



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

COMITÉ EJECUTIVO  
40ª sesión  
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.40/11  
13 marzo 2008  
Original: INGLÉS

## ACTA DE LAS DECISIONES DE LA CUADRAGÉSIMA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada el 11 y 13 de marzo de 2008)

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

### *Inauguración de la sesión*

- 0.1 El Presidente inauguró la sesión y dio la bienvenida a los miembros del Comité Ejecutivo, las delegaciones observadoras y el público.
- 0.2 Su Excelencia el Sr. Jean Pastorelli, Consejero de Relaciones Exteriores del Gobierno, dio la bienvenida a Mónaco al Comité Ejecutivo y los Grupos de Trabajo del Fondo de 1992.
- 0.3 Manifestó que, Mónaco al ser un pequeño Estado del Mediterráneo con un importante litoral, su geografía, historia y el constante compromiso de su monarquía, demostraban la preocupación del Principado por la conservación del medio marino.
- 0.4 El Sr. Pastorelli señaló que S.A.R. el Príncipe Alberto II seguía las huellas de sus antepasados al fomentar el desarrollo sostenible del planeta y, en particular, había creado una Fundación que trabajaba en las áreas de la gestión de los recursos hidráulicos, cambio climático y biodiversidad.
- 0.5 El Sr. Pastorelli subrayó la importancia de la labor de los FIDAC, la creación del cual consideraba había constituido un paso fundamental en la indemnización de las víctimas de los siniestros de contaminación por hidrocarburos, como el del *Haven*, que había impactado al Principado de Mónaco en los años de 1990. Recordó además siniestros más recientes, como los del *Erika*, el *Prestige*, el *Solar 1*, y el *Shosei Maru*, que habían mostrado la continua vulnerabilidad de los Estados. Expresó su solidaridad con la República de Corea, que recientemente había sido afectada por el *Hebei Spirit*, el peor siniestro de derrame de hidrocarburos de su historia.
- 0.6 Además felicitó a los FIDAC por la labor actualmente emprendida en el marco de los Grupos de Trabajo del Fondo de 1992 sobre medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos, y sobre el Convenio SNP. A este respecto, informó al Comité que Mónaco estudiaba la posibilidad de ratificar el Convenio SNP en un futuro próximo. Terminó deseando a los delegados toda suerte de éxitos en sus deliberaciones durante la semana entrante.
- 0.7 El Director expresó su gratitud al Gobierno de Mónaco por haber invitado a los FIDAC a celebrar las sesiones de sus órganos rectores en el Principado y por todo el apoyo financiero y organizativo que había brindado. Dio las gracias en particular al Departamento de Asuntos Marítimos, específicamente al Sr. Gilles Blanchi, sin cuya asistencia no hubiera sido posible la organización

de las reuniones. En el transcurso del debate, todas las delegaciones expresaron su apreciación y gratitud por la amable invitación del Gobierno de Mónaco y la excelente atención recibida durante las reuniones.

## **1 Aprobación del orden del día**

El Comité Ejecutivo aprobó el orden del día que consta en el documento 92FUND/EXC.40/1.

## **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 a propuesta del 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)). El Comité recordó además que la Asamblea había decidido que, si el Comité Ejecutivo celebrase sesiones que fueran simultáneas a una sesión de la Asamblea, como fue el caso en esta sesión, el Comité estableciese su propia Comisión de Verificación de Poderes integrada por tres miembros a propuesta del Presidente. Se observó que la Asamblea había insertado disposiciones en este sentido en el Reglamento interior pertinente.

2.2 Conforme al artículo iv) del Reglamento interior del Comité Ejecutivo, las delegaciones de Dinamarca, Japón y Qatar fueron designadas para la Comisión de Verificación de Poderes.

2.3 Estuvieron presentes los siguientes Miembros del Comité Ejecutivo:

Alemania	India	Países Bajos
Australia	Italia	Qatar
Bahamas	Japón	República de Corea
Dinamarca	Lituania	Reino Unido
Gabón	Malasia	Venezuela

2.4 Tras examinar los poderes de las delegaciones de los miembros del Comité Ejecutivo, la Comisión de Verificación de Poderes informó en el documento 92FUND/EXC.40/2/1 que todos los Miembros del Comité Ejecutivo arriba mencionados habían presentado poderes que estaban en regla.

2.5 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Angola	Filipinas	Mónaco
Argelia	Finlandia	Nigeria
Bélgica	Francia	Noruega
Bulgaria	Ghana	Panamá
Camerún	Granada	Portugal
Canadá	Grecia	Singapur
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Irlanda	Sudáfrica
Chipre	Kenya	Suecia
Emiratos Árabes Unidos	Letonia	Túnez
España	Liberia	Turquía
Estonia	Malta	Vanuatu
Federación de Rusia	Marruecos	
	México	

2.6 El Comité Ejecutivo decidió conceder provisionalmente el rango de observador a Ucrania, pendiente de la decisión de la Asamblea en su próxima sesión.

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

Arabia Saudita  
Ucrania

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

*Organizaciones intergubernamentales:*

Centro Regional del Mar Mediterráneo de Intervención en Casos de Emergencias de Contaminación Marina (REMPEC)  
Comisión Europea  
Organización Marítima Internacional (OMI)

*Organizaciones internacionales no gubernamentales:*

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)  
Cámara Naviera Internacional (ICS)  
Comité Marítimo Internacional (CMI)  
Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)  
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)  
Grupo Internacional de Importadores de Gas Natural Licuado (GIIGNL)  
International Group of P&I Clubs  
International Union of Marine Insurance (IUMI)  
International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)

### **3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992**

#### **3.1 Siniestro en Alemania**

*Liquidación y retirada de acciones judiciales*

3.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro en Alemania que se indican en el documento 92FUND/EXC.40/3.

3.1.2 Se tomó nota de que, en junio de 2007, se había liquidado definitivamente la reclamación de las autoridades alemanas en DM2 513 055 o €1 284 905 (£954 000) (documento 92FUND/EXC.40/3, párrafo 5.3).

3.1.3 Se tomó nota asimismo de que, en diciembre de 2007, como resultado del acuerdo de transacción, el Fondo de 1992 había pagado un total de €1 766 903 (£1 214 151), que incluía intereses, así como €45 293 (£32 818) respecto a las costas contraídas por el Gobierno alemán. El Comité tomó nota de que, de conformidad con dicho acuerdo, el West of England Club había reembolsado al Fondo el 20% de las cuantías pagadas por éste (documento 92FUND/EXC.40/3, párrafo 5.4).

3.1.4 El Comité tomó nota de que, tras la conclusión del acuerdo de transacción, se habían retirado todas las acciones judiciales del Gobierno alemán contra el propietario del buque, el West of England Club y el Fondo de 1992.

3.1.5 Se tomó nota de que, tras retirarse todas las acciones judiciales, se ha cerrado el caso (documento 92FUND/EXC.40/3, párrafo 5.6).

*Debate*

- 3.1.6 La delegación alemana agradeció a la Secretaría los esfuerzos logrados para resolver las cuestiones pendientes relativas a este siniestro.

3.2 *Erika*

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto del siniestro del *Erika*, tal como figura en el documento 92FUND/EXC.40/4, presentado por el Director, y en el documento 92FUND/EXC.40/4/1, presentado por Francia.

*Situación de las reclamaciones*

- 3.2.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que al 19 de febrero de 2008, se habían presentado 7 130 reclamaciones de indemnización, excepto las reclamaciones del Gobierno francés y Total SA, por un total de €211 millones (£159 millones) y que se habían evaluado el 99,7% de dichas reclamaciones. Se tomó nota, además, de que se habían efectuado pagos de indemnización por un total de €129,5 millones (£97,8 millones) con respecto a 5 927 reclamaciones (documento 92FUND/EXC.40/4, párrafos 3.1 y 3.2).

*Pagos al Estado francés*

- 3.2.3 El Comité tomó nota de la información relacionada con los pagos efectuados por el Fondo de 1992 al Estado francés, tal como se indica en el documento 92FUND/EXC.40/4, párrafos 4.1 a 4.3.

*Procesos penales*

- 3.2.4 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Tribunal de lo penal de París había dictado sentencia en enero de 2008, condenando al representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la sociedad de clasificación Registro Italiano Navale (RINA) y a Total SA. Se observó que la sentencia había hecho a las cuatro partes mancomunada y solidariamente responsables de los daños ocasionados por el siniestro y había evaluado los daños en €192,8 millones (£145,7 millones), incluidos €53,9 millones (£116,3 millones) para el Estado francés (documento 92FUND/EXC.40/4, párrafos 5.4 y 5.5).
- 3.2.5 La delegación francesa informó al Comité de que el Tribunal había señalado que una de las causas del siniestro había sido la corrosión general del buque e indicó que la indemnización otorgada era adicional a la que pagó el Fondo de 1992. La delegación también informó al Comité de que las cuatro personas que habían sido declaradas culpables del delito de contaminación habían apelado contra esta decisión y contra la decisión de otorgar indemnización a 70 partes civiles (documento 92FUND/EXC.40/4/1).

*Debate*

- 3.2.6 La delegación francesa expresó su satisfacción de que la sentencia dictada por el Tribunal de lo penal de París había otorgado al Estado de Francia €153 millones respecto a daños materiales que había sufrido, deducidas las sumas ya pagadas por el Fondo de 1992. Aquella delegación señaló que había sido la primera sentencia en Francia en la que el Tribunal había concedido indemnización por daños al medio ambiente en beneficio de algunos demandantes, tales como el Departamento de Morbihan, el cual ha podido demostrar daños efectivos a espacios sensibles de los que estaba encargado por ley. Aquella delegación señaló asimismo que la sentencia reconoce a las organizaciones de protección del medio ambiente el derecho a pedir indemnización, tales como la Liga de protección de las aves (LPO), por el daño material, el daño moral y los daños al medio ambiente causados a los intereses colectivos que tienen por objeto defender. Aquella delegación

indicó, además, que dado que los cuatro condenados y otras partes habían apelado la sentencia, el Fondo debería esperar el fallo final del Tribunal de Apelación.

- 3.2.7 Varias delegaciones pidieron la palabra para expresar su preocupación por el hecho de que el Tribunal de lo penal de París había concedido indemnizaciones por daños morales y al medio ambiente. Se señaló que en virtud del artículo I.6 a) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) la indemnización por deterioro del medio estaba limitada a los costes de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse y que la sentencia parecía estar en contravención de dicho artículo. Varias delegaciones señalaron, además, que en la sentencia se había interpretado el artículo III.4 del CRC de 1992 de modo tal que las partes que normalmente hubieran estado contempladas en dicho artículo no parecían estar amparadas por sus disposiciones. Una delegación, sin embargo, que estaba satisfecha con la decisión del Tribunal de lo Penal respecto a su interpretación del artículo III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se señaló que la sentencia podría tener serias consecuencias para el régimen internacional, el cual debería ser examinado a fondo por la Secretaría.
- 3.2.8 En una intervención detallada, el abogado francés del Fondo de 1992 explicó los fundamentos jurídicos que siguió el Tribunal de lo Penal de París para dictar su sentencia.
- 3.2.9 En respuesta a una pregunta planteada por una delegación, el Director dijo que la Secretaría tendría que estudiar a fondo la sentencia para examinar las repercusiones que podría tener para el Fondo de 1992 y que parte de ese estudio sería examinar las posibilidades de iniciar una acción de recurso contra las partes que fueran declaradas responsables de los daños causados por el siniestro.

#### *Procesos judiciales en Tribunales de lo Civil*

- 3.2.10 El Comité Ejecutivo tomó nota de que 796 demandantes habían presentado 420 acciones judiciales contra el propietario del buque, su aseguradora y el Fondo de 1992, y que los tribunales habían dictado 129 sentencias y quedaban pendientes 48 acciones judiciales de 94 demandantes. También observó que el Tribunal de Comercio de Lorient, el Tribunal de Apelación de Poitiers y el Tribunal de Casación habían dictado 11 sentencias desde la sesión de octubre de 2007 del Comité Ejecutivo (documento 92FUND/EXC.40/4, párrafo 6.7 y 7.1.1 a 7.3.5).

### 3.3 Prestige

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Prestige* que se indican en el documento 92FUND/EXC.40/5 presentado por el Director y el documento 92FUND/EXC.40/5/1 presentado por España.

#### *SITUACIÓN DE LAS RECLAMACIONES*

- 3.3.2 El Comité tomó nota de la situación de las reclamaciones que se indica en el documento 92FUND/EXC.40/5, párrafos 3.1.2, 3.2.1 y 3.3.

#### *España*

- 3.3.3 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, al 7 de febrero de 2008, la Oficina de Reclamaciones de España había recibido reclamaciones por un total de €763,9 millones (£570,5 millones) (documento 92FUND/EXC.40/5, párrafo 3.1.1). Se tomó nota de que, en febrero de 2008, el Estado español había presentado una nueva reclamación correspondiente a los gastos generados por el tratamiento de los residuos de fuel líquido, por un importe total de €896 533 (£670 000) (documento 92FUND/EXC.40/5/1, párrafo 1.2). Se tomó nota además de que continúa el proceso de evaluación de las reclamaciones en España.
- 3.3.4 Al presentar el documento 92FUND/EXC.40/5/1, la delegación española manifestó que el Gobierno español continúa la labor de presentar sus reclamaciones, y que recientemente había

presentado nuevas reclamaciones correspondientes a pagos de indemnización efectuados a los afectados por el siniestro. Manifestó también que España facilitaría a la Secretaría información adicional respecto a los fondos de la Unión Europea recibidos a consecuencia del siniestro.

*Francia*

- 3.3.5 El Comité tomó nota de que la Oficina de Reclamaciones de Francia había recibido reclamaciones por un total de €109,7 millones (£81,9 millones) (documento 92FUND/EXC.40/5, párrafo 3.2). Se tomó nota además de que continúa el proceso de evaluación de las reclamaciones en Francia.

*Portugal*

- 3.3.6 Se recordó que el Gobierno portugués había presentado reclamaciones por €4,3 millones (£3,2 millones) respecto a limpieza y medidas preventivas en Portugal, que las reclamaciones fueron finalmente evaluadas y que el Gobierno portugués había aceptado esta evaluación (documento 92FUND/EXC.40/5, párrafo 3.3).

*ACCIONES JUDICIALES*

*España*

- 3.3.7 El Comité tomó nota de la situación de las acciones judiciales iniciadas en España que se indican en el documento 92FUND/EXC.40/5, párrafos 5.1 a 5.3.

*Francia*

- 3.3.8 El Comité tomó nota de la situación de las acciones judiciales iniciadas en Francia que se indican en el documento 92FUND/EXC.40/5, párrafo 6.1.
- 3.3.9 Se tomó nota de que el Tribunal de lo Civil de París había dictado sentencia en octubre de 2007 en una acción entablada por los propietarios de una compañía que vendía embarcaciones, en la que el Tribunal manifestó que los criterios de admisibilidad de las reclamaciones seguían el buen sentido, y había rechazado la reclamación (documento 92FUND/EXC.40/5, párrafo 6.2).

*Estados Unidos*

- 3.3.10 El Comité tomó nota de la información que se indica en el documento 92FUND/EXC.40/5 sobre la acción judicial entablada por el Estado español contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación que había certificado el *Prestige* en los Estados Unidos, en particular de la sentencia del Tribunal de Nueva York desestimando la reclamación por razón de falta de jurisdicción. Se tomó nota además de que el Estado español había pedido al Fondo de 1992 que presentase un escrito en calidad de *amicus curiae* ante el Tribunal de Apelación de Nueva York (documento 92FUND/EXC.40/5, párrafos 8.3.1 a 8.3.10).
- 3.3.11 El Comité tomó nota de que el Director opinaba que se podría muy bien criticar la decisión adoptada por el Tribunal de que la ABS está comprendida dentro de la disposición del artículo III.4 b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ya que parece cuestionable que una sociedad de clasificación, que realiza un reconocimiento técnico del buque en ciertos intervalos, por lo regular bastante largos, sea considerada esa persona simplemente basándose en la parte muy general de la redacción de la disposición ('... cualquier otra persona que ... preste servicios para el buque'). Se tomó nota además de que, en una situación similar, el Tribunal de lo Penal de París en el proceso del *Erika* llegó recientemente a la conclusión opuesta, es decir que RINA no podía ser considerada como comprendida dentro del artículo III.4 b) del CRC de 1992.
- 3.3.12 El Comité tomó nota también de que el Director opinaba que se deberían tener en cuenta otras consideraciones, a saber:

- Si fuese apropiado que el Fondo de 1992, como organización intergubernamental, entrara en procedimientos judiciales en un Estado no Miembro sobre cuestiones fuera del ámbito del Convenio;
- si fuese apropiado que el Fondo de 1992 interviniese en procedimientos judiciales no directamente relacionados con el cumplimiento de sus funciones fundamentales en virtud de los Convenios, es decir el pago de indemnización a las víctimas de siniestros de contaminación por hidrocarburos en Estados Miembros;
- que la decisión se adoptó en un tribunal de rango inferior, lo que probablemente haría que la decisión fuese de poco valor relativo como precedente para juzgar futuros casos en un Estado Miembro sobre la base de los Convenios; y
- que representaría una desviación de la decisión del Comité Ejecutivo de que no se incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos.

3.3.13 Se tomó nota de que el Director, tenidas en cuenta todas las circunstancias, no había recomendado presentar un escrito en calidad de *amicus curiae*.

#### *Debate*

3.3.14 La delegación española agradeció a la Secretaría la presentación hecha sobre el escrito en calidad de *amicus curiae*. Aquella delegación manifestó que España había apelado contra la decisión del Tribunal de Nueva York ya que, en su opinión, la interpretación del artículo III.4 b) por el Tribunal de Nueva York estaba equivocada.

3.3.15 Una delegación sugirió que el Fondo de 1992, en lugar de presentar un escrito en calidad de *amicus curiae*, tal vez desease ayudar al Gobierno español pidiendo a la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI que presentara un parecer sobre esta cuestión. Otra delegación sugirió que el Gobierno español podría utilizar el Acta de Decisiones que contiene las opiniones expresadas por el Comité Ejecutivo para apoyar su causa ante el Tribunal de Apelación.

3.3.16 Algunas delegaciones expresaron su apoyo y expresaron dudas sobre la interpretación del artículo III.4 b) por el Director. Varias delegaciones expresaron la preocupación de que, si el Fondo de 1992 presentara un escrito en calidad de *amicus curiae*, sentaría precedente para el futuro. Otras delegaciones señalaron que, si el Fondo de 1992 presentara un escrito en calidad de *amicus curiae*, de hecho se apartaría de la decisión del Comité Ejecutivo de que no se incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos.

#### *Decisión*

3.3.17 Sobre la base de las consideraciones presentadas por el Director y las opiniones expresadas durante el debate, el Comité Ejecutivo decidió no presentar un escrito en calidad de *amicus curiae*.

#### 3.4 *Solar 1*

3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Solar 1* que se indican en el documento 92FUND/EXC.40/6.

#### *Reclamaciones de indemnización*

3.4.2 Se tomó nota de que, al 14 de febrero de 2008, se habían recibido 28 339 reclamaciones y que se habían efectuado pagos por un total de PHP909 332 154 (£11,5 millones) respecto de 22 447 reclamaciones, sobre todo del sector de pesca (documento 92FUND/EXC.40/6, párrafo 5.1).

- 3.4.3 Se tomó nota de que se habían realizado trabajos de evaluación de reclamaciones por los costes de limpieza del litoral, en particular respecto a la reclamación presentada por la Petron Corporation (documento 92FUND/EXC.40/6, párrafo 5.5.3) y las reclamaciones de los sectores de pesca y maricultura (párrafos 5.6 y 5.7).
- 3.4.4 Se recordó que el siniestro es el primero en que interviene un buque inscrito en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros, (STOPIA 2006), con arreglo al cual el propietario del buque y el asegurador han acordado voluntariamente incrementar a 20 millones de DEG (£16,2 millones) la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.40/6, párrafo 4). Se tomó nota de que el Fondo, con arreglo a este Acuerdo, recibe reembolsos periódicos del Shipowners' Club dentro de las dos semanas siguientes a la facturación de parte del Fondo.

*Debate*

- 3.4.5 La delegación de Filipinas expresó su agradecimiento a la Secretaría por haber contribuido a tratar rápidamente las reclamaciones derivadas del siniestro. También manifestó que confía en que las reclamaciones de las autoridades locales se liquiden en un futuro próximo.

3.5 *Shosei Maru*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Shosei Maru* que se indican en el documento 92FUND/EXC.40/7.

*Reclamaciones de indemnización*

- 3.5.2 Se tomó nota de que nueve reclamaciones respecto de la limpieza y las medidas preventivas se habían evaluado en ¥608 695 801 (£2,9 millones) y que las reclamaciones de las autoridades locales por el coste de las medidas preventivas se habían evaluado en ¥10 165 451 (£49 000). Se tomó nota además de que las reclamaciones presentadas por una serie de asociaciones de pesca por pérdidas y daños a las explotaciones de algas marinas, otras operaciones de pesca y costes de las medidas contra la contaminación se habían evaluado en ¥270 500 000 (£1,3 millones), y que otras cinco reclamaciones por costes relativos a la limpieza de cascos de buques mercantiles se habían evaluado en ¥10 332 801 (£49 000). Se tomó nota de que la mayor parte de las reclamaciones habían sido pagadas por el Japan P&I Club (documento 92FUND/EXC.40/7, párrafos 7.1 a 7.5).

*Procedimientos judiciales*

- 3.5.3 El Comité tomó nota de que el propietario del *Shosei Maru* había presentado una solicitud para iniciar los procedimientos de limitación conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.40/7, párrafo 8.5).

*Cuantía disponible para la indemnización*

- 3.5.4 El Comité tomó nota de que el coste total de todas las reclamaciones pagadas por el Japan P&I Club (£4,3 millones) supera la cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* y que por tanto, es muy probable que se recurra al Fondo de 1992 para pagar indemnización con respecto a este siniestro (documento 92FUND/EXC.40/7, párrafos 7.1 a 7.5).

*Debate*

- 3.5.5 La delegación japonesa expresó su gratitud a la Secretaría por los progresos al tratar este siniestro.



3.6 Volgoneft 139

3.6.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información relativa al siniestro del *Volgoneft 139* ocurrido el 11 de noviembre de 2007 en el estrecho de Kerch, que conecta el mar de Azov con el mar Negro, entre la Federación de Rusia y Ucrania, según consta en el documento 92FUND/EXC.40/8.

*Presentación en PowerPoint por la delegación rusa*

3.6.2 La delegación rusa manifestó que el 11 de noviembre de 2007, una tormenta imprevista con vientos huracanados había creado una situación de emergencia para los buques que se encontraban en la cuenca del mar de Azov y del mar Negro, especialmente en el estrecho de Kerch. Se indicó que a consecuencia de la tormenta, habían fallecido cuatro personas, otras cuatro habían desaparecido, y habían zozobrado cuatro buques, de los cuales tres transportaban cargas de azufre. Además, diez buques de Rusia, Turquía y Georgia habían sufrido daños.

3.6.3 La delegación señaló también que el buque tanque *Volgoneft 139* se había partido en dos, lo que había provocado un derrame de aproximadamente 2 000 toneladas de fueloil de un total de 4 077 toneladas que llevaba a bordo. Se indicó que la sección de la popa había sido remolcada a Kavkaz, donde se habían bombeado alrededor de 900 toneladas de fueloil, y que parte de la proa hundida se había recuperado y se habían retirado 1 400 toneladas de fueloil y de emulsión de hidrocarburos. Se indicó además que se había procedido a una inspección de los buques hundidos con buzos, que había llegado a la conclusión de que ninguno de estos representaba un peligro para el medio ambiente.

3.6.4 Aquella delegación manifestó que el Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia, junto con las autoridades ucranianas, había contratado un total de 15 buques para las operaciones de rescate, 10 buques rusos y 5 ucranianos. Se indicó que se había constituido un grupo de trabajo intergubernamental ruso-ucraniano para responder al siniestro.

3.6.5 Respecto a la causa del siniestro, la delegación rusa apuntó lo siguiente:

- El siniestro se había producido debido a las condiciones atmosféricas extremas (vientos huracanados y oleaje) que desde hacía varios años no se habían experimentado en la región, y que no habían sido previstas por el servicio meteorológico.
- Un gran número de buques se encontraba en la zona comprendida entre Rusia y Ucrania.
- Todos los buques hundidos eran de transporte marítimo y fluvial pero no estaban en condiciones de resistir a las condiciones atmosféricas, en especial el oleaje.
- Los cuatro buques hundidos tenían más de 30 años de servicio.

3.6.6 Aquella delegación indicó también que, a consecuencia del siniestro, la Federación de Rusia tenía la intención de establecer la vigilancia obligatoria del movimiento de los buques en el mar y aguas interiores, y preveía adoptar su legislación sobre la protección ambiental de los mares.

*Declaración de la delegación observadora de Ucrania*

3.6.7 La delegación ucraniana manifestó que la acción conjunta de su país y de la Federación de Rusia había ayudado a reducir el impacto del accidente y a mejorar la situación ambiental en el estrecho de Kerch. Indicó que el Gobierno de Ucrania estaba estudiando la condición de los buques zozobrados y de sus cargas para decidir si disponía una operación de extracción.

3.6.8 Esta delegación señaló que, después del siniestro, una delegación de la Unión Europea había visitado Ucrania con objeto de brindar asesoría experta y asistencia técnica al país.

- 3.6.9 Aquella delegación expuso asimismo que Ucrania estaba evaluando los daños sufridos en su país y estudiaba los posibles medios de obtención de indemnización en el tribunal por los daños ocasionados por contaminación. Manifestó que este siniestro había hecho recalcar al Gobierno de Ucrania la importancia de la adhesión al Fondo de 1992. Insistió también en que el Gobierno de Ucrania concedía una gran importancia a la protección del medio ambiente y que deseaba desarrollar una cooperación fructífera con el Fondo de 1992 y sus Estados Miembros.

*El propietario del buque y su asegurador*

- 3.6.10 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el buque pertenecía a JSC Volgotanker y tenía un seguro de responsabilidad con Ingosstrakh (Rusia). Se tomó nota de que la cobertura de seguro P&I del propietario del buque estaba limitada al parecer a US\$5 millones (£2,5 millones) y que, si dicha información fuese correcta, la cobertura de seguro sería muy inferior al límite mínimo contemplado en el CRC de 1992 de 4 510 000 DEG (£3,6 millones) (documento 92FUND/EXC.40/8, párrafo 5.1).

*Debate*

- 3.6.11 Varias delegaciones pidieron a la delegación rusa que aclarase la situación legal respecto del siniestro, en particular si se había expedido un certificado conforme al CRC de 1992. Se recordó que el artículo VII.1 del CRC de 1992 disponía que el propietario de un buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga debía mantener un seguro que cubriese su responsabilidad por daños ocasionados por la contaminación en virtud del Convenio. Estas delegaciones preguntaron también qué consecuencias entrañaba para el Fondo de 1992 la diferencia financiera entre la cobertura del seguro del propietario del buque y su responsabilidad según el CRC de 1992, y manifestaron que el Fondo no debería cubrir la diferencia.
- 3.6.12 La delegación rusa manifestó su creencia de que, en el caso de que resultase insuficiente la garantía financiera del buque, ello no impediría que el Fondo de 1992 cumpliera sus obligaciones en virtud del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio del Fondo de 1992.
- 3.6.13 La Secretaría señaló que la información sobre la cobertura de responsabilidad del propietario del buque no era segura y que habría que indagar más.

*Contactos entre el Fondo de 1992 y las autoridades rusas*

- 3.6.14 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Director había contactado con la Embajada rusa en Londres y que también se había reunido con el Ministro y Viceministro de Transporte de la Federación de Rusia que asistían al Consejo de la OMI celebrado en Londres el 30 de noviembre de 2007. Tomó nota además de que, durante las reuniones, el Director había ofrecido la ayuda del Fondo de 1992 a las autoridades rusas. El Comité tomó nota de que no se había recibido ninguna respuesta oficial de las autoridades rusas (documento 92FUND/EXC.40/8, párrafos 6.1 y 6.2)

*Debate*

- 3.6.15 La delegación rusa invitó a los representantes del Fondo de 1992 a visitar la Federación de Rusia próximamente. Varias delegaciones señalaron que el Fondo de 1992 debía aceptar la invitación de la Federación de Rusia para discutir el siniestro a la primera oportunidad.
- 3.6.16 El Director agradeció la invitación a la delegación rusa expresando su satisfacción de recibir ahora una invitación oficial de las autoridades rusas. Sin embargo, lamentó que no hubiera sido posible que los expertos del Fondo visitaran el lugar del derrame en las primeras etapas del siniestro.

*Reclamaciones de indemnización*

- 3.6.17 El Comité Ejecutivo tomó nota de que se había recibido una reclamación de un contratista de

limpieza ruso de una cuantía de RUB 3 450 452 (£1,5 millones) y que la documentación adjunta estaba en curso de traducción y sería estudiada por los expertos del Fondo de 1992. Asimismo, tomó nota de que el Fondo había recibido una notificación del Tribunal de Arbitraje de la región de San Petersburgo y Leningrado del proceso incoado por el contratista contra el propietario del buque, la aseguradora P&I y el Fondo de 1992, y que había tenido lugar una vista preliminar el 11 de marzo de 2008 (documento 92FUND/EXC.40/8, párrafos 7.1 y 7.2).

#### *Debate*

- 3.6.18 Una delegación manifestó su sorpresa por el hecho de que se hubiese entablado una causa tan rápidamente después del siniestro. Otra delegación señaló que sería útil tener una explicación de las autoridades rusas sobre el tipo de asesoría que habían seguido cuando respondieron al siniestro.
- 3.6.19 La delegación rusa informó al Comité que se organizaron inmediatamente operaciones de búsqueda y salvamento respondiendo a los buques afectados por el temporal, incluido el *Volgoneft 139*. Aquella delegación informó al Comité que el Gobierno de la Federación de Rusia estaba indagando la causa del siniestro y que pronto se dispondría de un informe exhaustivo. Dicha delegación manifestó que el Ministerio de Transporte ruso había adoptado una serie de medidas para reforzar la seguridad de la navegación en la región, entre ellas las inspecciones consolidadas de todos los buques que enarbolan el pabellón de la Federación de Rusia sobre su cumplimiento de los requisitos nacionales e internacionales relativos a la seguridad de la navegación; la recomendación de que los comandantes de puerto presten particular atención para cerciorarse de que la documentación reglamentaria de los buques esté conforme con la zona de navegación; y la prohibición de que naveguen en alta mar los buques con limitaciones en el régimen de las olas.
- 3.6.20 La delegación rusa informó también al Comité que tenía entendido que la Compañía de Trabajos de Emergencia, Búsqueda y Salvamento de Novorossisk había hecho una reclamación contra el propietario del buque por RUB 73 450 452. Aquella delegación sugirió que probablemente seguirían varias reclamaciones, incluidas las de los Ministerios gubernamentales pertinentes.
- 3.6.21 La delegación rusa sugirió que se facilitaría a los FIDAC más información relativa a la cobertura de seguro del buque durante la visita de sus representantes a Moscú o en la próxima sesión del Comité Ejecutivo, tan pronto como se dispusiera de la misma.

#### 3.7 *Hebei Spirit*

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el siniestro del *Hebei Spirit* que consta en los documentos 92FUND/EXC.40/9 y 92FUND/EXC.40/9/Add.1, que fueron presentados por el Director e introducidos con ayuda de una presentación de PowerPoint, y el documento 92FUND/EXC.40/9/1 presentado por la República de Corea e introducido con una presentación de DVD.

#### *Presentación de DVD por la delegación de la República de Corea*

- 3.7.2 *La delegación de la República de Corea presentó un DVD al Comité Ejecutivo con detalles sobre el siniestro del Hebei Spirit y un comentario sobre su impacto ambiental, económico y emocional en las zonas y personas afectadas por el derrame.*

#### *El siniestro*

- 3.7.3 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el *Hebei Spirit* fue alcanzado por la gabarra grúa *Samsung N°1* cuando estaba fondeado a unas cinco millas a la altura de Taean en la costa occidental de la República de Corea, y que se derramaron en el mar unas 10 500 toneladas de hidrocarburos crudos del *Hebei Spirit*. Se tomó nota también de que los hidrocarburos

contaminaron unos 375 kilómetros de la costa occidental de la República de Corea (documento 92FUND/EXC.40/9, párrafos 2.1 a 2.5).

*Reclamaciones de indemnización*

- 3.7.4 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Fondo de 1992 y el Skuld Club habían establecido una oficina de reclamaciones en Seúl para ayudar a los demandantes en la presentación de sus reclamaciones de indemnización, que al 10 de marzo de 2008, se habían presentado 70 reclamaciones por un total de Won 62 400 millones (£32 millones), y que el Skuld Club había hecho pagos provisionales por dificultades económicas por un total de Won 9 382,3 millones (£5 millones) (documentos 92FUND/EXC.40/9, párrafo 8 y 92FUND/EXC.40/9/Add.1, párrafo 3.1).

*Intimidación de los expertos designados por el Skuld Club y el Fondo de 1992*

- 3.7.5 El Comité tomó nota de los incidentes respecto a la intimidación de los expertos designados por el Skuld Club y el Fondo de 1992 que se indican en los documentos 92FUND/EXC.40/9, párrafos 9.1 a 9.4 y 92FUND/EXC.40/9/Add.1, párrafos 1.1 a 1.5. El Comité tomó nota asimismo de las medidas inmediatas adoptadas por el Gobierno de la República de Corea respondiendo a esos incidentes.

*Cuantía máxima disponible para indemnización*

- 3.7.6 El Comité tomó nota de que, conforme al artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992, la cuantía máxima de indemnización pagadera respecto al siniestro del *Hebei Spirit* es 203 millones de DEG. Se recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido, en su segunda sesión, celebrada en octubre de 1997, que la conversión de DEG a la moneda nacional se hiciese sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de Decisiones de la sesión en que la Asamblea o el Comité Ejecutivo tomaran la decisión que hiciera posible el pago de reclamaciones (documento 92FUND/EXC.40/9/Add.1, párrafos 4.1 a 4.3).

*Decisión*

- 3.7.7 El Comité Ejecutivo decidió que la conversión de 203 millones de DEG a Won coreanos se hiciera sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de Decisiones del Comité Ejecutivo de su 40ª sesión, es decir el 13 de marzo de 2008 al tipo de 1 DEG = Won 1 584,330.

*Nivel de pagos*

- 3.7.8 El Comité tomó nota de la estimación preliminar del nivel de las pérdidas que probablemente resultarían del siniestro del *Hebei Spirit*, como se indica en el documento 92FUND/EXC.40/9/Add.1, párrafos 5.1 a 5.5. Se tomó nota además de las consideraciones del Director sobre la cuestión (párrafos 6.1 a 6.5).
- 3.7.9 Se tomó nota de que, basándose en la limitada información disponible al 26 de febrero de 2008, la cuantía total estimada de las pérdidas probables derivadas del siniestro del *Hebei Spirit* sería entre Won 352 000 millones y Won 424 000 millones (£190-£229 millones) (documento 92FUND/EXC.40/9/Add.1, párrafo 5.5).
- 3.7.10 Se tomó nota además de que el Director había propuesto que el Comité le autorizase a efectuar pagos pero que, en vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones, los pagos se limitasen, de momento, al 60% de la cuantía de los daños de hecho sufridos por el respectivo demandante.

*Debate*

- 3.7.11 La mayoría de las delegaciones expresaron su apoyo a la propuesta del Director de autorizarle a efectuar pagos, si fuera necesario, y que el nivel de tales pagos se limitase, de momento, al 60%.
- 3.7.12 Ciertas delegaciones expresaron el parecer de que tal nivel de pagos, tan pronto después del siniestro, pudiera poner en riesgo al Fondo por pago en exceso, y sugirieron un porcentaje más cauto. Aquellas delegaciones manifestaron que tendrían preferencia por fijar el nivel de pagos al 50%, en vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones en potencia, pero que estaban dispuestas a aceptar un nivel del 60%, si tal fuese la preferencia de la mayoría de las delegaciones.
- 3.7.13 Una delegación recordó que en siniestros anteriores, en que había habido riesgo de exceder de la cuantía disponible para indemnización, los Gobiernos involucrados habían acordado a veces ponerse los últimos a la cola, y se suscitó la cuestión de si la República de Corea pensaba hacerlo así para sus reclamaciones.
- 3.7.14 La delegación de la República de Corea manifestó que tenía entendido que algunas delegaciones tenían reservas en vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones en potencia, pese a las cifras facilitadas por el Director sobre la base de las estimaciones de los expertos del Fondo. Aquella delegación informó al Comité Ejecutivo que, a fin de reducir más el riesgo de pago en exceso, y en interés de las víctimas, estaba dispuesta a considerar la posibilidad de ponerse última a la cola, si el Comité decidiese fijar el nivel de pagos al 60%.

*Decisiones*

- 3.7.15 El Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar acuerdos transaccionales de las reclamaciones derivadas de este siniestro, en la medida en que no diesen pie a cuestiones de principio que no hubiesen sido previamente decididas por el Comité.
- 3.7.16 El Comité Ejecutivo decidió además autorizar al Director a efectuar pagos, pero que, en vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones en potencia, los pagos se limitasen, de momento, al 60% de la cuantía de los daños de hecho sufridos por el respectivo demandante, y como fueren evaluados por los expertos del Fondo. Decidió además que no se efectuaran pagos al Gobierno de Corea, las autoridades regionales o locales, o cualquier otro órgano gubernamental, en espera de una decisión final del Gobierno coreano respecto a ponerse último a la cola. El Comité Ejecutivo decidió revisar la situación en su siguiente sesión.

**4 Otros asuntos**

**4.1 Entrada en vigor del Convenio sobre combustible de los buques**

- 4.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.40/10, presentado por el International Group of P&I Clubs, en relación con la entrada en vigor del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (2001) (Convenio sobre combustible de los buques). Se reconoció que normalmente el tema lo hubiera examinado el Comité Jurídico de la OMI, pero dado que la próxima reunión de dicho Comité se celebrará solamente un mes antes de la entrada en vigor del Convenio sobre combustible de los buques, el International Group había considerado que sería oportuno plantearlo en la presente sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

- 4.1.2 El Comité tomó nota, en particular, de la prescripción en virtud de la cual los Estados Partes en el Convenio sobre combustible de los buques deben proporcionar certificados de seguro obligatorio, así como de la necesidad de que esos Estados establezcan procedimientos con anterioridad a la entrada en vigor del Convenio, para lograr una gestión eficaz al expedir dichos certificados.
- 4.1.3 Una delegación de un Estado Parte en el Convenio agradeció al International Group of P&I Clubs por la información facilitada y preguntó si era probable que los certificados de seguro electrónicos fueran a reemplazar los certificados impresos, dado que dicha delegación estaba elaborando el modelo normalizado basado en certificados impresos en papel.
- 4.1.4 Dicha delegación también preguntó al International Group of P&I Clubs si se continuarán notificando a las autoridades en los Estados Partes en el Convenio los cambios en la cobertura de seguro de los Miembros con propietarios de buques inscritos, a pesar de los cambios en la información guardada por los P&I Clubs en sus bases electrónicas de datos sobre inspección de buques.
- 4.1.5 El International Group of P&I Clubs explicó que los P&I Clubs facilitarían copias impresas de los certificados de seguro si los Estados de abanderamiento de los buques así lo exigían, y que, en el caso de los cambios en la cobertura de seguro, los propietarios de buques todavía tendrían la obligación de informar a los Estados Partes.
- 4.1.6 La delegación del Reino Unido informó al Comité que su Gobierno pensaba empezar a extender a los buques del Reino Unido el certificado del Convenio sobre combustible de los buques a partir de mayo de 2008, y a los buques de los Estados no Miembros a partir de agosto de 2008. La delegación noruega manifestó que el Gobierno de Noruega estaba dispuesto a ratificar el Convenio sobre combustible de los buques y así lo haría próximamente.

#### 4.2 Presentación de candidaturas para la elección de Miembros del Órgano de Auditoría

El Director llamó la atención del Comité sobre la circular 92FUND/Circ.59, que había sido distribuida a todos los Estados Miembros del Fondo de 1992 en enero de 2008. Manifestó que había sido redistribuida a las delegaciones en esta sesión del Comité Ejecutivo, a fin de recordarles la posibilidad de nombrar candidatos para la elección del Órgano de Auditoría, que tendría lugar en la sesión de octubre de 2008 de la Asamblea. Señaló que las candidaturas deberían presentarse a más tardar el 16 de mayo de 2008.

#### 4.3 Expresión de gratitud al Gobierno de Mónaco

El Director, en nombre del Comité Ejecutivo, expresó agradecimiento por el excelente local y servicios facilitados por el Gobierno de Mónaco, que, comentó, habían contribuido a una semana de reuniones coronada por el éxito. De nuevo agradeció en particular al Sr. Gilles Blanchi del Departamento de Asuntos Marítimos de Mónaco, cuya cooperación y asistencia habían sido esenciales en la organización de las reuniones. El Comité demostró su aprecio con una salva de aplausos para el Sr. Blanchi.

### 5 Aprobación de las Actas de las Decisiones

El proyecto de Actas de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que consta el documento 92FUND/EXC.40/WP.1, fue aprobado a reserva de determinadas enmiendas.

---