



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota del Director

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo de las últimas novedades respecto a este siniestro, en particular de las novedades en un tribunal de los Estados Unidos que tal vez den pie a la intervención del Fondo de 1992 (sección 8.3).
Resumen del siniestro hasta ahora:	<p>El buque tanque <i>Prestige</i> matriculado en las Bahamas se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España). Se derramaron aproximadamente 63 200 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos tuvieron un impacto importante en empresas de pesca, acuicultura y turismo en España y Francia. Se tomaron importantes medidas de limpieza y preventivas en España y Francia. También se tomaron medidas preventivas en Portugal.</p> <p>La aseguradora P&I del propietario del buque y el Fondo de 1992 han establecido Oficinas de Reclamaciones en La Coruña (España) y Lorient (Francia).</p> <p>Se han abierto acciones judiciales en España (sección 5) y en Francia (sección 6). Una causa judicial fue también incoada en los Estados Unidos por el Estado español contra la ABS, la sociedad de clasificación que certificó el <i>Prestige</i> (sección 8).</p>
Novedades recientes:	<ol style="list-style-type: none">1. La situación más reciente de las reclamaciones es la siguiente: se han recibido reclamaciones de un total de €763,9 millones (£570,5 millones)^{<1>} en la Oficina de España (ver sección 4.1 y 5) y reclamaciones por un total de €109,7 millones (£81,9 millones) en la Oficina de Francia (ver sección 4.2). El Gobierno portugués presentó reclamaciones de €4,3 millones (£3,2 millones) respecto a la limpieza y medidas preventivas en Portugal (sección 4.3). Continúa el proceso de evaluar las reclamaciones tanto en España como en Francia. Las reclamaciones en Portugal fueron finalmente evaluadas y el Gobierno portugués aceptó esta evaluación.

<1> La conversión de monedas en este documento se ha hecho sobre la base del tipo de cambio al 7 de febrero de 2008 (€ = £0,7469) excepto en lo que respecta a los pagos efectuados por el Fondo de 1992 en que la conversión se ha hecho al tipo en la fecha del pago.

2. El Tribunal Civil de París dictó sentencia en octubre de 2007 en una acción entablada por los propietarios de una compañía que vendía embarcaciones (sección 6.2).
3. El Tribunal de Nueva York dictó sentencia desestimando la reclamación del Estado español por falta de jurisdicción. El Estado español ha apelado contra la sentencia y a través de sus abogados en Estados Unidos ha solicitado al Fondo de 1992 que presente un escrito en calidad de *amicus curiae* (*amicus curiae* brief) ante el Tribunal de Apelación de Nueva York. El Director ha examinado las solicitudes y su recomendación es que el Fondo no presente un escrito en calidad de *amicus curiae* (sección 8.3).

Medida que se ha de adoptar:

Decidir si el Fondo de 1992 debe presentar un escrito en calidad de *amicus curiae* ante el Tribunal de Apelación de Nueva York.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Prestige</i>
Fecha del siniestro	13.11.02
Lugar del siniestro	España
Causa del siniestro	Rotura y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 63 200 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	España, Francia y Portugal (medidas preventivas)
Estado del pabellón del buque	Bahamas
Arqueo bruto (AB)	42 820 GT
Aseguradora P&I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club)
Límite CRC	€2 777 986 (£17 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite CRC+ FC	€1 715 207 03 (£128,1 millones)
Indemnización	
Nivel de pagos	15%/30% a reserva de condiciones
España	Dos pagos al Gobierno español de un total de €15 millones (£86 millones) menos €1 millón (£747 000), a reserva de: <ul style="list-style-type: none"> • garantía bancaria • compromiso de pagar a todos los reclamantes en España
Francia	Nivel de pagos al 30% a reserva de que el Gobierno francés sea el último a la cola y además que Total sea el último a la cola pero después del Gobierno francés.
Portugal	Pago al Gobierno portugués de €328 488 (£222 600), correspondiente al 15% de la evaluación de su reclamación por medidas preventivas. Se hará otro pago al Gobierno portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.
Reclamaciones pendientes	
España	Se están evaluando 210 reclamaciones, incluidas las del Gobierno español.
Francia	Se están evaluando 38 reclamaciones, incluida la del Gobierno francés.
Portugal	Solo se ha presentado una reclamación, que se ha liquidado.
Procesos judiciales	
España	Proceso penal contra el capitán y un funcionario del Estado, incluyendo unas 3 780 reclamaciones de indemnización.
Francia	Proceso civil en varios tribunales (228 acciones).
Portugal	Proceso judicial entablado pero abandonado tras un acuerdo con el Gobierno portugués.
Estados Unidos	Proceso iniciado por el Estado español contra la ABS, Sociedad de Clasificación que certificó el <i>Prestige</i> .

2 El siniestro

- 2.1 El 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas, que transportaba 76 972 toneladas de fueloil pesado, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 30 kilómetros del Cabo Finisterre (Galicia, España). El 19 de noviembre, cuando estaba siendo remolcado para alejarlo de la costa, el buque se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa a una profundidad de 3 500 metros y la sección de popa a una profundidad de 3 830 metros. La rotura y el hundimiento

derramaron una carga que se calcula en torno a 25 000 toneladas. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos del pecio a un ritmo decreciente. Posteriormente, el Gobierno español calculó que quedaban en el pecio aproximadamente 13 800 toneladas de carga.

- 2.2 Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados fueron a la deriva con los vientos y las corrientes por mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Los hidrocarburos contaminaron fuertemente la costa occidental de Galicia (España) y finalmente se desplazaron hasta el Golfo de Vizcaya, afectando a la costa norte de España y Francia.
- 2.3 En España se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra. También se efectuaron considerables operaciones de limpieza en Francia. Se emprendieron operaciones de limpieza en el mar en aguas de Portugal.
- 2.4 El *Prestige* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación debida a hidrocarburos en la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club).
- 2.5 Entre mayo de 2004 y septiembre de 2004 se extrajeron unas 13 000 toneladas de carga de la sección de proa del pecio. Quedaban aproximadamente 700 toneladas en la sección de popa.
- 2.6 Para los detalles de las operaciones de limpieza, el impacto del derrame, el nivel de pagos y las investigaciones sobre la causa del siniestro, se hace referencia al Informe Anual de 2003 (páginas 105-109).

3 Reclamaciones de indemnización

3.1 España

- 3.1.1 Al 7 de febrero de 2008, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 842 reclamaciones por un total de €763,9 millones (£570,5 millones). Entre ellas figuran doce reclamaciones del Gobierno español por un total de €713,6 millones (£533 millones) presentadas durante el periodo de octubre de 2003 a diciembre de 2007.
- 3.1.2 El cuadro a continuación presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones recibidas por la Oficina de Reclamaciones de La Coruña al 7 de febrero de 2008.

Categoría de la reclamación	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	232	2 066 103
Limpieza	17	3 011 744
Maricultura	14	19 097 581
Pesca y marisqueo	180	3 610 886 ^{<2>}
Turismo	14	688 303
Elaboradores/vendedores de pescado	299	20 027 881
Varios	74	1 761 785
Gobierno español	12	713 646 135
Total	842	763 910 418

- 3.1.3 Al 7 de febrero de 2008, 760 reclamaciones (91,57%) que no eran del Gobierno español se han evaluado en €3,9 millones (£2,9 millones). Se han efectuado pagos provisionales por un total de

^{<2>} Se ha retirado una reclamación de un total de €132 millones (£98,6 millones) de un grupo de 58 asociaciones a raíz de un acuerdo transaccional con el Gobierno español.

€14 002 (£370 145)^{<3>} respecto a 162 de las reclamaciones evaluadas, fundamentalmente al 30% de la cuantía valorizada. De las reclamaciones restantes, tres esperan aclaración, 176 esperan respuesta del reclamante, 53 esperan nueva documentación, 413 (por un total de €29 millones (£21,7 millones)) se han rechazado y 19 fueron retiradas por los reclamantes.

3.2 Francia

3.2.1 Al 7 de febrero de 2008, se habían recibido 480 reclamaciones por un total de €109,7 millones (£81,9 millones) en la Oficina de Reclamaciones de Francia.

Categoría de la reclamación	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	9	87 772
Limpieza	60	10 479 728
Maricultura	126	2 336 501
Marisqueo	3	116 810
Embarcaciones pesqueras	59	1 601 717
Turismo	194	25 268 942
Elaboradores/vendedores de pescado	9	301 446
Varios	19	2 029 820
Gobierno francés	1	67 499 154
Total	480	109 721 891

3.2.2 De las 480 reclamaciones presentadas a la oficina de reclamaciones, se había evaluado el 92% al 7 de febrero de 2008. Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los reclamantes. Se habían evaluado cuatrocientas cuarenta y dos reclamaciones en €49,6 millones (£37 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €4,9 millones (£3,56 millones) al 30% de la cuantía valorizada respecto a 318 reclamaciones. Las reclamaciones restantes esperan respuesta de los reclamantes o están siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía valorizada. Se han rechazado cincuenta y cuatro reclamaciones por un total de €3,7 millones (£2,8 millones) porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdida debido al siniestro.

3.2.3 En mayo de 2004, el Gobierno francés presentó una reclamación de €67,5 millones (£50,4 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. El Fondo de 1992 y el London Club han evaluado provisionalmente la reclamación en €31,2 millones (£23,3 millones). El Gobierno francés ha facilitado nueva información desde entonces. Los expertos del Fondo llevan a cabo una nueva evaluación detallada de la reclamación.

3.2.4 Otras 60 reclamaciones, por un total de €10,5 millones (£7,8 millones), habían sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Cuarenta y cuatro de estas reclamaciones se habían evaluado €4,2 millones (£3,1 millones). Se han efectuado pagos provisionales por un total de €1 millón (£0,75 millones) respecto a 28 reclamaciones al 30% de las cuantías valorizadas.

3.2.5 Ciento veintiséis reclamaciones habían sido presentadas por ostricultores en un total de €2,3 millones (£1,75 millones) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. Los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992 habían examinado estas reclamaciones, y al 7 de febrero de 2008, 120 de ellas, por un total de €1,9 millones (£1,4 millones), habían sido evaluadas en €468 231 (£350 000). Se habían efectuado pagos por un total de €27 539 (£93 677) respecto a 85 de estas reclamaciones al 30% de las cuantías evaluadas.

^{<3>} Se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes al calcular los pagos provisionales.

3.2.6 Al 7 de febrero de 2008, la oficina de reclamaciones había recibido 194 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €25,3 millones (£18,9 millones). Ciento ochenta y tres de estas reclamaciones habían sido evaluadas en un total de €12,8 millones (£9,6 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €3,5 millones (£2,6 millones) al 30% de las cuantías evaluadas con respecto a 135 reclamaciones.

3.3 Portugal

En diciembre de 2003, el Gobierno portugués presentó una reclamación de €3,3 millones (£2,5 millones) respecto a los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. La documentación adicional presentada en febrero de 2005 incluía una reclamación complementaria de €1 millón (£746 882), también respecto a limpieza y medidas preventivas. Las reclamaciones fueron evaluadas finalmente en €2,2 millones (£1,6 millones). El Gobierno portugués aceptó esta evaluación. En agosto de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago de €328 488 (£222 600), correspondiente al 15% de la evaluación definitiva (véase Informe Anual de 2006, páginas 103-106). Este pago no excluye un nuevo pago al Gobierno portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.

4 Reclamaciones del Gobierno español

4.1 Reclamaciones presentadas

4.1.1 El Gobierno español ha presentado doce reclamaciones por un total de €13,6 millones (£533 millones). Las reclamaciones del Gobierno español se refieren 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)^{<5>}, 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.

4.1.2 En mayo de 2006, el Gobierno español presentó al Fondo de 1992 una reclamación por los costes contraídos en el pago de las reclamaciones basadas en la legislación nacional (Reales Decretos-Ley) que fueron valorizadas por el Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio)^{<6>}.

4.1.3 En agosto de 2006, el Gobierno español presentó 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 (£4,3 millones). El Gobierno español ha presentado además reclamaciones por los costes contraídos por las regiones de Galicia, por €28 millones (£20,9 millones), Asturias por €3,3 millones (£2,5 millones), Cantabria por €9,4 millones (£36,9 millones) y el País Vasco por €45,6 millones (£34,1 millones).

4.1.4 En octubre y diciembre de 2007 el Gobierno español presentó reclamaciones por un total de €9,3 millones (£44,3 millones) en subrogación por los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los distintos reclamantes evaluados por el Consorcio.

4.1.5 Los expertos del Fondo de 1992 están examinando las reclamaciones referidas en los párrafos 4.1.3 y 4.1.4.

4.1.6 El Gobierno español ha 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.

<5> Para los pormenores respecto al plan de indemnización organizado por el Gobierno español se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 109-111.

<6> Organización de seguros de propiedad estatal constituida para pagar reclamaciones por daños normalmente no cubiertos por pólizas de seguro comerciales, tales como daños debidos a actividades terroristas o desastres naturales.

4.2 Extracción de los hidrocarburos del pecio

- 4.2.1 La reclamación por la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de €109,2 millones (£81,6 millones), se redujo a €24,2 millones (£18 millones) para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente (véase abajo).
- 4.2.2 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 a 114). De conformidad con la decisión del Comité Ejecutivo, se está llevando a cabo una evaluación de los costes admisibles de las actividades que tuvieron importancia en 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.

4.3 Pagos al Gobierno español

- 4.3.1 La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones (£286,6 millones) fue evaluada provisionalmente por el Director en diciembre de 2003 en €107 millones (£79,9 millones), y el Fondo de 1992 efectuó un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional. El Director hizo asimismo una evaluación general del total de los daños admisibles en España y concluyó que los daños admisibles serían de al menos €303 millones (£226,3 millones). Sobre esa base, y como lo autorizara la Asamblea, el Director efectuó un pago adicional de €1 505 000 (£28,5 millones), correspondiente a la diferencia entre el 15% de €383,7 millones o €57 555 000 y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, €16 050 000. Ese pago se efectuó contra una garantía bancaria que proporcionó el Gobierno español, que cubre la diferencia arriba mencionada (esto es €1 505 000), del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y asimismo el Gobierno español se comprometió a reembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea.
- 4.3.2 En marzo de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €6 365 000^{<7>} (£38,5 millones) al Gobierno español, conforme a la distribución de la cuantía pagadera por el Fondo de 1992 respecto al siniestro del *Prestige*, como le autorizara el Comité Ejecutivo en su sesión de octubre de 2005 (véase Informe Anual de 2006, páginas 103-106).

4.4 Avances en la evaluación

- 4.4.1 Han tenido lugar numerosas reuniones entre representantes del Gobierno español y el Fondo de 1992 y se ha facilitado considerable información nueva en apoyo de sus reclamaciones. Continúa la cooperación con los representantes del Gobierno español y se está avanzando en la evaluación de todas las reclamaciones presentadas por el Gobierno.
- 4.4.2 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. El resultado de las interrogantes suscitadas en esta evaluación provisional fue que el Gobierno español ha presentado más información, que están analizando los expertos del Fondo de 1992, y a este respecto se ha facilitado una reevaluación.
- 4.4.3 En junio de 2007, el Fondo de 1992 recibió más información del Gobierno español respecto a la cuantía de los fondos europeos que había recibido después del siniestro. El Fondo está examinando

<7> Se autorizó al Director a pagar al Gobierno español €7 365 000 (£42 millones) pero, como solicitara el Gobierno español, el Fondo de 1992 retuvo €1 millón a fin de efectuar pagos al nivel del 30% de las cuantías evaluadas respecto a las distintas reclamaciones que se habían presentado a la Oficina de Reclamaciones en España.

la información facilitada y su trascendencia para la evaluación de las reclamaciones del Gobierno español.

- 4.4.4 En noviembre de 2007 tuvo lugar una reunión con representantes del Gobierno español para discutir una evaluación provisional llevada a cabo en relación con las pérdidas sufridas en el sector de pesca a consecuencia del siniestro. El Gobierno español suscitó varias cuestiones, que están examinando los expertos del Fondo de 1992.
- 4.4.5 Están en marcha nuevas discusiones entre los representantes del Gobierno español y el Fondo de 1992.

5 Acciones judiciales en España

- 5.1 Unas 3 780 reclamaciones han sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España). Seiscientos diecisiete de estas reclamaciones son 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 han facilitado al Juzgado detalles de las reclamaciones hechas en algunas de estas acciones judiciales, que están siendo examinados por los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992. La Oficina de Reclamaciones ha tramitado 102 de las reclamaciones presentadas al Juzgado, dos de las cuales se han acordado y pagado en la cuantía de €140 (£1 598).
- 5.2 Unas 1 850 de estas reclamaciones han sido pagadas por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley^{<8>} o por el Fondo de 1992 a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Varios reclamantes que han sido pagados por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, han retirado sus reclamaciones de las acciones judiciales. Se espera que más reclamantes retiren sus acciones judiciales por la misma razón.
- 5.3 El Gobierno español ha 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 1 308 reclamantes o grupos de reclamantes. Varios reclamantes han entablado también acciones judiciales y el Juzgado examina si esos reclamantes tienen derecho a unirse al proceso.

6 Acciones judiciales en Francia

- 6.1 El Gobierno francés y otros 227 reclamantes han entablado acción judicial contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en 16 tribunales de Francia, solicitando indemnización de un total aproximado de €22 millones (£91,1 millones), incluidos €67,7 millones (£50,6 millones) reclamados por el Gobierno.

6.2 Sentencia del Tribunal Civil de París

Reclamación de los propietarios de una compañía en liquidación

- 6.2.1 Los propietarios de una compañía que vendía embarcaciones, que había sido liquidada en 2004, presentaron una reclamación de €403 205 (£301 146) por la pérdida del capital que habían invertido en la compañía. El Fondo de 1992 había evaluado la pérdida de ingresos sufrida por el reclamante en 2003 a consecuencia de la reducción de las ventas de embarcaciones en la cuantía de €1 452 (£16 022). Sin embargo, el Fondo rechazó la reclamación por pérdida del capital invertido en la compañía ya que consideraba que los propietarios no habían establecido que existía una relación de causalidad entre la liquidación de la compañía y la contaminación causada por el siniestro. Los propietarios de la compañía incoaron proceso ante el Tribunal Civil de París.
- 6.2.2 En sentencia dictada en octubre de 2007, el Tribunal manifestó que los criterios de admisibilidad de las reclamaciones por el Fondo seguían el buen sentido y observó que antes del siniestro el estado

^{<8>} El Gobierno español ha rechazado unas 397 reclamaciones, conforme a los Reales Decretos-Ley.

financiero de la compañía no era suficientemente sólido para sobrevivir en un mercado competitivo. El Tribunal halló que los reclamantes no habían proporcionado pruebas de la supuesta pérdida ni una relación de causalidad entre la supuesta pérdida y la contaminación, y por estas razones rechazó la reclamación. Los reclamantes no han apelado contra la sentencia.

7 Acciones judiciales en Portugal

El Gobierno portugués ha entablado acción judicial en el Juzgado Marítimo de Lisboa contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 reclamando indemnización de €4,3 millones (£3,2 millones). Tras el acuerdo sobre la reclamación referido en el párrafo 3.3.1, el Estado portugués retiró su acción en diciembre de 2006.

8 Acciones judiciales en los Estados Unidos

8.1 Demanda y contrademanda

8.1.1 El Estado español ha entablado acción judicial contra la American Bureau of Shipping (ABS) en el Tribunal federal de primera instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que en principio se estimó excederían de US\$700 millones (£360,5 millones)^{<10>} y posteriormente se estimó excederían de US\$1 000 millones (£515 millones). El Estado español ha sostenido, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación.

8.1.2 La ABS negó la alegación hecha por el Estado español y a su vez entabló 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. 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*. El Tribunal de Nueva York desestimó la contrademanda de la ABS por razón de que el Estado español tenía derecho a inmunidad soberana. La ABS solicitó nuevo examen por el Tribunal o venía para apelar.

8.1.3 En julio de 2006, el Tribunal de Nueva York confirmó 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.

8.1.4 En julio de 2006, la ABS volvió a presentar su contrademanda, ideada para que estuviera supeditada a la excepción de inmunidad soberana en la medida en que no busque resarcimiento que exceda en valor o difiera en especie del procurado por España. 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. En septiembre de 2006, el Estado español solicitó que se desestimara la contrademanda de la ABS fundándose en la falta de jurisdicción del tribunal en la cuestión.

8.2 Información detallada sobre la acción judicial

Posteriormente, tuvo lugar una serie de acontecimientos durante el procedimiento sobre la aportación de pruebas del expediente penal en Corcubión, registros financieros y comunicaciones por correo electrónico. Pueden hallarse datos sobre estos acontecimientos en el documento 92FUND/EXC.38/7, párrafos 7.6 a 7.16. Otros dos acontecimientos recientes en este proceso se indican en el párrafo 8.3.

8.3 ABS actuando como 'el práctico o cualquier otra persona que, (...), preste servicios para el buque'

8.3.1 En agosto de 2005, la ABS presentó al Tribunal de Nueva York la solicitud de una sentencia sumaria desechando la querrela del Estado español. La ABS argumentó que era agente o empleado del

^{<10>} La conversión de US\$ se ha hecho sobre la base del tipo de cambio al 7 de febrero de 2008 (US\$1 = £0,5150).

propietario del buque 'o cualquier otra persona que... preste servicios para el buque' y que por tanto, conforme al artículo III.4 a) y b) 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. La ABS ha sostenido además que, conforme al artículo IX.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, toda acción de indemnización, como la cursada por el Estado español en el Tribunal de Nueva York, solo se puede incoar en los tribunales de un Estado Contratante. 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, la ABS ha sostenido que los tribunales de los Estados Unidos no eran competentes para escuchar la causa.

- 8.3.2 El Estado español se opuso a la solicitud de ABS, argumentando que las sociedades de clasificación no se pueden considerar agentes ni empleados del propietario del buque ni persona que presta servicios al buque, dentro del significado del artículo III.4 a) y b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 respectivamente. España denegaba que la ABS encajara dentro del artículo III.4 b) como 'el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque', argumentando que 'cualquier otra persona' se refiere a cualquier otra persona similar a un práctico o un tripulante en su relación con el propietario, y que preste servicios del tipo prestado por un práctico o un tripulante del buque, y que 'cualquier otra persona' tal como se utiliza en el artículo III.4 b) se refiere a personas que intervienen en la navegación o explotación del buque en la travesía del siniestro en cuestión. En apoyo de su argumento, el Estado español se basaba en la regla de construcción *ejusdem generis*, que dispone que, cuando una palabra o frase general sigue a una lista de personas o cosas específicas, la palabra o frase general ha de interpretarse para incluir solamente a las personas o cosas del mismo tipo que las enumeradas.
- 8.3.3 En apoyo de su moción, España presentó declaraciones de expertos jurídicos que habían asistido a las conferencias diplomáticas de 1969 y 1984. Ambas declaraciones de expertos adoptan la postura de que no era intención que el artículo III.4 b) abarcara a las sociedades de clasificación).
- 8.3.4 El Estado español argumentó además que, como los Estados Unidos no eran signatario del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, las disposiciones jurisdiccionales del artículo IX.1 del Convenio no eran vinculantes para sus tribunales.
- 8.3.5 En enero de 2008, el Tribunal de Nueva York aceptó el argumento de ABS de que ésta está comprendida en la categoría de 'otras personas' que presten servicios para el buque conforme al artículo III.4 b) del CRC de 1992. El Tribunal argumentó que el texto del tratado tenía que interpretarse de conformidad con el significado corriente dado a los términos del tratado en su contexto y a la luz de su objeto y fin. Argumentó además que no se aplica la regla de construcción *ejusdem generis* porque solamente ha de emplearse cuando hubiera incertidumbre respecto al significado de una cláusula particular en un estatuto. El Tribunal no halló incertidumbre o ambigüedad en la redacción del artículo III.4 b) y, por consiguiente, halló que no tenía que referirse a *ejusdem generis*, historial de negociación u otras fuentes extrínsecas.
- 8.3.6 El Tribunal argumentó asimismo que, conforme al artículo IX.1 del CRC de 1992, España solamente podía hacer reclamaciones contra la ABS en sus propios tribunales, y por consiguiente concedió la moción de ABS de sentencia sumaria, desestimando la demanda del Estado español.
- 8.3.7 En su decisión, el Tribunal denegó además todas las mociones pendientes como no procesables ahora, excepto para las mociones pendientes sobre sanciones por el incumplimiento de España con ciertas solicitudes de aportación de pruebas relativas a correos electrónicos (ver sección 9.4).
- 8.3.8 El Estado español ha apelado contra la decisión del Tribunal.

Solicitud de presentar un escrito en calidad de amicus curiae en apoyo de la apelación del Estado español

- 8.3.9 La firma legal en los Estados Unidos que actúa en nombre del Estado español en esta causa se ha dirigido al abogado del Fondo de 1992 en los Estados Unidos para solicitar del Fondo la presentación de un escrito en calidad de *amicus curiae* en apoyo de la apelación del Estado español. La finalidad de un escrito en calidad de *amicus curiae* no es meramente apoyar la postura legal de una parte, sino poner en conocimiento del tribunal información sobre una cuestión de derecho o algún otro aspecto del caso, incluido el posible impacto de la decisión, que ayude al tribunal a decidir la cuestión ante él. La aprobación del Tribunal de Apelación se concede si la parte que desea presentar el escrito en calidad de *amicus curiae* explica por qué tiene un interés razonable en el resultado del caso.
- 8.3.10 El Comité Ejecutivo tal vez desee considerar si la decisión del Tribunal es contraria al significado e intención del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, específicamente a la correcta interpretación del artículo III.4 b). En su escrito al Tribunal, España ha argumentado que el objeto y fin del CRC de 1992 es facilitar indemnización, y que ampliar las clases previstas de partes protegidas en virtud del artículo III.4 impediría que los demandantes procurasen indemnización de todo posible causante del daño. El Estado español ha argumentado también que un cumplimiento amplio del artículo IX.1 podría impedir que el propietario del buque, recurriendo en virtud del artículo III.5, demandase al causante del daño cuando esa parte no fuese objeto de la jurisdicción en el Estado Contratante.

Consideraciones del Director

- 8.3.11 El Director ha examinado la solicitud, sin haber estudiado todavía las cuestiones en profundidad, ya que la solicitud de un escrito en calidad de *amicus curiae* se había recibido poco antes de editar este documento.
- 8.3.12 En lo que se refiere al fondo de la cuestión, el Director opina que se podría muy bien criticar la decisión adoptada por el Tribunal de que la ABS, como sociedad de clasificación, está comprendida dentro de la disposición del artículo III.4 b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 8.3.13 Examinando en particular la estructura del artículo III.4 b) parecería que la disposición está pensada para incorporar a personas que, si bien no son (formalmente) tripulantes, prestan servicios directamente para el buque en el contexto de sus operaciones normales, día a día. El hecho de que se mencione explícitamente el práctico, así como la salvedad 'sin ser tripulante', parecen significar que se pensaba en exigir una relación estrecha de los servicios de la persona con las operaciones fundamentales del buque a fin de quedar cubierta por la disposición. 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').
- 8.3.14 En este contexto también vale la pena observar que, en una situación similar, el Tribunal de lo penal de París en el proceso del *Erika* recientemente llegó a la conclusión opuesta, es decir que RINA, la sociedad de clasificación involucrada en aquel caso, no podía ser considerada como comprendida dentro del artículo III.4 b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.40/4, sección 6).
- 8.3.15 No obstante, aparte de la cuestión de fondo de si estas decisiones son o no correctas, hay otras consideraciones a tener en cuenta.
- 8.3.16 En primer lugar, es cuestionable si sería apropiado que el Fondo, como organización intergubernamental, entrara en procedimientos judiciales en un Estado no Miembro que en esencia abordan cuestiones fuera del ámbito del Convenio, o exprese una opinión sobre la correcta interpretación de cualquier término jurídico por los tribunales de un Estado no Miembro. Aún más

quizás cuando un Estado Miembro de la Organización es una de las partes en el proceso. ¿Se esperaría también, por ejemplo, que el Fondo, en un caso similar, presentase un escrito en calidad de *amicus curiae* contra la interpretación apoyada por uno de sus Estados Miembros?

- 8.3.17 Es más, resulta cuestionable si sería apropiado que el Fondo interviniese en procedimientos judiciales no directamente relacionados con el cumplimiento de sus funciones fundamentales en virtud de los Convenios, en particular el pago de indemnización a las víctimas de siniestros de contaminación por hidrocarburos en Estados Miembros. Esta fue también una importante consideración cuando se adoptó la decisión de no intervenir en el proceso penal que tuvo lugar recientemente en Francia a consecuencia del siniestro del *Erika*.
- 8.3.18 Otra consideración podría ser que la decisión se adoptó en un tribunal de rango inferior en un Estado que no es Miembro del Fondo de 1992, lo que probablemente haría que la decisión fuese de valor relativo como precedente para juzgar futuros casos en un Estado Miembro sobre la base de los Convenios.
- 8.3.19 Por último, y quizás más importante, una decisión de presentar un escrito en calidad de *amicus curiae* significaría hasta cierto punto una desviación de la decisión del Comité Ejecutivo en su 26ª sesión de que el Fondo de 1992 no incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos, un Estado que no es Miembro del Fondo de 1992, y aplazar toda decisión de recurso en España hasta que se revelen más pormenores en torno a la causa del siniestro del *Prestige* (documento 92FUND/EXC.26/11, párrafo 3.7.71).
- 8.3.20 Sobre la base de estas consideraciones, el Director, tenidas en cuenta todas las circunstancias, no recomendaría presentar un escrito en calidad de *amicus curiae*.

9 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que:

- a) tome nota de la información facilitada en este documento;
 - b) decida si se debe presentar un escrito en calidad de *amicus curiae* en apoyo de la apelación del Estado español; y
 - c) dé al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a las cuestiones tratadas en este documento.
-