguna cuestión de principio, ya que el Fondo había acordado que el derrame había ocasionado daños de contaminación en Guérande, y el Tribunal había dictado una sentencia equilibrada, en el sentido de que los costes incurridos para restablecer las salinas en 2001 eran consecuencia inevitable de la decisión de no producir sal en 2000, decisión que a juicio del Tribunal había sido razonable, dadas las circunstancias, y por haber reducido las cuantías de indemnización en el 50% para tener en cuenta el impacto de las lluvias excepcionales de 2001. Se tomó nota de que el Director había considerado además que los productores de sal habían hecho saber al Fondo de 1992 que estaban dispuestos a no apelar contra la sentencia siempre que el Fondo adoptase la misma decisión. El Comité tomó nota de que el Director había decidido, por consiguiente, que los intereses del Fondo de 1992 quedarían protegidos conviniendo con los productores de sal que las partes no recurrirían estas sentencias.

Reclamación de una cooperativa de productores de sal

- 3.2.12 Se recordó que en mayo de 2007, el Tribunal de lo Civil de Saint Nazaire había dictado sentencia respecto a la reclamación de una cooperativa de productores de sal de Guérande, la cual había presentado una reclamación por pérdidas comerciales, pérdida de imagen y costes suplementarios contraídos a consecuencia del siniestro del *Erika*.
- 3.2.13 Se recordó que el Tribunal había declarado que quien realmente producía la sal no era la cooperativa sino los productores, que, por consiguiente, la cooperativa podía reclamar pérdidas de ventas pero no pérdidas de producción, y que correspondía a ésta probar que había sufrido pérdidas de beneficios a consecuencia de la contaminación. Se recordó que el Tribunal había considerado que la cooperativa disponía de una reserva de aproximadamente 28 611 toneladas de sal y que, por lo tanto, estaba en condiciones de mantener las ventas a un nivel normal, aunque no se hubiese producido sal en 2000. El Comité recordó que el Tribunal, estimando que la cooperativa no pudo demostrar pérdidas comerciales a consecuencia del siniestro del *Erika*, había rechazado este elemento de la reclamación.
- 3.2.14 El Comité recordó que, con respecto a la reclamación por pérdida de imagen, el Tribunal había determinado que la decisión de la cooperativa de informar al público de que tenía una reserva considerable de sal disponible para la venta, y de llevar a cabo una campaña de comercialización para informar y tranquilizar a los consumidores, había constituido una medida razonable para menguar la pérdida y se había revelado eficaz, ya que la cooperativa no había sufrido una reducción sustancial de sus ventas.

3.2.15 El Comité recordó que el Tribunal, coincidiendo con el parecer del Fondo de 1992, había rechazado la reclamación por pérdidas comerciales de €7,1 millones (£4,8 millones), si bien había otorgado a la cooperativa una cuantía de €378 000 (£257 000) por la campaña llevada a cabo para contrarrestar la pérdida de imagen. Se tomó nota de que la Cooperativa de productores de sal había recurrido la sentencia.

PROCESOS LEGALES

3.2.16 Se tomó nota de que 796 demandantes habían emprendido 420 acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, que al 30 de agosto de 2007 los tribunales habían dictado 113 sentencias en acciones judiciales entabladas por 250 demandantes, y que quedaban pendientes 64 acciones judiciales de 150 demandantes. Se tomó nota de que la cuantía total reclamada en las acciones pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total SA, era de €57,7 millones (£39 millones).

3.2.17 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 proseguía las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hubieran prescrito, a fin de lograr transacciones extrajudiciales, si procedía.

PROCESOS LEGALES ENTABLADOS POR LA COMUNA DE MESQUER CONTRA TOTAL

3.2.18 Se recordó que una delegación había hecho saber al Comité en su sesión de junio de 2007 que la comuna de Mesquer había entablado una acción judicial contra Total ante los tribunales de Francia alegando que la carga a bordo del *Erika* eran residuos, y que el Tribunal Superior de Justicia de Francia había remitido el asunto al Tribunal Europeo de Justicia para recabar su opinión. Se recordó que la delegación había pedido al Director que explicase cuáles serían, en su caso, las consecuencias de estos procedimientos judiciales para el Fondo de 1992. También se recordó que la delegación de Francia había señalado que la acción judicial la inició una autoridad local, que el Gobierno francés no era parte en dicho proceso, y que aun en el caso de que el Tribunal Europeo de Justicia decidiera que la carga a bordo del *Erika* eran residuos, sería difícil determinar las consecuencias que tal decisión tendría para el Fondo de 1992.

3.2.19 Se recordó que el Director había declarado que investigaría la cuestión e informaría en consecuencia al Comité Ejecutivo en su sesión de octubre de 2007.

Novedades desde la sesión de junio de 2007

3.2.20 El Comité tomó nota de que el abogado francés del Fondo de 1992 había investigado la cuestión e informado al Director de que el Tribunal Superior de Justicia de Francia había remitido tres cuestiones al Tribunal Europeo de Justicia para recabar su opinión, a saber:

- Si el fueloil transportado como carga a bordo del *Erika* eran de hecho residuos conforme al derecho europeo.
- Si una carga de fueloil que se había descargado accidentalmente de un buque podría, una vez que se había mezclado con agua del mar y sedimentos, interpretarse como residuos conforme al derecho europeo.
- Si la carga a bordo del *Erika* no eran residuos sino que se convirtió en residuos tras descargarse accidentalmente del buque, ¿se considerarían las compañías del grupo Total responsables de los residuos aunque la carga estaba siendo transportada por un tercero?

3.2.21 Se tomó nota de que en opinión del Director era poco probable que el Tribunal Europeo de Justicia fallase que la carga a bordo del *Erika* no eran hidrocarburos persistentes y que, por tanto,

no era probable que la decisión del Tribunal tuviese un efecto en la aplicabilidad de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

- 3.2.22 También se tomó nota de que el Fondo de 1992 estaba siguiendo estos procedimientos judiciales, y que el Director informaría al Comité Ejecutivo del resultado y de las consecuencias que pudieran tener para el Fondo de 1992.

Consideraciones del Comité Ejecutivo

- 3.2.23 Una delegación solicitó una aclaración de la Secretaría en cuanto a saber si, en el caso de que el Tribunal Europeo de Justicia fallase que la carga a bordo del *Erika* constituían residuos, dicho dictamen haría responsable al propietario del buque, y también si dicha decisión no infringiría el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el cual no prevé la responsabilidad directa del propietario de la carga.
- 3.2.24 La Secretaría respondió que si se demostrase que el propietario de la carga había infringido la legislación de la Unión Europea en lo que se refiere al tratamiento y la manipulación de los residuos, ello permitiría, con arreglo a la legislación de la Unión Europea, que el Fondo de 1992 recurriera judicialmente contra el propietario de la carga a bordo del *Erika*.
- 3.2.25 La delegación de Francia declaró que la posición del Estado francés era que los hidrocarburos transportados a bordo del *Erika* se habían convertido en residuos tras descargarse del buque, y confiaba en que el Tribunal Europeo de Justicia llegase a esta misma conclusión.
- 3.2.26 Otra delegación preguntó si se sabía cuándo se había remitido la cuestión al Tribunal Europeo de Justicia. Esa delegación declaró que por lo general la información sobre los casos que se remiten al Tribunal Europeo de Justicia es dirigida primero a los Estados Miembros de la Unión Europea para que éstos tengan la oportunidad de expresar una opinión sobre el particular.
- 3.2.27 El Director acordó investigar este asunto e informar oportunamente a los Estados Miembros del Fondo de 1992.

PROCESOS JUDICIALES RESPECTO A RECLAMACIONES CONTRA EL FONDO DE 1992

Reclamaciones de tres productores de sal de Noirmoutier

- 3.2.28 El Comité recordó que productores de sal de Noirmoutier habían presentado también reclamaciones en concepto de las pérdidas de producción de sal ocasionadas por la veda impuesta a la toma de agua en las temporadas de 2000 y 2001. Se recordó que el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían considerado que la producción de sal en 2000 había sido posible, si bien el rendimiento máximo habría sido el 30% de lo previsto para el año, y que se habían efectuado pagos de indemnización a los productores de sal por el 70% pendiente. También se recordó que el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían rechazado las reclamaciones por pérdidas en 2001. También se tomó nota de que ochenta productores habían aceptado la evaluación del Fondo, mientras que tres habían promovido reclamaciones en los tribunales alegando pérdidas de €40 869,18 (£27 800) en la temporada de 2000 y de €25 847,25 (£17 500) en la temporada de 2001.
- 3.2.29 El Comité tomó nota de que, en sentencia dictada en junio de 2007, el Tribunal de lo Civil de Sables d'Olonne había rechazado las reclamaciones de los tres productores de sal en Noirmoutier. Se tomó nota de que, con respecto a la reclamación de la temporada de 2000, el Tribunal había manifestado que los tres productores habían acordado las reclamaciones firmando un acuerdo completo y final de liquidación que constituía un documento vinculante entre las partes. Con respecto a la reclamación de la temporada de 2001, se tomó nota de que el Tribunal había manifestado que los productores de sal no habían presentado pruebas en apoyo de sus alegaciones, que no habían mantenido apropiadamente las salinas en 2000, y que el informe de un experto

presentado por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual había puesto de relieve el impacto que las excepcionales lluvias de 2001 habían tenido en la salinidad de las salinas.

Reclamación del propietario de un restaurante

- 3.2.30 El Comité tomó nota de que el propietario de un restaurante de Guidel-Plage había presentado una reclamación de €43 617 (£30 000) por pérdidas en 2000 y de €107 265 (£73 000) por pérdidas en 2001. Se tomó nota de que el Fondo de 1992 había evaluado las pérdidas de 2000 en €29 039 (£20 000) pero que había rechazado la reclamación de 2001 porque, a juicio del Fondo, no existía una relación de causalidad suficiente entre las pérdidas reclamadas en 2001 y el siniestro del *Erika*. Se tomó nota de que el demandante no estaba de acuerdo con las evaluaciones y había entablado un proceso judicial ante el Tribunal de Comercio de Lorient.
- 3.2.31 Se tomó nota de que, en sentencia dictada en julio de 2007, el Tribunal de Comercio de Lorient había declarado que no estaba obligado por los criterios del Fondo en cuanto a la admisibilidad de las reclamaciones y que incumbía al Tribunal interpretar el concepto de 'daños ocasionados por contaminación' en los Convenios de 1992 y aplicarlo en cada caso concreto determinando si existía o no una relación de causalidad suficiente entre el siniestro y los daños. Se tomó nota de que el Tribunal había considerado que el siniestro del *Erika* no había tenido un impacto importante en la temporada de turismo de 2001 ya que, según los estudios llevados a cabo, los resultados de 2001 habían sido consecuencia de factores no relacionados con el derrame de hidrocarburos. El Comité tomó nota de que, por lo tanto, el Tribunal había adoptado el parecer del Fondo sobre la falta de relación de causalidad y estimado que el demandante no demostró haber sufrido pérdidas mayores que la pérdida de ingresos evaluada por el Fondo. Se tomó nota de que, hasta la fecha, el demandante no había apelado la sentencia.

Reclamación del propietario de un tren de turismo

- 3.2.32 El Comité tomó nota de que el propietario de una empresa de trenes de turismo en Carnac, Quiberon y Vannes había presentado una reclamación de €69 546 (£47 000) por pérdidas en 2000 y de €69 625 (£47 000) por pérdidas en 2001, y que el Fondo de 1992 había evaluado las pérdidas correspondientes a 2000 en €67 291 (£45 800), si bien había rechazado la reclamación de 2001, ya que en su opinión no existía suficiente relación de causalidad entre las pérdidas reclamadas en 2001 y el siniestro del *Erika*. Se tomó nota de que el demandante, no estando de acuerdo con las evaluaciones, había iniciado una acción judicial ante el Tribunal de Comercio de Lorient.
- 3.2.33 El Comité tomó nota de que el Tribunal de Comercio de Lorient, en sentencia dictada en septiembre de 2007, había declarado que el demandante no había establecido una relación de causalidad suficiente entre la pérdida de ingresos y el siniestro del *Erika* y que los resultados de 2001 eran consecuencia de factores no relacionados con el derrame de hidrocarburos. Se tomó nota de que el Tribunal, adoptando por consiguiente el parecer del Fondo en cuanto a la ausencia de relación de causalidad, había rechazado la reclamación. El Comité tomó nota de que hasta la fecha el demandante no había apelado la sentencia.

Reclamación de un fabricante de equipo de limpieza de alta presión para ostricultores

- 3.2.34 Se tomó nota de que el fabricante de equipo de limpieza de alta presión para ostricultores había presentado una reclamación de €201 150 (£136 900) por pérdidas sufridas en 2000 a raíz del siniestro del *Erika* y que el Fondo de 1992 había evaluado la reclamación en €52 927 (£36 000). También se tomó nota de que el demandante, mostrándose en desacuerdo con las evaluaciones, había iniciado una acción judicial ante el Tribunal de Comercio de Lorient.
- 3.2.35 El Comité tomó nota de que el Tribunal de Comercio de Lorient, en sentencia dictada en septiembre de 2007, había declarado que no estaba obligado por los criterios del Fondo en cuanto a la admisibilidad de las reclamaciones y que incumbía al Tribunal interpretar el concepto "daños ocasionados por contaminación" en los Convenios de 1992 y aplicarlo en cada caso concreto

determinando si existía o no una relación de causalidad suficiente entre el siniestro y los daños. Se tomó nota no obstante de que el Tribunal, tomando en consideración el hecho de que el demandante había atravesado dificultades financieras con anterioridad al siniestro del *Erika*, y habida cuenta de que el fabricante no pudo establecer la relación de causalidad entre la pérdida y el siniestro, había fallado que el demandante no demostró haber sufrido pérdidas mayores que la pérdida de ingresos evaluada por el Fondo. El Comité tomó nota de que cuando se editó este documento el demandante no había apelado la sentencia.

3.1.36 Una delegación se mostró satisfecha por el hecho de que, aun cuando los Tribunales de Francia habían declarado a veces que no se consideraban obligados por los criterios del Fondo de 1992 en lo que se refiere a la admisibilidad de las reclamaciones, sí habían coincidido en la gran mayoría de los casos con la evaluación que el Fondo había hecho de las reclamaciones.

3.3 Slops

3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Slops*, que consta en el documento 92FUND/EXC.38/6.

3.3.2 Se recordó que el *Slops*, aunque fue originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, había sido objeto de una transformación importante en el transcurso de la cual se le separó la hélice y sus máquinas fueron desactivadas, y desde entonces había permanecido anclado en su ubicación actual y había sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos.

3.3.3 El Comité recordó que en su sesión de julio de 2000 había decidido que la instalación flotante de recepción de residuos de hidrocarburos *Slops* no debía ser considerada como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, y que dichos Convenios no eran aplicables a este siniestro (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.8).

3.3.4 El Comité recordó que en febrero de 2002, dos empresas griegas habían entablado acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el propietario inscrito del *Slops* y el Fondo de 1992, reclamando indemnización por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas por €1 536 528 (£1 millón) y €786 832 (£530 000) más intereses, respectivamente. Se recordó, además, que las empresas habían alegado que el propietario del *Slops* les había encargado que efectuaran operaciones de limpieza y adoptasen medidas preventivas en respuesta al derrame de hidrocarburos. Las empresas manifestaron que habían solicitado al propietario del *Slops* que pagase los costes arriba mencionados, pero que él no lo había hecho.

3.3.5 Con respecto a las acciones contra el Fondo de 1992, se recordó que el Tribunal había estimado en su sentencia que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Se recordó que el Tribunal había ordenado al Fondo de 1992 pagar a las empresas €1 536 528 (£1 millón) y €786 832 (£530 000) respectivamente, es decir, las cuantías reclamadas, más los intereses y gastos judiciales. El Comité recordó que el Fondo había apelado contra esta decisión ante el Tribunal de Apelación de Grecia.

3.3.6 Se recordó que el Tribunal de Apelación había dictado su sentencia el 16 de febrero de 2004. El Tribunal halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y desestimó las reclamaciones. Se recordó que el Tribunal había interpretado el término 'buque' como se define en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como todo artefacto flotante en el mar que transporte hidrocarburos del lugar A al lugar B. Asimismo, se recordó que los demandantes habían apelado contra esta decisión ante el Tribunal Supremo de Grecia.

- 3.3.7 Se recordó que el Tribunal Supremo había dictado sentencia en junio de 2006, en la que se alegaba que, en el momento del siniestro, el *Slops* debería ser considerado como 'buque' según la definición en los Convenios de 1992, ya que revestía el carácter de un artefacto flotante en el mar que, tras su modificación a una unidad flotante de separación, almacenaba productos de hidrocarburos a granel y, además, podía moverse por remolque, con el consiguiente riesgo de contaminación, sin que fuese necesario que el siniestro hubiese ocurrido durante el transporte de hidrocarburos a granel. Se recordó, además, que el Tribunal Supremo, tras haber decidido que los Convenios de 1992 eran aplicables al siniestro, halló que se debería remitir la causa de vuelta al Tribunal de Apelación para que examinase el fondo de la cuestión en litigio, es decir la cuantía de la reclamación, etc.
- 3.3.8 El Comité tomó nota de que, a la luz de la sentencia del Tribunal Supremo de Grecia, el Director había evaluado la reclamación con la asistencia de la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), y que los demandantes habían presentado documentos respecto a costes por un total aproximado de US\$2 536 419 (£1,3 millones) y que la reclamación había sido evaluada provisionalmente en US\$1 308 778 (£0,7 millones). Se tomó nota de que en octubre de 2007 se había efectuado una vista de la causa en el Tribunal de Apelación de Grecia, en la cual se pidió al Fondo que presentase alegatos secundarios respecto de su apelación.
- 3.3.9 Se tomó nota de que el Director había escrito a la Guardia Costera Helénica, la cual había supervisado las actividades de respuesta, pidiéndole que facilitase pormenores de las actividades de respuesta, a fin de prestar asistencia con la evaluación de las mencionadas actividades.
- 3.3.10 El Comité tomó nota de que, aunque los demandantes habían sostenido que el propietario del *Slops* no tenía bienes aparte del *Slops*, que había quedado destruido en un incendio en el momento del siniestro y ni siquiera tenía valor de chatarra, el Director investigó la posibilidad de recuperar del propietario del *Slops*, que en virtud del artículo III, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, tiene responsabilidad por la indemnización que se pague a los demandantes por daños derivados del siniestro. Se tomó nota de que el Director investigó también la posibilidad de recuperar de las autoridades griegas, que permitieron al *Slops* prestar servicio sin seguro en aguas griegas, posiblemente en contravención del artículo VII, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.3.11 La delegación de Grecia declaró que, con arreglo a legislación griega que había entrado en vigor en 2001, todo buque petrolero de navegación costera que transporte menos de 2000 toneladas de hidrocarburos persistentes como carga, así como toda instalación flotante de almacenamiento matriculada en Grecia, ya sea permanente o no, dentro de aguas territoriales griegas, independiente de la cantidad de hidrocarburos persistentes almacenados a granel a bordo, deberá tener seguros suficientes u otras garantías financieras por daños debidos a contaminación por hidrocarburos.
- 3.3.12 La delegación de Grecia también manifestó que dada la posible intención del Fondo de 1992 de entablar procesos judiciales contra la República Helénica, el Gobierno griego había pedido asesoramiento jurídico a la oficina jurídica competente del Estado. El Comité observó que la opinión jurídica había concluido que no se había llamado a intervenir a las autoridades griegas competentes en los procesos judiciales iniciados por las dos empresas griegas de lucha contra la contaminación en 2002 y que la República Helénica no tenía interés legítimo en intervenir en dichos procesos judiciales. Se tomó nota de que, de conformidad con la opinión jurídica, en el momento del siniestro del *Slops*, no se exigía por ley que las instalaciones flotantes de almacenamiento tuvieran obligación de asegurarse. Asimismo, se tomó nota de que, con arreglo a la opinión jurídica, se había aclarado que la incertidumbre jurídica en los procesos judiciales que finalizaron con el juicio que dictaminó el Tribunal Supremo de Grecia, de conformidad con el artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992, era obligatoria para las partes interesadas en dichos procesos, a saber, el Fondo de 1992 y las dos empresas de lucha contra la contaminación, pero no del Gobierno de Grecia, dado que éste no era parte de dichos procesos. El Comité observó que, de conformidad con la opinión jurídica, no cabría razonablemente alegar ni justificar que las

autoridades griegas competentes tuvieran responsabilidad alguna por el siniestro del *Slops* y la consiguiente contaminación derivada del mismo y que dicha reclamación tampoco podría adquirir carácter ejecutorio por ley. Se observó que la opinión jurídica también destacó que, con arreglo al artículo 6 del Fondo de 1992, no puede interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños.

- 3.3.13 El Director afirmó que el Fondo de 1992 cumplía su obligación de investigar las circunstancias particulares del siniestro y que si se había considerado que el *Slops* era un buque a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Estado griego podría haber incumplido sus obligaciones con arreglo a dicho convenio. El Director indicó que el Fondo de 1992 proseguiría con la investigación e informaría al Comité de sus conclusiones.
- 3.3.14 Se tomó nota de que, en agosto de 2007, el Fondo había recibido una carta de una tercera empresa griega pidiendo indemnización por una suma de US\$985 000 (£500 000) respecto a medidas preventivas llevadas a cabo en respuesta al siniestro. Se había pedido más información a este demandante.

3.4 Prestige

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información respecto al siniestro del *Prestige* que se indica en los documentos 92FUND/EXC.38/7, presentado por el Director, y 92FUND/EXC.38/7/1, presentado por España.

RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN

- 3.4.2 El Comité tomó nota de la situación de las reclamaciones al 30 de agosto de 2007, que se indica en el documento 92FUND/EXC.38/7, sección 2.

RECLAMACIONES DEL GOBIERNO ESPAÑOL

- 3.4.3 El Comité tomó nota de que, al 4 de octubre de 2007, el Gobierno español había presentado once reclamaciones por un total de €673,4 millones (£455,9 millones), relativas a los costes contraídos respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, extracción de los hidrocarburos del pecio, pagos de indemnización efectuados en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional (Reales Decretos-Ley), desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración, costes relativos a campañas publicitarias y costes contraídos por administraciones locales y pagados por el Gobierno.
- 3.4.4 Se recordó que, en agosto de 2006, el Gobierno español había presentado a la oficina de reclamaciones una reclamación por los costes contraídos por los 67 ayuntamientos, que había sido pagada por el Gobierno, 51 en Galicia, 14 en Asturias y dos en Cantabria, por un total de €5,8 millones (£3,9 millones) y que los expertos del Fondo de 1992 estaban examinando la reclamación. Se recordó que el Gobierno español había presentado además reclamaciones por los costes contraídos por las regiones de Galicia, por €28 millones (£19 millones) y Asturias, por €3,3 millones (£2,2 millones).
- 3.4.5 El Comité tomó nota de que, en octubre de 2007, el Gobierno español había presentado una reclamación por los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno a distintos reclamantes, valorizada por el Consorcio de Compensación de Seguros, de un total de €19 066 946 (£12,9 millones), con lo que la cuantía total reclamada por el Gobierno español ascendía a €673,4 millones (£455,9 millones). Se tomó nota además de que varias de esas reclamaciones habían sido valorizadas con la cooperación de los expertos del Fondo de 1992.
- 3.4.6 También se tomó nota de que el Gobierno español había indicado que se harían nuevos ajustes a las reclamaciones respecto al coste del tratamiento y eliminación de residuos oleosos extraídos durante las operaciones de limpieza

Extracción de los hidrocarburos del pecio

- 3.4.7 Se recordó que la reclamación por la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de €109,2 millones (£73,9 millones), se redujo a €24,2 millones (£16,4 millones) para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente.
- 3.4.8 Se recordó además que, en su sesión de febrero de 2006, el Comité Ejecutivo decidió que algunos de los costes contraídos en 2003 con respecto a la operación de taponar las fugas de hidrocarburos del pecio, y diversas inspecciones y estudios, eran admisibles en principio, pero que la reclamación por costes contraídos en 2004 en relación con la extracción de los hidrocarburos del pecio era inadmisibles (véase Informe Anual de 2006, páginas 111-114). Se tomó nota de que, de conformidad con la decisión del Comité Ejecutivo, se está llevando a cabo una evaluación de los costes admisibles de las actividades en relación con la evaluación del riesgo de contaminación presentado por los hidrocarburos del pecio, contraídos por el Gobierno español en 2003 antes de la extracción de los hidrocarburos procedentes del pecio.

Avances en la evaluación

- 3.4.9 El Comité tomó nota de que habían tenido lugar numerosas reuniones entre representantes del Gobierno español y el Fondo de 1992, que se había facilitado considerable información nueva en apoyo de sus reclamaciones, que continúa la cooperación con los representantes del Gobierno español y que se está avanzando en la evaluación de todas las reclamaciones presentadas por el Gobierno.
- 3.4.10 Se recordó que, en mayo de 2007, tuvo lugar una reunión con representantes del Gobierno español para discutir una evaluación provisional llevada a cabo en relación con las operaciones de limpieza en el mar y en la costa por los Ministerios de Defensa, Medio Ambiente y Fomento. Se tomó nota de que el resultado de las interrogantes suscitadas en esta evaluación provisional fue que el Gobierno español había presentado más información, que están analizando los expertos del Fondo de 1992.
- 3.4.11 Se tomó nota de que el Fondo de 1992 había llevado a cabo una evaluación provisional de la reclamación por los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno en el sector de la pesca y que tendría lugar una reunión con representantes del Gobierno español en un futuro próximo.
- 3.4.12 El Comité tomó asimismo nota de que, en junio de 2007, el Fondo de 1992 recibió más información del Gobierno español respecto a la cuantía de los fondos de la Unión Europea que había recibido después del siniestro y que el Fondo está examinando la información facilitada y su trascendencia para la evaluación de las reclamaciones del Gobierno español.
- 3.4.13 La delegación española, al presentar el documento 92FUND/EXC.38/7/1, manifestó que el Gobierno español continuaba cooperando con los expertos de los FIDAC en el examen y análisis de la sustancial documentación ya presentada, facilitando más documentación explicativa e identificando, cuando era apropiado, las fuentes de los fondos de la Unión Europea que había recibido el Gobierno.

ACCIONES JUDICIALES EN ESPAÑA

- 3.4.14 El Comité tomó nota de que unas 3 570 reclamaciones habían sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España), 597 de las cuales eran de personas que han presentado reclamaciones directamente al London Club y al Fondo de 1992, a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Se tomó nota de que se han facilitado al Juzgado detalles de las reclamaciones hechas en algunas de estas acciones judiciales y que estaban siendo examinados por los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992. Se tomó nota asimismo de que unas 1 900 de estas reclamaciones habían sido pagadas por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, o por el Fondo de 1992 a

través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña, que varios reclamantes que han sido pagados por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, habían retirado sus reclamaciones de las acciones judiciales, y que se espera que más reclamantes retiren sus acciones judiciales por la misma razón.

- 3.4.15 Se recordó que el Gobierno español había entablado acción judicial en el Juzgado de lo penal de Corcubión en nombre propio y de las autoridades regionales y locales, así como en nombre de otros 971 reclamantes o grupos de reclamantes. Se tomó nota de que varios reclamantes habían entablado también acciones judiciales y el Juzgado examinaba si esos reclamantes tienen derecho a unirse al proceso.

ACCIONES JUDICIALES EN FRANCIA

- 3.4.16 El Comité tomó nota de que el Gobierno francés y otros 227 reclamantes habían entablado acción judicial contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en 16 juzgados de Francia, solicitando indemnización de un total aproximado de €131 millones (£88,7 millones), incluidos €67,7 millones (£45,8 millones) reclamados por el Gobierno. Se tomó nota de que varios reclamantes han recibido indemnización del Fondo y han retirado sus acciones judiciales, pero al 30 de septiembre de 2007 solo cinco acciones judiciales se habían retirado oficialmente, con lo que el número de acciones judiciales es 223 y el total reclamado asciende a €127,5 millones (£86,3 millones).

ACCIONES JUDICIALES EN PORTUGAL

- 3.4.17 El Comité Ejecutivo recordó que el Estado portugués había entablado una acción judicial en Tribunal Marítimo de Lisboa contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992, reclamando indemnización por un total de €4,3 millones (£2,9 millones) pero que, tras el acuerdo extrajudicial sobre su reclamación, el Estado portugués había retirado su acción en diciembre de 2006.

ACCIONES JUDICIALES EN LOS ESTADOS UNIDOS

Demanda y contrademanda

- 3.4.18 El Comité recordó que el Estado español había entablado acción judicial contra la ABS en el Tribunal federal de primera instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que se estimó excederían de US\$1 000 millones (£497 millones), sosteniendo, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación.
- 3.4.19 Se recordó que la ABS había negado la alegación hecha por el Estado español y a su vez había entablado acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado había sufrido daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. Se recordó también que la ABS hizo una contrademanda y solicitó que se ordenara al Estado indemnizar a la ABS por toda cuantía que la ABS pudiera estar obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*. Se recordó que el Tribunal de Nueva York había desestimado la contrademanda de la ABS por razón de que el Estado español tenía derecho a inmunidad soberana, y que la ABS había solicitado nuevo examen por el Tribunal o venía para apelar.
- 3.4.20 Se recordó que, en julio de 2006, el Tribunal de Nueva York había confirmado su decisión sobre el derecho del Estado español a inmunidad soberana, pero dio venia a la ABS para volver a presentar su contrademanda fundada en un motivo diferente. Se recordó también que, en julio de 2006, la ABS había vuelto a presentar su contrademanda, ideada para que estuviera supeditada a la excepción de inmunidad soberana, en la medida en que no buscara resarcimiento que

excediera en valor o difiriera en especie del procurado por España. Se recordó también que la ABS solicitó que fuese resarcida por el Estado español en caso de que un tercero obtuviera una sentencia contra la ABS a consecuencia del siniestro. El Comité recordó que, en septiembre de 2006, el Estado español había solicitado que se desestimara la contrademanda de la ABS fundándose en la falta de jurisdicción del tribunal en la cuestión, pero que hasta ahora el Tribunal de Nueva York aún no había adoptado una decisión respecto a esta solicitud.

ABS actuando en calidad de agente o empleado del propietario del buque

- 3.4.21 El Comité recordó que, en agosto de 2005, la ABS presentó al Tribunal de Nueva York la solicitud de una sentencia sumaria desechando la querrela del Estado español, argumentando que era agente o empleado del propietario del buque y que por tanto, conforme al artículo III.4 a) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, no se le puede presentar una reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, a menos que los daños hayan sido originados por la acción u omisión personales de la ABS, realizada con la intención de causar esos daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. Se recordó que la ABS había sostenido además que, como los Estados Unidos no eran un Estado Contratante del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y los daños debidos a contaminación habían ocurrido en España, los tribunales de los Estados Unidos no eran competentes para escuchar la causa.
- 3.4.22 Al presentar el documento 92FUND/EXC.38/7/1, la delegación española informó al Comité que el Estado español había presentado disconformidad con la solicitud de la ABS, argumentando que las sociedades de clasificación no se podían considerar agentes o empleados del propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.4.23 Se tomó nota de que el Tribunal aún no había adoptado una decisión respecto a la solicitud.

Presentación de comunicaciones por correo electrónico

- 3.4.24 Se recordó que, en noviembre de 2006, el juez que supervisaba la aportación de pruebas resolvió sobre una moción de la ABS de obligar al Estado español a presentar todas las comunicaciones por correo electrónico del periodo del siniestro, del 12 al 20 de noviembre de 2002. Se recordó que el juez halló que el Estado no había conservado las comunicaciones por correo electrónico o no había realizado una búsqueda con diligencia cuando la ABS solicitó por primera vez que se presentaran aquellas comunicaciones. Se recordó que, resolviendo que tal vez fuese inútil una búsqueda de las comunicaciones por correo electrónico en aquella fecha tardía, el juez invitó a la ABS a formular una solicitud de la reparación, recurso o sanción que juzgase apropiadas. Se tomó nota de que se había denegado una solicitud del Estado español de que el juez examinase de nuevo su decisión pero que el Estado había apelado.
- 3.4.25 El Comité tomó nota de que, habida cuenta de la invitación del juez, la ABS había interpuesto una moción procurando sanciones por la falta de presentación de las comunicaciones por correo electrónico por parte del Estado español, solicitando que se desestimara la acción judicial, o que se desecharan ciertas partes de la misma, o bien una resolución en el sentido de que en el proceso se extrajese una inferencia desfavorable contra el Estado por no haber presentado los correos electrónicos. Se tomó nota de que la ABS había solicitado, en todo caso, la recuperación de sus costas y honorarios asociados al litigio sobre la presentación de los correos electrónicos.
- 3.4.26 Se tomó nota de que, en junio de 2007, el Tribunal de Nueva York había dictado una orden en parte otorgando y en parte denegando la moción de la ABS. Se tomó nota de que el Tribunal había adjudicado a la ABS sus costas incurridas al procurar obligar al Estado español a presentar los correos electrónicos y había ordenado a la ABS que presentara una contabilización del tiempo empleado y los costes incurridos en presentar su moción, pero que el Tribunal no había desestimado la acción del Estado español, ni parte alguna de la misma, como había pedido la ABS, hallando que, si bien el Estado tenía el deber de preservar las pruebas y había incumplido

ese deber, no había prueba de que las acciones del Estado fueran deliberadas, intencionales, adoptadas con mala fe, o resultado de negligencia grave. Se tomó nota además de que el juez no había aceptado la postura de la ABS de que debían extraerse inferencias negativas del hecho de que el Estado español no presentara los correos electrónicos, hallando que la ABS no había probado que los correos electrónicos desaparecidos fueran pertinentes para su causa. Se tomó nota de que el Tribunal había ordenado al Estado español que continuase su búsqueda de los pertinentes registros de los correos electrónicos y, si los hallase, los presentara a la ABS de modo continuo. El Comité tomó nota de que el Estado español no había apelado contra esta decisión.

- 3.4.27 El Comité tomó nota de que la ABS había presentado una moción solicitando al juez que reconsiderase en parte su decisión pero que el Estado español había presentado alegatos oponiéndose a dicha moción de reconsideración.
- 3.4.28 Se tomó nota de que, en julio de 2007, la ABS había presentado una moción solicitando la adjudicación de las costas y de los costes incurridos en presentar su moción de obligar a la aportación de pruebas, en la cuantía de US\$1,2 millones (£600 000), pero que el Estado español había presentado disconformidad con dicha moción. El Comité tomó nota de que hasta ahora el Tribunal no había adoptado una decisión a este respecto.
- 3.4.29 La delegación española, al presentar el documento 92FUND/EXC.38/7/1, manifestó que el Estado español ya había examinado, reunido y facilitado toda la correspondencia electrónica a la ABS, como exigía la orden del Tribunal.

3.5 Al Jaziah 1

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que figura en el documento 92FUND/EXC.38/8 (véase el documento 71FUND/AC.22/12/1) acerca del siniestro de *Al Jaziah 1*.
- 3.5.2 Se recordó que el siniestro del *Al Jaziah 1* había ocurrido en los Emiratos Árabes Unidos (EAU) y afectaba a los Fondos de 1971 y de 1992. También se recordó que el *Al Jaziah 1* carecía de todo seguro, y que se habían presentado a los Fondos reclamaciones por un total de Dhr 7,9 millones (£1,1 millones) en concepto de operaciones de limpieza y de prevención de la contaminación, y que tales reclamaciones se habían liquidado y abonado en la cuantía de Dhr 6,4 millones (£870 000). El Comité recordó además que los Fondos no tendrían que efectuar nuevos pagos de indemnización.
- 3.5.3 Se recordó que en sus sesiones de octubre de 2002, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 habían decidido que los Fondos debían incoar una acción de recurso contra el propietario del buque.
- 3.5.4 El Comité Ejecutivo recordó que en enero de 2003, los Fondos habían entablado una acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi contra la empresa propietaria del *Al Jaziah 1* y su único propietario, solicitando que los demandados pagasen Dhr 6,4 millones (£870 000) a los Fondos, distribuyéndose la suma a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.
- 3.5.5 Se recordó que en noviembre de 2003, el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi había dictado una sentencia preliminar nombrando a un experto para que investigase la naturaleza del siniestro y los pagos efectuados por los Fondos.
- 3.5.6 El Comité recordó que el experto había presentado su informe al Tribunal en julio de 2006. En este informe, el experto confirmó lo siguiente:
- El siniestro había ocasionado daños por contaminación en diversas partes del Emirato de Abu Dhabi.

- Los Fondos habían pagado un total de Dhr 6,4 millones (£870 000) en concepto de indemnización a los afectados por la contaminación.
 - El buque no estaba registrado como petrolero y sus pólizas de seguro habían expirado.
 - El propietario del buque era responsable de los daños ocasionados por el siniestro.
- 3.5.7 Se recordó que el experto parecía haber sugerido que los Fondos habían pagado reclamaciones sin analizarlas. Se recordó además que el experto había señalado que hubo negligencia grave por parte de las autoridades de los EAU al permitir que el buque, que no era petrolero, cargase hidrocarburos, y al permitirle zarpar con tiempo inclemente. Se recordó que el experto había sugerido que la falta de una legislación apropiada en los EAU que regulase la autoridad concesionaria y las instalaciones de carga había contribuido directamente al siniestro. Se recordó además que el experto había concluido que, considerando la falta de tal legislación, las autoridades de los EAU debían ser en parte responsables del pago de indemnización por los daños derivados de este siniestro.
- 3.5.8 El Comité recordó que en septiembre de 2006, los Fondos habían presentado un memorando al Tribunal con sus observaciones sobre el informe del experto. El Comité recordó asimismo que los Fondos habían estado de acuerdo con las principales conclusiones del experto.
- 3.5.9 Se recordó que en el memorando los Fondos habían comentado el parecer del experto en relación con los pagos efectuados a los demandantes. Los Fondos habían explicado que todas las reclamaciones fueron evaluadas sobre la base de los criterios de admisibilidad establecidos por los Estados Miembros de los Fondos. Se recordó que los Fondos habían manifestado que era incorrecta la opinión del experto de que las autoridades de los EAU debían ser en parte responsables de este siniestro, ya que en virtud de los Convenios el propietario del buque tiene responsabilidad objetiva. Se recordó que los Fondos habían solicitado al Tribunal que juzgase al propietario del buque responsable único por los daños derivados de este siniestro y ordenara al propietario exclusivo de la entidad propietaria del buque que pagase a los Fondos Dhr 6,4 millones (£870 000).
- 3.5.10 El Comité recordó que en octubre de 2006, el propietario del buque había presentado un memorando al Tribunal con sus objeciones a las conclusiones del experto, declarando que las autoridades de Abu Dhabi debían ser responsables de al menos el 90% de los daños derivados del siniestro, pues habían permitido que un buque no autorizado cargase hidrocarburos y luego habían permitido que el buque zarpara con tiempo inclemente, y que se debían rechazar las conclusiones del experto sobre los pagos efectuados por los Fondos, ya que el experto se había basado en documentos fotocopiados para llegar a su conclusión.
- 3.5.11 Se tomó nota de que en noviembre de 2006, el Tribunal había encargado al experto que presentase un informe complementario sobre las cuestiones suscitadas por el propietario del buque y los Fondos. Se tomó asimismo nota de que, entre noviembre de 2006 y septiembre de 2007, el Tribunal había aplazado la causa seis veces porque el experto no había presentado el informe.
- 3.5.12 El Comité tomó nota de que en septiembre de 2007, los Fondos habían presentado alegatos al Tribunal exponiendo la labor realizada por los Fondos para ayudar al experto a completar el informe, y habían pedido al Tribunal que conminara al experto a presentar el informe dentro de un plazo fijo. Se tomó asimismo nota de que el Tribunal se había mostrado de acuerdo con la solicitud de los Fondos y encomendó al experto que presentase el informe a más tardar en octubre de 2007.
- 3.5.13 El Comité tomó nota de que no había habido novedades sobre este caso al celebrarse la sesión.

3.6 Solar 1

- 3.6.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el siniestro del *Solar 1* que se indica en el documento 92FUND/EXC.38/9.

El siniestro

- 3.6.2 El Comité recordó que, el 11 de agosto de 2006, el petrolero *Solar 1* (998 AB), matriculado en las Filipinas y cargado con 2 081 toneladas de fueloil industrial, se hundió en un temporal en el Estrecho de Guimaras, a unas diez millas marinas al sur de la Isla de Guimaras, República de Filipinas. Se recordó que los restos del naufragio continuaron derramando petróleo, aunque en cantidades decrecientes. Se recordó que, tras una operación de recuperación de los hidrocarburos que quedaban en los restos del naufragio, se halló que se había derramado casi toda la carga.
- 3.6.3 Se recordó que el *Solar 1* estaba inscrito en la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).
- 3.6.4 Se recordó que el Shipowners' Club y el Fondo habían establecido una oficina de coordinación sobre reclamaciones en Iloilo para prestar asistencia en la tramitación de las reclamaciones.

STOPIA 2006

- 3.6.5 Se recordó que la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era de 4,51 millones de DEG (£3,6 millones) pero que el propietario del *Solar 1* es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros, 2006 (STOPIA), con arreglo al cual la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud de dicho Convenio se incrementa, voluntariamente, a 20 millones de DEG (£15,8 millones). Se recordó, sin embargo, que el Fondo de 1992 continúa siendo responsable de indemnizar a los demandantes si la cuantía total de las reclamaciones admisibles excediera de la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* y en la medida en que la excediera, en virtud del Convenio. Se recordó también que, en virtud del STOPIA 2006, el Fondo de 1992 tiene derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque de la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y la cuantía total de las reclamaciones admisibles o 20 millones de DEG (£15,8 millones), si esta suma es inferior.
- 3.6.6 El Comité recordó que el Director y el Shipowners' Club acordaron que el Fondo de 1992 asumiese responsabilidad por los pagos de indemnización una vez que el Shipowners' Club haya pagado indemnización hasta la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que el Fondo de 1992 procuraría entonces reembolsos periódicos del Club hasta el límite del STOPIA 2006, pagos que efectuaría el Shipowners' Club dentro de las dos semanas siguientes a la facturación de parte del Fondo.

Preocupaciones expresadas por el Shipowners' Club

- 3.6.7 El Comité recordó que, en octubre de 2006, el Shipowners' Club había informado al Fondo de 1992 que tenía intención de reservarse su derecho, conforme al artículo III, párrafo 3 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, de oponerse a las reclamaciones de la Petron Corporation, fletadora del *Solar 1*, cuya negligencia en opinión del Club causó o contribuyó a los daños debidos a la contaminación.
- 3.6.8 Se recordó que la postura del Fondo respecto de las reclamaciones por el coste de las medidas preventivas era diferente a la del propietario del buque sobre la base de la última frase del artículo 4, párrafo 3 del Convenio del Fondo de 1992 y que el Fondo de 1992 sería por tanto responsable de pagar las reclamaciones por costes razonables de medidas preventivas incluso cuando la negligencia del demandante pueda haber causado o contribuido a los daños debidos a la

contaminación.

- 3.6.9 Se recordó que, en mayo de 2007, el Club informó al Director que había examinado las cuestiones de causalidad en relación con este siniestro, y que el Club había decidido no continuar presentando disconformidad con las reclamaciones de la Petron Corporation conforme al artículo III, párrafo 3 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité tomó nota de que, en junio de 2007, el Club había reembolsado al Fondo la cuantía de PHP118 millones (£1,25 millones) pagada por el Fondo a la Petron Corporation a principios de 2007.

Reclamaciones de indemnización

- 3.6.10 El Comité tomó nota de la situación de las reclamaciones al 1 de septiembre de 2007, que se indica en el documento 92FUND/EXC.38/9, sección 4.
- 3.6.11 Una delegación manifestó que era útil ver el resumen de la situación de las reclamaciones en un cuadro, como se indica en el documento 92FUND/EXC.38/9, párrafo 4.1 para poder tener una visión general de la situación, y que sería muy útil tener este cuadro actualizado en reuniones posteriores.

Estudios posteriores al derrame y medidas de restauración

- 3.6.12 Se recordó que en noviembre de 2006, el Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales (DENR) presentó al Shipowners' Club y al Fondo de 1992 sus requisitos financieros propuestos para empezar un programa de observación ambiental posterior al derrame y la rehabilitación de los recursos naturales costeros, en particular los manglares, cuyo coste se había situado en PHP130 millones (£1,4 millones). El Comité recordó que el Shipowners' Club y el Fondo informaron al Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales que, si bien apoyaban en principio la propuesta de observar los efectos de los hidrocarburos en los manglares, era demasiado pronto para decidir sobre la necesidad de medidas de restauración o el establecimiento de viveros de manglares. No obstante, se recordó que el Shipowners' Club y el Fondo acordaron en principio la propuesta de recoger restos oleosos y no oleosos de los canales mareales de ocho manglares, a fin de promover un mayor intercambio y lavado mareales, que ayudaría a rehabilitar los mangles que tuvieran deficiencias debido a la adherencia del hidrocarburo a sus sistemas de raíces y sedimentos en torno. El Comité recordó que el Shipowners' Club y el Fondo habían señalado que el Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales tendría que facilitar la financiación inicial de estas medidas y luego reclamar indemnización por los costes una vez concluidos los trabajos. No obstante, se recordó que el Shipowners' Club y el Fondo aconsejaron al Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales que los estudios propuestos para medir la calidad del aire, el agua y el suelo no estaban, en su opinión, técnicamente justificados y que era poco probable que las reclamaciones por los costes de estos programas cumplieren los criterios de admisibilidad del Fondo.
- 3.6.13 El Comité tomó nota de que, como no se había recibido más correspondencia del Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales, esta propuesta no se había registrado como reclamación.

Consideraciones del Director

- 3.6.14 El Comité tomó nota de que este es el primer siniestro en que se ha aplicado el STOPIA 2006 y de que el Fondo de 1992 recibe reembolsos periódicos del Shipowner's Club. No obstante, se tomó nota de que era difícil predecir si la cuantía de indemnización pagadera respecto de este siniestro excederá del límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (£15,8 millones) y, por consiguiente, si el Fondo de 1992 tendrá que abonar indemnización por encima de ese límite.

3.7 Shosei Maru

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que figura en el documento 92FUND/EXC.38/10 acerca del siniestro del *Shosei Maru*.

El siniestro

- 3.7.2 El Comité recordó que el 28 de noviembre de 2006 el buque tanque japonés *Shosei Maru* (153 AB) había abordado al carguero coreano *Trust Busan* (4 690 AB) a tres kilómetros de Teshima, en el Mar Interior de Seto en Japón. Se recordó que se habían derramado en el mar unas 60 toneladas de fueloil pesado y combustible diesel del *Shosei Maru*, que el resto de los hidrocarburos a bordo se habían transferido a otro buque y que el *Shosei Maru* fue posteriormente remolcado al puerto de Tonosho en Shodoshima.
- 3.7.3 Se recordó que el *Shosei Maru* estaba asegurado con la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).
- 3.7.4 Se recordó que el Fondo de 1992 y el Japan P&I Club habían designado un equipo de inspectores japoneses para supervisar las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las pesquerías y la maricultura.

Operaciones de limpieza

- 3.7.5 Se recordó que el propietario del *Shosei Maru* había solicitado al Centro para la Prevención de Desastres Marítimos del Japón que organizase las operaciones de limpieza empleando a varios contratistas privados, que la administración de la Prefectura de Kagawa y varias autoridades municipales habían participado también en las operaciones, y que se había utilizado un buque para aplicar dispersantes químicos a los hidrocarburos en la mar.
- 3.7.6 Se recordó asimismo que se habían llevado a cabo operaciones de limpieza de las costas en cuatro localidades de la Prefectura de Kagawa, y que el propietario del buque había designado a contratistas privados para que acometieran las operaciones de limpieza de las costas con métodos fundamentalmente manuales, es decir para que retiraran los hidrocarburos a granel y quitaran luego las manchas con lavado por chorros de agua a alta presión. Se recordó que se habían limpiado varios embarcaderos, muelles y escolleras manchados de petróleo, mediante mangueras de agua caliente a alta presión y empleando solventes químicos. El Comité recordó que las operaciones de limpieza habían concluido el 31 de enero de 2007.

Repercusiones del derrame

- 3.7.7 Se recordó que se habían contaminado en mayor o menor grado aproximadamente cinco kilómetros del litoral compuesto de rocas, cantos rodados y guijarros, así como instalaciones portuarias, que los hidrocarburos a la deriva habían contaminado el casco de un cierto número de buques comerciales y de pesca, incluidos los dedicados a las operaciones de limpieza. Se recordó asimismo que los hidrocarburos habían afectado también a diversas explotaciones de cultivo de algas marinas al pasar por las estructuras de sustentación, contaminando boyas, cables y redes, así como las algas marinas que se criaban en las redes, que tuvieron que ser reemplazadas y destruidas.

Aplicabilidad de los Convenios de 1992 y del STOPIA 2006

- 3.7.8 El Comité recordó que la cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era de 4,51 millones de DEG o ¥820 millones (£3,4 millones).
- 3.7.9 Se recordó que el Japan P&I Club había informado al Fondo de 1992 de que, como el buque solamente se dedicaba al tráfico de cabotaje, no estaba asegurado mediante los acuerdos de

agrupamiento del International Group of P&I Clubs, que el propietario del *Shosei Maru* no había dado su consentimiento por escrito para que el buque fuese inscrito en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedente de pequeños petroleros (STOPIA) 2006, por lo que el buque no estaba cubierto por el Acuerdo STOPIA 2006. El Comité recordó que a consecuencia de ello, si la cuantía total de los daños excedía la cuantía de limitación aplicable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Fondo debería pagar la diferencia entre la cuantía total evaluada y el límite estipulado en virtud del Convenio, sin que el Japan P&I Club le reembolsara.

- 3.7.10 El Comité tomó nota de que en septiembre de 2007, el Japan P&I Club había informado al Fondo de 1992 de su intención de establecer un fondo de limitación conforme a las disposiciones pertinentes del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Reclamaciones de indemnización

- 3.7.11 El Comité tomó nota de que al 4 de septiembre de 2007, el Japan P&I Club y el Fondo de 1992 habían recibido nueve reclamaciones respecto de los costes de las operaciones de limpieza y las medidas preventivas adoptadas por el Centro para la Prevención de Desastres Marítimos y por una serie de contratistas privados, de un total de ¥653 632 458 (£2,8 millones), y que cinco de estas reclamaciones, que ascendían a ¥72 328 308 (£310 000), habían sido liquidadas por el Japan P&I Club en ¥66 852 433 (£286 000).
- 3.7.12 Se tomó nota de que una serie de asociaciones de pesca que operan en la zona afectada por el derrame habían presentado reclamaciones por un total de ¥304 480 561 (£1,3 millones) por pérdidas y daños a los cultivos de algas, pérdidas y daños a otras operaciones de pesca y por los costes de las medidas adoptadas para luchar contra la contaminación, y que se estaban evaluando dichas reclamaciones.
- 3.7.13 Se tomó nota de que una serie de autoridades locales habían presentado reclamaciones de un total de ¥10 764 358 (£46 000) por los costes de las medidas preventivas, que se habían presentado otras tres reclamaciones de un total de ¥8 326 723 (£36 000) por costes de limpieza de cascos de buques comerciales, y que se estaban evaluando dichas reclamaciones.
- 3.7.14 El Comité tomó nota de que se preveían otras reclamaciones tanto por operaciones de limpieza como del sector de las pesquerías. Se tomó nota de que empezaba a verse claro que era muy probable que la cuantía total por daños admisibles para la indemnización derivada de este siniestro excediera la cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, es decir 4,51 millones de DEG (£3,4 millones).

3.8 *Dolly y N°7 Kwang Min*

- 3.8.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre los siniestros del *Dolly* y el *N°7 Kwang Min* que se indica en el documento 92FUND/EXC.38/11.

Dolly

- 3.8.2 Se recordó que el *Dolly* se hundió el 5 de noviembre de 1999 a 20 metros de profundidad en la Bahía Robert (Martinica) cuando transportaba unas 200 toneladas de asfalto. El Comité Ejecutivo recordó que existe un parque natural, un arrecife de coral y maricultura cerca del lugar de la encalladura, que en la zona se practica la pesca artesanal, y que se temía que la pesca y la maricultura fuesen afectadas si escapase asfalto.
- 3.8.3 Se recordó que el buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. Se recordó también que las autoridades ordenaron al propietario del buque, una empresa de Santa Lucía, que retirase los restos del naufragio, pero que él no cumplió la orden, probablemente debido a que carecía de recursos económicos.

- 3.8.4 El Comité recordó que, como el propietario del buque no había adoptado ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas dispusieron la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido, y que pidieron a tres empresas internacionales de salvamento que investigaran qué medidas se podían adoptar para eliminar la amenaza de contaminación por la carga de asfalto. Se recordó que estas compañías habían presentado sus propuestas sobre la base de inspecciones por buzos del buque hundido efectuadas en octubre y noviembre de 2000, y que las autoridades francesas facilitaron al Fondo de 1992 copias de las propuestas.
- 3.8.5 Se recordó que, en julio de 2001, el Comité había concordado con el parecer del Director en el sentido de que, en vista de que el naufragio se había producido en una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medidas preventivas' según se definen en los Convenios de 1992, y que el Comité había encargado al Director que examinase con los peritos del Fondo de 1992 y las autoridades francesas las medidas propuestas para eliminar el asfalto.
- 3.8.6 Se recordó que, en agosto de 2004, las autoridades francesas informaron al Fondo de 1992 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 que las operaciones comenzaron en octubre de 2004 pero que, debido a las condiciones de mar gruesa y una serie de problemas prácticos imprevistos, retirar los tres tanques con el asfalto de la bodega había llevado más tiempo de lo proyectado y resultó más difícil de lo previsto. Se recordó que, para mediados de diciembre, los contratistas habían retirado los tanques de la bodega con ayuda de bolsas de flotación y los habían colocado en el lecho marino cerca de los restos de naufragio, donde los dejaron hasta marzo de 2005, cuando las condiciones meteorológicas fueron más propicias para remolcar los tanques a dique seco.
- 3.8.7 El Comité recordó que las operaciones se reanudaron en marzo de 2005, como se había proyectado, pero que, como consecuencia de problemas técnicos posteriores, no se completó el remolque de los tanques a tierra y la extracción del asfalto hasta julio de 2005.

Acción judicial

- 3.8.8 Se recordó que, en octubre de 2002, el Gobierno francés había entablado una acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente FFr1,2 millones o €232 000 (£157 000) por los costes de extracción del combustible líquido del *Dolly*, indicando en el auto de comparecencia que se reclamarían costes adicionales por un importe superior a €2 millones (£1,3 millones) respecto a la retirada de la carga.

Liquidación definitiva con el Gobierno francés

- 3.8.9 El Comité recordó que, en marzo de 2006, el Gobierno francés presentó una reclamación de €1 388 361 (£940 000) por los costes de extracción del combustible líquido y del asfalto del buque hundido, y que, en junio de 2006, la reclamación se incrementó a €1 457 753 (£990 000) para tener en cuenta los costes adicionales derivados de los problemas técnicos y meteorológicos.
- 3.8.10 Se recordó que el propietario del buque carecía de recursos económicos para pagar indemnización, y que el buque no tenía ningún seguro de responsabilidad, y que, por estas razones, el Director decidió que el Fondo de 1992 indemnizase al Gobierno francés con arreglo al artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992.
- 3.8.11 Se tomó nota de que, en octubre de 2006, el Fondo de 1992 había pagado la cantidad de €1 457 753 (£990 000) al Gobierno francés para liquidar definitivamente todas sus pérdidas resultantes del siniestro acaecido al *Dolly*, y que, a consecuencia de la liquidación, el Gobierno francés había retirado su acción judicial contra el Fondo de 1992.

- 3.8.12 El Comité tomó nota de que, como había quedado resuelta la última cuestión pendiente, se cerraba la causa.

Nº7 Kwang Min

- 3.8.13 Se recordó que, el 24 de noviembre de 2005, el buque tanque coreano *Nº7 Kwang Min* (160 AB) abordó al pesquero coreano *Nº1 Chil Yang* (139 AB) en el puerto de Busan (República de Corea) y que se derramó en el mar un total de 37 toneladas de fuel oil pesado de un tanque de carga averiado.
- 3.8.14 Se recordó además que, en diciembre de 2005, el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesquerías de Corea había informado al Fondo de 1992 que el *Nº7 Kwang Min* no estaba asegurado contra responsabilidad por contaminación, y que el propietario registrado contaba con insuficientes activos financieros para cubrir las reclamaciones de indemnización de daños debidos a la contaminación que se derivaran del siniestro.

Reclamaciones de indemnización

- 3.8.15 El Comité Ejecutivo recordó que 12 reclamaciones por un total de Won 2 700 millones (£1,4 millones) respecto de los costes de limpieza y de las medidas preventivas se habían liquidado en un total de Won 1 900 millones (£1,1 millones) y que se rechazó una reclamación.
- 3.8.16 Se recordó que los propietarios de seis restaurantes de pescado y mariscos vivos situados en la zona contaminada habían presentado reclamaciones por la supuesta muerte de peces como consecuencia de la entrada de hidrocarburos en sus acuarios por las tomas de agua del mar sumergidas, por las pérdidas de ingresos que se derivaron de la cancelación de reservas y por otros daños sin especificar. Se recordó que las reclamaciones, que ascendían a un total de Won 163 millones (£86 000), se liquidaron en Won 3,1 millones (£1 860).
- 3.8.17 Se recordó asimismo que las reclamaciones de 81 buceadoras por un total de Won 154 millones (£81 000), por pérdida de ingresos debido a la interrupción de sus actividades de recogida y venta de marisco, se habían liquidado en Won 36 millones (£20 000). Se recordó que otras reclamaciones de pesca, por un total de Won 93 millones (£49 000), presentadas por diez propietarios de pesqueros, se habían liquidado en Won 51 millones (£28 000).
- 3.8.18 El Comité recordó que las reclamaciones de nueve maricultores de algas (*Undaria pinnatifida*) de un total de Won 371 millones (£196 000), por daños materiales y perturbación de la producción, se habían determinado en Won 42 millones (£22 000), y que se rechazó una reclamación. Se recordó que seis de los demandantes habían aceptado la liquidación de sus reclamaciones en un total de Won 33 millones (£12 000). Se recordó asimismo que dos reclamantes, que en un principio habían estado de acuerdo con la suma determinada, posteriormente se negaron a aceptar la liquidación propuesta e incoaron procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.
- 3.8.19 El Comité tomó nota de que no se esperan más reclamaciones derivadas de este siniestro.

Acciones judiciales

- 3.8.20 El Comité recordó que el Tribunal de Seguridad Marítima de Busan había llevado a cabo una investigación sobre la causa del siniestro y había concluido que la proporción de responsabilidad entre el propietario del *Nº7 Kwang Min* y el propietario del pesquero *Nº1 Chil Yang* era 40:60. Se recordó asimismo que el propietario del *Nº7 Kwang Min* interpuso un recurso ante el Tribunal Central de Seguridad Marítima de Corea contra esta decisión, y que el Tribunal decidió que el reparto de las responsabilidades entre el propietario del *Nº7 Kwang Min* y el propietario del pesquero *Nº1 Chil Yang* era 35:65.

- 3.8.21 Se recordó además que dos maricultores de algas habían incoado procesos judiciales en el Tribunal del distrito de Busan contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.
- 3.8.22 El Comité recordó que el Director había encargado a los abogados del Fondo de 1992 en la República de Corea que tomaran medidas para que el Fondo interviniera en estos procesos judiciales a fin de estudiar la posibilidad de recobrar las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro y que, tras la investigación llevada a cabo por los abogados, el Fondo había entablado un recurso contra los propietarios del *Nº1 Chil Yang* y el *Nº7 Kwang Min*.

Procedimiento de limitación iniciado por el propietario del Nº1 Chil Yang

- 3.8.23 El Comité tomó nota de que, en enero de 2007, el propietario del *Nº1 Chil Yang* presentó su solicitud al Tribunal del distrito de Busan para iniciar el procedimiento de limitación para limitar su responsabilidad a la cuantía de limitación aplicable al Código de Comercio coreano, es decir, 83 000 DEG, equivalente a Won 125 638 796 (£66 300).
- 3.8.24 Se recordó que el Director había encargado a los abogados del Fondo que tomaran las medidas necesarias para que el Fondo interviniera como demandante en el proceso de limitación a fin de recobrar, en la medida de lo posible, las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro y que, en abril de 2007, las reclamaciones del Fondo de 1992 se registraron en el Tribunal del distrito de Busan (Tribunal de limitación).
- 3.8.25 El Comité tomó nota de que, en agosto de 2007, el Tribunal había dictado su resolución respecto del procedimiento de limitación, y que la evaluación del Tribunal de limitación de las reclamaciones contra el propietario del *Nº1 Chil Yang* era la siguiente:

Demandante	Cuantía demandada	Evaluación del Tribunal
Maricultor de algas	Won 68 868 500	Won 4 591 959
Maricultor de algas	Won 73 521 110	Won 5 305 481
Propietario del <i>Nº7 Kwang Min</i>	Won 36 333 449	Won 26 183 887
Fondo de 1992	Won 1 327 101 137	Won 1 327 101 137

- 3.8.26 Se tomó nota de que, si ninguna de las partes interpone un recurso y la evaluación del tribunal es definitiva, el fondo de limitación de Won 125 638 796 (£66 300) se distribuiría entre los demandantes en proporción a las evaluaciones efectuadas por el tribunal y que, en tal caso, el Fondo de 1992 tendría derecho al 97,35% del fondo de limitación del *Nº1 Chil Yang*, que equivale a Won 122 millones (£64 000).
- 3.8.27 Se tomó nota de que, después de editarse el documento, los dos maricultores de algas habían argüido en el Tribunal del distrito de Busan contra la evaluación del Tribunal de limitación de las reclamaciones contra el propietario del *Nº1 Chil Yang*. Se espera que el Tribunal del distrito de Busan dicte su decisión sobre el asunto en los próximos meses.

Recurso contra el propietario del Nº7 Kwang Min

- 3.8.28 Se tomó nota de que el propietario del *Nº7 Kwang Min* contaba con dos activos financieros, a saber, un apartamento y el buque tanque *Nº7 Kwang Min*, los cuales estaban hipotecados por sumas muy elevadas, y que, dado que los bancos hipotecarios tienen prioridad sobre cualquier otro acreedor, es improbable que el Fondo de 1992 pueda recobrar sumas respecto de dichas propiedades.
- 3.8.29 Se tomó nota de que el propietario del *Nº7 Kwang Min*, tras el abordaje, también había presentado una reclamación contra el propietario del buque *Nº1 Chil Yang* que había sido evaluada por el Tribunal de limitación en Won 26 183 887 (£13 800) y que, dado que el fondo de limitación se distribuiría en proporción a las evaluaciones del tribunal, el propietario del *Nº7 Kwang Min*

tendría derecho, a reserva de una posible apelación presentada por otras partes, al 1,97% del fondo de limitación, unos Won 2 400 000 (£1 200).

- 3.8.30 El Comité tomó nota de que, a juicio del Director, los gastos judiciales de un posible recurso contra el propietario del *Nº7 Kwang Min* superarían con creces toda suma que el Fondo de 1992 pudiera recobrar y que, por lo tanto, recomienda al Comité Ejecutivo que no le encargue incoar acción de recurso contra el propietario del *Nº7 Kwang Min*.
- 3.8.31 El Comité respaldó el parecer del Director, y le encargó no incoar acción de recurso contra el propietario del *Nº7 Kwang Min*.

Futuras sesiones

- 4.1 El Comité Ejecutivo recordó que, en su 3ª sesión en junio de 2007, el Consejo Administrativo, actuando en nombre de la Asamblea, decidió aceptar la amable invitación del Gobierno de Mónaco para celebrar las sesiones de los órganos rectores de los FIDAC en Mónaco durante la semana del 10 de marzo de 2008 (véase el documento 92FUND/AC.3/A/ES.12/14, párrafo 11.2.5).
- 4.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en la 12ª sesión de la Asamblea, la delegación de Mónaco había proporcionado información adicional respecto a los preparativos de las reuniones de marzo.
- 4.3 El Comité también tomó nota de que se habían tomado provisionalmente las disposiciones necesarias para celebrar las reuniones de los FIDAC en Londres durante la semana del 23 de junio y el 13 de octubre de 2008.

5 Otros asuntos

No se plantearon asuntos bajo este punto del orden del día.

6 Aprobación del Acta de las Decisiones

El proyecto de Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que figura en el documento 92FUND/EXC.38/WP.1, fue aprobado a reserva de ciertas enmiendas.
