



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

COMITÉ EJECUTIVO  
42ª sesión  
Punto 6 del orden del día

92FUND/EXC.42/14  
17 octubre 2008  
Original: INGLÉS

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

(celebrada del 13 al 17 de octubre de 2008)

Presidente: Sr. John Gillies (Australia)

Vicepresidente: Sr. Léonce Michel Ogandaga Agondjo (Gabón)

### *Inauguración de la sesión*

#### **1 Aprobación del orden del día**

El Comité Ejecutivo aprobó el orden del día que consta en el documento 92FUND/EXC.42/1.

#### **2 Examen de los poderes de los representantes**

- 2.1 El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido, en la 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)).
- 2.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, conforme al artículo 10 del Reglamento interior de la Asamblea, en la 13ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 fueron designadas para la Comisión de Verificación de Poderes las delegaciones de Camerún, Panamá, Portugal, Qatar y la República de Corea.
- 2.3 Estuvieron presentes los siguientes Miembros del Comité Ejecutivo:

Alemania  
Australia  
Bahamas  
Dinamarca  
Gabón

India  
Italia  
Japón  
Malasia  
Países Bajos

Qatar  
Reino Unido  
República de Corea

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.42/2/1 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	Finlandia	Noruega
Argelia	Francia	Nueva Zelandia
Argentina	Ghana	Omán
Bélgica	Grecia	Panamá
Bulgaria	Irlanda	Polonia
Camerún	Islas Marshall	Portugal
Canadá	Kenya	República Dominicana
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Letonia	Suecia
Chipre	Liberia	Trinidad y Tabago
España	Malta	Turquía
Estonia	Marruecos	Uruguay
Federación de Rusia	México	Vanuatu
Filipinas	Mónaco	
	Nigeria	

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

Arabia Saudita	República Árabe Siria
Ecuador	Ucrania

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

*Organizaciones intergubernamentales:*

Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el Mar Mediterráneo (REMPEC)

Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación hidrocarburos 1971 (Fondo de 1971)

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

*Organizaciones internacionales no gubernamentales:*

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

International Association of Classification Societies Ltd. (IACS)

International Group of P&I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)

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

#### **3.1 Situación general**

El Comité Ejecutivo tomó nota del documento 92FUND/EXC.42/3 en el que se resume la situación respecto a todos los 10 siniestros en los que ha intervenido el Fondo de 1992 desde la 38ª sesión del Comité, celebrada en octubre de 2007.

3.2 Erika

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades acerca del siniestro del *Erika*, que se exponen en el documento 92FUND/EXC.42/4.

SITUACIÓN DE LAS RECLAMACIONES

- 3.2.2 Se tomó nota de que, al 24 de septiembre de 2008, se habían presentado 7 130 reclamaciones de indemnización por un total €211 millones (£167 millones) y se habían evaluado el 99,7% de dichas reclamaciones. Se tomó asimismo nota de se habían efectuado pagos de indemnización por un total de €129,7 millones (£102,7 millones) con respecto a 5 934 reclamaciones.

PROCESOS PENALES

- 3.2.3 Se recordó que el Tribunal de lo Penal de París había dictado sentencia en enero de 2008, hallando a las siguientes cuatro partes responsables en lo penal, a saber: el representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el Presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la sociedad de clasificación (Registro Italiano Navale (RINA)) y Total SA. También se recordó que, en cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia hacía a las cuatro partes mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro, y reconocía a los demandantes en el proceso de las pérdidas económicas, daños a la imagen de varias regiones y municipios, así como daños morales y al medio ambiente. También se recordó que las cuatro partes halladas responsables en lo penal y varias partes civiles habían apelado contra la sentencia.
- 3.2.4 Se tomó nota igualmente de que la Secretaría tendría que estudiar la sentencia en detalle con el fin de analizar las consecuencias que pudiera tener para el régimen internacional de indemnización y para el Fondo de 1992, y que en el marco de dicho estudio se examinarían las posibilidades de entablar una acción de recurso contra cualquiera de las partes halladas responsables de los daños causados por el siniestro. Se tomó nota asimismo que sería difícil en esta etapa determinar qué repercusiones tendría la sentencia, dado que había sido recurrida y que la Secretaría sólo podría examinarlas una vez que el Tribunal de Apelación se hubiese pronunciado.

*Debate*

- 3.2.5 Una delegación declaró que reconocía que no sería eficiente analizar la sentencia del Tribunal de lo Penal en esta etapa, dado que estaba recurrida, pero sí esperaba poder disponer de un análisis de la sentencia del Tribunal de Apelación, realizado por la Secretaría, cuando se hiciera pública aquella.

PROCESOS JUDICIALES QUE AFECTAN AL FONDO

- 3.2.6 Se tomó nota de que 796 demandantes habían entablado acciones judiciales contra el propietario del buque, su aseguradora y el Fondo de 1992, que se habían alcanzado acuerdos extrajudiciales con una gran parte de los demandantes (377 acciones) y que los tribunales había dictado sentencias respecto de 140 reclamaciones. Se tomó igualmente nota de que quedaban pendientes 37 acciones judiciales de 46 demandantes, y que la cuantía total reclamada en las acciones pendientes, sin incluir las reclamaciones de Total SA ascendía a unos €25,5 millones (£20,2 millones).

SENTENCIAS

- 3.2.7 El Comité tomó nota de las seis sentencias dictadas desde la última sesión del Comité Ejecutivo en junio de 2008, las cuales se resumen en la sección 6 del documento 92FUND/EXC.42/4. Se tomó nota de que las sentencias eran todas ellas favorables al Fondo y que, aun cuando en algunos casos los tribunales habían expresado que no estaban obligados por los criterios del Fondo en cuanto a la admisibilidad de las reclamaciones, sí habían estimado que los jueces podían emplear tales criterios a

modo de referencia. Se tomó nota además de que en algunas de las sentencias los tribunales había utilizado de manera expresa los criterios del Fondo.

- 3.2.8 El Comité tomó nota de que el Tribunal de Comercio de Lorient había dictado una sentencia que coincidía con los puntos de vista adoptados por el Fondo de 1992. También tomó nota de que el Tribunal de Apelación de Rennes había dictado cuatro sentencias confirmando las opiniones del Fondo de 1992 y de que el Tribunal de Casación había dictado igualmente una sentencia que coincidía con las opiniones del Fondo de 1992 con respecto a la reclamación de una aseguradora por las consecuencias de la anulación de una celebración de la fiesta del milenio.

#### PROCESOS JUDICIALES DE LA COMUNA DE MESQUER CONTRA TOTAL

- 3.2.9 Se recordó 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 según el Derecho europeo. También se recordó que el Tribunal Supremo de Justicia de Francia había sometido esta cuestión al dictamen del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (TJCE).
- 3.2.10 El Comité tomó nota de que el TJCE había dictado sentencia el 24 de junio de 2008.
- 3.2.11 Se tomó nota de que, sobre la primera cuestión, a saber de si el fueloil transportado como carga a bordo del *Erika* podía calificarse de residuo conforme al Derecho europeo, el TJCE llegó a la conclusión de que esta sustancia no constituía un residuo en el sentido de la Directiva 75/442 relativa a los residuos<sup><1></sup> (párrafo 7.3.2 del documento 92FUND/EXC.42/4).
- 3.2.12 Se tomó nota de que, no obstante, sobre la segunda cuestión, a saber si una carga de fueloil accidentalmente vertido de un buque una vez que se hubiese mezclado con agua del mar y sedimentos podría ser calificada de residuo conforme al Derecho europeo, el TJCE había llegado a la conclusión de que tales sustancias debían ser calificadas de residuos en el sentido de la Directiva (párrafo 7.3.3 del documento 92FUND/EXC.42/4).
- 3.2.13 El Comité tomó nota del resumen que consta en los párrafos 7.3.4 a 7.3.9 del documento 92FUND/EXC.42/4 en cuanto a la respuesta del TJCE a la tercera cuestión, a saber si en el momento del naufragio de un petrolero puede obligarse al productor del fueloil pesado vertido al mar o al vendedor de ese fueloil y al fletador del buque que transportaba esa sustancia a cargar con los costes inherentes a la eliminación de los residuos así generados, aun cuando la sustancia vertida al mar fuera transportada por un tercero, en el presente caso un transportista marítimo.
- 3.2.14 Se tomó nota de que el TJCE había recordado que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 no eran vinculantes para la Comunidad Europea, dado que ésta no se había adherido a dichos Convenios, e igualmente que la Directiva relativa a los residuos no contenía ninguna disposición en la que se establezca expresamente que dicha Directiva no se aplicará a un siniestro o actividad respecto al cual la responsabilidad o indemnización esté regulada por los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 3.2.15 También se tomó nota de la opinión del TJCE, según la cual el tribunal nacional puede considerar que el vendedor de tales hidrocarburos y fletador del buque que los transporta es el productor de dichos residuos, en el sentido de la Directiva relativa a los residuos, y por lo tanto “poseedor anterior” a efectos de la aplicación de dicha Directiva, si dicho Tribunal llega a la conclusión de que ese vendedor-fletador habría contribuido al riesgo de que se produzca la contaminación ocasionada por el naufragio, en particular si no hubiese adoptado las medidas adecuadas para evitar tales hechos, como las relativas a la elección del buque.

---

<1> Directiva 75/442 CEE de 15 de julio de 1975 relativa a los residuos, modificada por Decisión de la Comisión 96/350/CE de 24 de mayo de 1996.

- 3.2.16 Se tomó nota asimismo de que el TJCE había declarado que la Directiva relativa a los residuos no se oponía a que los Estados Miembros, atendiendo a compromisos internacionales suscritos en la materia, tales como los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, establezcan que el propietario del buque y el fletador podrían responder de los daños causados por el vertido de hidrocarburos en el mar mediante el pago de cantidades hasta los máximos establecidos solamente. Tampoco se oponía la Directiva a que, atendiendo a dichos compromisos internacionales, un fondo de indemnización como los FIDAC, cuyos recursos son limitados respecto a la cuantía máxima para cada siniestro, asuma, en lugar de los “poseedores” en el sentido de la Directiva relativa a los residuos, los costes de la eliminación de los residuos resultantes de hidrocarburos vertidos en el mar por accidente.
- 3.2.17 No obstante, se tomó nota de que el TJCE había declarado asimismo que si el Fondo de 1992 no asumía los costes relativos a la eliminación de los residuos generados por un vertido accidental de hidrocarburos en el mar y, atendiendo a las limitaciones o exenciones de responsabilidad establecidas, el Derecho nacional de un Estado Miembro, incluida la legislación derivada de los convenios internacionales, impidiera que tales costes recaigan sobre el propietario del buque o el fletador aun cuando estos deban calificarse de 'poseedores' en el sentido de la Directiva relativa a los residuos, y con el objeto asimismo de garantizar la correcta adaptación del ordenamiento jurídico interno a la Directiva, dicha legislación nacional debería prever que los costes recaigan sobre el productor del producto generador de los residuos. Se tomó nota igualmente de que el Tribunal había declarado también que, con arreglo al principio de “quien contamina paga”, sólo podría obligarse a un productor a hacer frente a los referidos costes si, por su conducta, hubiera contribuido al riesgo de que se produjera la contaminación ocasionada por el naufragio del buque.
- 3.2.18 El Comité tomó nota de que el Director, tras estudiar la sentencia del TJCE y examinarla con el abogado francés del Fondo de 1992, había estimado que aun cuando fuera prematuro llegar a una conclusión sobre las posibles repercusiones que la sentencia del TJCE pudiera tener para los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, parecía que se hubiesen tenido en cuenta todos los compromisos internacionales pertinentes contraídos por los Estados Miembros de la Unión Europea, incluidos los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, y que, por lo tanto, la sentencia no afectaría a la aplicabilidad de estos Convenios.
- 3.3 Slops
- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Slops* que se indican en el documento 92FUND/EXC.42/5.
- 3.3.2 Se recordó que en la sesión de julio de 2000, el Comité Ejecutivo había decidido que el *Slops* no debía ser considerado un 'buque' a los efectos de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, y que por lo tanto estos Convenios no eran aplicables al siniestro.
- 3.3.3 También se recordó que dos empresas habían presentado reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza y las medidas preventivas de un total de € 323 360 (£1,8 millones) y habían entablado una acción judicial contra el Fondo.
- 3.3.4 Se recordó que tras largas actuaciones procesales, el Tribunal Supremo de Grecia había fallado finalmente que el *Slops* debía ser considerado un 'buque' según se define en los Convenios de 1992 y había remitido la causa de vuelta al Tribunal de Apelación para que examinase el fondo de las reclamaciones. Se recordó asimismo que en febrero de 2008, el Tribunal de Apelación había dictado sentencia confirmando la del Tribunal de Primera Instancia, la cual otorgaba a los demandantes la cuantía reclamada, esto es € 323 360 (£1,8 millones) más los intereses legales y las costas.
- 3.3.5 El Comité tomó nota de que en julio de 2008 el Fondo de 1992 había pagado € 4 022 099 (£3,2 millones) a los demandantes en concepto de principal, intereses legales y costas, atendiendo al fallo del Tribunal de Apelación.

## POSIBLE INTERPOSICIÓN DE RECURSO CONTRA EL ESTADO GRIEGO

3.3.6 Se recordó que en junio de 2008 el Comité Ejecutivo había encargado al Director que examinara una posible acción de recurso por el Fondo de 1992 contra el Estado griego, teniendo en cuenta tanto las repercusiones de política, concretamente las decisiones anteriores adoptadas por los órganos rectores del Fondo de 1992 en lo referente a la definición de “buque”. El Comité tomó nota de que el Director había recabado un dictamen jurídico adicional del abogado griego del Fondo de 1992 (véase el documento 92FUND/EXC.42/5, Anexo), en el que concluía que, con arreglo a la legislación de Grecia, el Fondo de 1992 tendría derecho a interponer recurso contra el Estado griego por las cuantías abonadas a los demandantes.

3.3.7 El Comité tomó nota del análisis del Director acerca de la posibilidad de interponer recurso contra el Estado griego, teniendo en cuenta el dictamen jurídico adicional del abogado griego del Fondo de 1992, y la política del Fondo relativa a la interposición de recurso y sobre la definición “buque”.

*El primer enfoque: considerar decisiva la aplicabilidad de los Convenios de 1992 al Slops en el Derecho griego atendiendo a una decisión definitiva del Tribunal, pese a la política establecida del Fondo de 1992 sobre la definición de “buque”.*

3.3.8 El Comité recordó que la política del Fondo en lo relativo a la interposición de recurso, establecida en abril de 1995 por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 en relación con el siniestro del *Rio Orinoco* era la siguiente:

“La política del Fondo persigue interponer recurso en cada caso cuando ello resulte pertinente, examinar la viabilidad de recuperar las cuantías pagadas a los damnificados por el propietario del buque u otras partes, teniendo en cuenta la legislación nacional aplicable. Si hubiese principios en juego, los costes no deberían constituir el factor determinante cuando el Fondo contemple la posibilidad de iniciar una acción judicial. La decisión del Fondo ha de adoptarse, caso por caso, habida cuenta de las perspectivas de éxito en el marco jurídico de que se trate.” (Documento FUND/EXC.42/11, párrafo 3.1.4).

3.3.9 Se tomó nota de que el Director estimaba que el Tribunal Supremo de Grecia había definido la situación legal en el momento del siniestro, concretamente que el *Slops* era un “buque” según se define en los Convenios de 1992 incorporados al Derecho griego, y que la propia delegación de Grecia, en la 8ª sesión del Comité Ejecutivo celebrada en julio de 2000, había expresado la opinión de que existían razones para considerar al *Slops* un “buque” en virtud de los Convenios de 1992 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.7).

3.3.10 Se tomó nota de que a juicio del Director cabría sostener por tanto que el Estado griego no debería haber permitido comerciar al *Slops* a menos que se le hubiera expedido un certificado en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil (CRC de 1992) (artículo VII.10), que el *Slops* se hallaba en realidad operando sin disponer de dicho certificado en el momento del siniestro y que, por consiguiente, el Fondo de 1992 tuvo que pagar una cuantía en concepto de indemnización que de otro modo habría sido pagada por el asegurador del propietario del buque.

3.3.11 El Comité tomó igualmente nota de que el dictamen jurídico del abogado griego del Fondo de 1992, concluyó que la omisión por parte del Estado griego de cumplir las disposiciones del CRC de 1992, conjugada con los consiguientes daños financieros ocasionados al Fondo de 1992, constituía agravio en el Derecho griego, el cual asigna una responsabilidad al Estado griego y que, como consecuencia de ello y atendiendo a la legislación de Grecia, el Fondo de 1992 tenía derecho a interponer recurso.

3.3.12 Se tomó nota de que por las razones arriba expuestas (párrafos 3.3.8 a 3.3.11), el Director estimó que, en el caso de que se adoptara el primer enfoque arriba apuntado y debiera él aplicar la política del Fondo sobre interposición de recursos teniendo en cuenta el dictamen jurídico del abogado

griego del Fondo, el Fondo de 1992 debería recurrir contra el Estado griego, a menos que no se juzgase “apropiada” dicha actuación.

*El segundo enfoque: considera decisiva la conveniencia de seguir la política del Fondo con respecto a la definición 'buque' pese a la decisión legal definitiva en sentido contrario adoptada en un Estado Miembro interesado*

- 3.3.13 Se tomó nota de que a juicio del Director y ateniéndose a la política del Fondo de 1992 relativa a la definición de 'buque', el *Slops* no constituía un 'buque' en el momento del siniestro y, por consiguiente, el Comité Ejecutivo había adoptado la decisión correcta en cuanto a la aplicación de los Convenios de 1992 al siniestro del *Slops*, y que además con arreglo a esta política no existía razón alguna basada en el régimen internacional para que el Estado griego se cerciorara de que el *Slops* poseía un certificado de seguro de responsabilidad en el momento del siniestro.
- 3.3.14 El Comité tomó nota de que por las razones arriba expuestas el Director consideraba que en el caso de que se adoptara el segundo enfoque y se estimase conveniente seguir la política del Fondo con respecto a la definición de “buque” como el enfoque apropiado sobre el particular, sería contrario a la política del Fondo interponer recurso ya que el Estado griego parecía haber actuado en consonancia con dicha política.

*Propuesta para una solución integrada: interpretación de la política del Fondo con respecto a la interposición de recursos*

- 3.3.15 Se tomó nota de que tras haber estudiado la situación y tenido en cuenta las decisiones anteriores de los órganos rectores acerca de la definición de 'buque', así como las opiniones expresadas por los Estados Miembros en las sesiones anteriores del Comité Ejecutivo, el Director había propuesto que la política del Fondo de 1992 con respecto a la interposición de recursos establecida en abril de 1995 por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 en relación con el siniestro del *Rio Orinoco* se mantenga, pero en el entendimiento de que normalmente no se considerará 'apropiado' interponer recurso contra un Estado Miembro cuando su actuación haya estado en todos los aspectos del caso en consonancia con la política establecida del Fondo de 1992.
- 3.3.16 También se tomó nota de que si el Comité Ejecutivo adoptara esta interpretación de la política sobre la interposición de recursos, le correspondería a éste determinar si la aplicación de la política al caso del *Slops* llevaría a concluir que el Fondo de 1992 habría de interponer recurso contra el Estado griego. Sea como fuere, el Director entendía que basándose en esa interpretación el Fondo de 1992 no debería interponer recurso contra el Estado griego.

*Declaración de la delegación de Grecia*

- 3.3.17 La delegación de Grecia reiteró el planteamiento del Estado griego sobre este caso, como quedó expresado en las sesiones de octubre de 2007 y de junio de 2008 del Comité Ejecutivo. La delegación declaró que, según el ordenamiento jurídico aplicable en el momento del siniestro, las autoridades griegas no podían exigir a las embarcaciones empleadas como unidades de tratamiento de desechos de hidrocarburos que estuvieran aseguradas conforme a lo dispuesto en el CRC de 1992. Aquella delegación también declaró que en 2001, es decir en el año posterior al siniestro, entró en vigor nueva legislación en Grecia, con arreglo a la cual todo petrolero de cabotaje que transporte realmente menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes como carga, así como toda unidad flotante de almacenamiento, permanente o no, matriculada en Grecia debía tener un seguro suficiente u otra garantía financiera respecto de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.
- 3.3.18 La delegación de Grecia también declaró que no se había pedido a las autoridades griegas intervenir en los procesos judiciales que dos empresas anticontaminación había iniciado en 2002 y que el Estado griego no tenía ningún interés legítimo para intervenir en tales procesos judiciales.

- 3.3.19 La delegación de Grecia añadió que, según la opinión del Departamento Jurídico del Gobierno griego, la sentencia dictada por el Tribunal Supremo de Grecia era, con arreglo al artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992, vinculante para las partes imputadas en tales procesos, concretamente para el Fondo de 1992 y las dos empresas anticontaminación, pero no para el Gobierno griego ya que éste no era parte en tales procesos. La delegación añadió asimismo que en virtud del artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992 no se podía entablar acción una vez transcurridos seis años a partir de la fecha del siniestro.
- 3.3.20 La delegación de Grecia añadió también que a su juicio las autoridades competentes griegas no estaban en contravención de sus obligaciones en virtud del CRC de 1992 y que, por lo tanto, no existían razones de peso para recurrir contra el Estado griego.
- 3.3.21 Esa delegación añadió además que, como el Comité Ejecutivo había decidido en julio de 2000 que el *Slops* no era un “buque” según se define en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y que, por consiguiente, dichos Convenios no se aplicaban a este siniestro, no sería coherente que el Fondo de 1992 recurriera contra el Estado griego.

#### *Debate*

- 3.3.22 Algunas delegaciones declararon que en su opinión no era necesario modificar la política del Fondo de 1992 relativa a la interposición de recursos, pues la política actual permitía concluir que no se interpondría recurso contra ningún Estado Contratante que hubiese respetado las diversas políticas establecidas por el Fondo. Esas delegaciones estimaron que, dado que el Estado griego había actuado en consonancia con la política del Fondo de 1992 relativa a la definición de “buque”, el Fondo no debería interponer recurso contra dicho Estado.
- 3.3.23 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra coincidieron en que aun cuando la política del Fondo de 1992 perseguía interponer recurso siempre que fuera posible, consideraban no obstante que si el Estado había actuado en todos los aspectos relevantes de conformidad con la política del Fondo de 1992, no resultaría apropiado que el Fondo de 1992 interpusiera recurso contra dicho Estado.

#### *Decisión*

- 3.3.24 El Comité Ejecutivo apoyó la interpretación de la política del Fondo de 1992 sobre interposición de recursos que había propuesto el Director y decidió no interponer recurso contra el Estado griego.

#### *Consideraciones más generales de política: la definición de “buque”*

- 3.3.25 El Comité tomó nota de que en opinión del Director existía la posibilidad de un trato desigual a raíz de que los tribunales en algunos Estados Miembros aplicarían la definición de 'buque' conforme a la política del Fondo de 1992, mientras que en otros Estados Miembros aplicarían una definición más amplia de 'buque' como había sucedido en el Tribunal Supremo de Grecia.
- 3.3.26 Se tomó nota de que el Director consideraba que, si bien el Fondo de 1992 puede optar al determinar su política sobre el particular entre una interpretación más amplia y otra más estrecha de la definición de 'buque', elegir la más estrecha equivaldría muy probablemente a crear una situación que haría que en algunos Estados Miembros la política restrictiva del Fondo sobre la definición de 'buque' sería avalada por los tribunales, los cuales rehusarían la cobertura respecto a determinados siniestros, mientras que en otros Estados Miembros los tribunales adoptarían una actitud más abierta y considerarían cubiertos por dicho régimen siniestros similares. El Comité también tomó nota de que, como cabría esperar que los gobiernos de los Estados Miembros basaran en la política oficial del Fondo de 1992 sus prescripciones sobre seguros, notificación de cantidades de hidrocarburos recibidos, etc., dicha situación podría traducirse en el trato desigual de los demandantes, así como en el trato desigual de los propietarios de buques y de los receptores de hidrocarburos, dependiendo respectivamente del Estado Miembro en el que los daños se hubieren producido, dónde estaba



operando el buque o de dónde se hubiesen recibido los hidrocarburos. El caso del *Slops* constituía un ejemplo de ello.

- 3.3.27 Se tomó nota de que adoptar una interpretación más amplia de la definición de 'buque', en la opinión del Director, obviaría esta situación y, a efectos del seguro, contribuciones y cobertura, colocaría en un mismo plano a los propietarios de buques, los contribuyentes y los demandantes en todos los Estados Miembros.
- 3.3.28 Se tomó nota de que por las razones expuestas arriba el Director proponía que los órganos rectores examinen la conveniencia de revisar la política del Fondo de 1992 sobre la definición de 'buque'.

#### *Debate*

- 3.3.29 Diversas delegaciones declararon que el Fondo de 1992 no debería modificar su política sobre la definición de 'buque', dado que esa política había sido adoptada por la Asamblea siguiendo la recomendación del Grupo de Trabajo y era, en su opinión, la política apropiada. Estas delegaciones señalaron que modificar la política del Fondo no sería garantía de que los tribunales de los Estados Miembros aplicasen la nueva política y que no procedía modificarla como consecuencia de la sentencia ocasional dictada por el tribunal de un Estado Contratante. Se apuntó que para que los tribunales nacionales tuviesen en cuenta una definición modificada de 'buque' sería preciso modificar el texto de los Convenios de 1992, pues los tribunales nacionales sólo están vinculados por los mismos Convenios.
- 3.3.30 La mayoría de las delegaciones recordaron, no obstante, que cuando se examinó la definición de 'buque' en el 2º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992, establecida por la Asamblea en su 3ª sesión en octubre de 1998, surgieron opiniones contrapuestas. Estas delegaciones declararon que la política del Fondo debería evolucionar y que la decisión del Tribunal Supremo de Justicia griego constituía un precedente que no se ajustaba a la política del Fondo de 1992. Estas delegaciones añadieron que en su opinión el Fondo de 1992 debería tener en cuenta las decisiones de los tribunales nacionales.
- 3.3.31 Sea como fuere, la mayoría de las delegaciones estuvieron de acuerdo en que el Director examine la cuestión más a fondo y presente un documento en la sesión de octubre de 2009 de la Asamblea del Fondo de 1992, pues correspondería a la Asamblea pronunciarse sobre el particular.

#### *Decisión*

- 3.3.32 El Comité Ejecutivo encargó al Director que examine de nuevo la política del Fondo de 1992 en lo referente a la definición de 'buque' y presente un documento para que la Asamblea lo considere en la sesión de octubre de 2009.

#### 3.4 *Prestige*

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información relativa al siniestro del *Prestige* que se indica en el documento 92FUND/EXC.42/6.

#### RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN EN ESPAÑA

- 3.4.2 Se tomó nota de que, al 20 de agosto de 2008, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 844 reclamaciones por un total de €1 018,8 millones (£812,3 millones), entre ellas 14 reclamaciones del Gobierno español por un total de €68,5 millones (£772,2 millones). Se tomó nota además de que 761 (91,69%) de las reclamaciones que no eran del Gobierno español se habían evaluado en €3,9 millones (£3,1 millones), que se habían efectuado pagos provisionales por un total

de €21 501 (£416 000)<sup><2></sup> respecto a 169 de las reclamaciones evaluadas, fundamentalmente al 30% de la cuantía valorizada.

- 3.4.3 Se recordó que entre octubre de 2003 y abril de 2008 el Gobierno español había presentado un total de 14 reclamaciones por una cuantía de €68,5 millones (£772,2 millones). El Comité tomó nota de que, si bien los expertos del Fondo de 1992 estaban examinando aún algunas de estas reclamaciones, se habían efectuado pagos por un total de €13,9 millones (£78,1 millones) al Gobierno español.

#### RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN EN FRANCIA

- 3.4.4 Se tomó nota de que, al 20 de agosto de 2008, se habían recibido 481 reclamaciones por un total de €09,6 millones (£87,4 millones) de la Oficina de Reclamaciones en Lorient, de las cuales se habían evaluado 446 reclamaciones (92%) en €49,8 millones (£39,7 millones). Se tomó nota además de que se habían efectuado pagos provisionales por un total de €5 millones (£4 millones) al 30% de la cuantía valorizada respecto a 324 reclamaciones.
- 3.4.5 Se recordó que el Gobierno francés había presentado una reclamación de €67,5 millones (£53,8 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas, que se había evaluado provisionalmente en €31,2 millones (£24,9 millones). Se recordó además que el Gobierno francés había facilitado nueva documentación posteriormente y que los expertos del Fondo llevaban a cabo una nueva evaluación detallada de la reclamación.

#### ACCIONES JUDICIALES EN ESPAÑA

- 3.4.6 Se tomó nota de que unas 3 790 reclamaciones habían sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión (España) y que 636 de estas reclamaciones son de personas que habían presentado reclamaciones directamente al Fondo de 1992, a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Se tomó nota además de que el Juzgado había facilitado detalles de las reclamaciones hechas, que estaban siendo examinados por los expertos contratados por el Fondo de 1992. Se tomó nota asimismo de que el Fondo de 1992 había evaluado 102 de las reclamaciones presentadas al Juzgado, dos de las cuales habían sido liquidadas y pagadas en una suma de €140 (£1 700).
- 3.4.7 Se tomó nota también de que 1 968 de estas reclamaciones habían sido pagadas por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, a las que se hace referencia en la sección 4 del documento 92FUND/EXC.42/6, o por el Fondo de 1992 a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Se tomó nota además de que varios reclamantes que habían sido pagados por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, habían retirado sus reclamaciones de los procedimientos judiciales y que se espera que más reclamantes retiren sus acciones judiciales por la misma razón.

#### ACCIONES JUDICIALES EN FRANCIA

- 3.4.8 Se tomó nota de que 234 reclamantes habían entablado una acción judicial contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992, en 16 tribunales de Francia solicitando indemnización por un total aproximado de €31 millones (£104,4 millones).
- 3.4.9 Se tomó nota también de que 412 reclamantes franceses, incluidas varias comunas, se habían unido al proceso judicial en Corcubión, España.

---

<sup><2></sup> Se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes al calcular los pagos provisionales.

## ACCIONES JUDICIALES EN LOS ESTADOS UNIDOS

- 3.4.10 Se recordó que el Estado español había 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 se estimó excederían de US\$1 000 millones (£538 millones). Se recordó que el Estado español había sostenido, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación.
- 3.4.11 Se recordó que en enero de 2008, el Tribunal de Nueva York aceptó el argumento de la 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, que el Tribunal había dictaminado además que, conforme al artículo IX.1 del CRC de 1992, España solamente podía hacer reclamaciones contra la ABS en sus propios tribunales, y que por consiguiente el Tribunal había concedido la moción de la ABS de sentencia sumaria, desestimando la demanda del Estado español.
- 3.4.12 Se tomó nota de que el Estado español había apelado contra la decisión del Tribunal de Nueva York, argumentando que, como los Estados Unidos no son parte en el CRC de 1992, la ABS como empresa nacional de los Estados Unidos no tiene la calidad para hacer valer sus derechos en virtud del CRC de 1992 en un tribunal de los Estados Unidos, y que el artículo IX.1 del CRC de 1992 se aplica solamente a reclamaciones en virtud del régimen de indemnización del CRC de 1992 y no a las reclamaciones de España contra la ABS, que se rigen por otra legislación. Se tomó nota de que el Estado español había argumentado también que la ubicación de la ABS en los Estados Unidos y la presencia de testigos y documentos clave en ese país, legitimaba la elección allí de jurisdicción por parte de España y que, como los Estados Unidos no habían ratificado el CRC de 1992, sus tribunales no tenían obligación de aplicar el CRC de 1992. Se tomó nota también de que, en su apelación, España había renovado también su argumento de que la Cláusula III 4) sólo se aplica a personas que presten servicios al buque en el 'viaje durante el cual se produjo el siniestro' y no a personas como la ABS, que prestaron sus servicios muchos meses antes, y había apoyado su argumento fundándose en la decisión del Tribunal de lo Penal de París respecto al siniestro del *Erika* (véase documento 92FUND/EXC.40/4, sección 5).

3.5 *Al Jaziah I*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.42/7 (véase el documento 71FUND/AC.23/11/1) relativo al siniestro del *Al Jaziah I*.

## ACCIÓN DE RECURSO

- 3.5.2 Se recordó que los órganos rectores habían decidido, en octubre de 2002, que los Fondos de 1971 y de 1992 debían recurrir contra el propietario del buque por motivos de que la nave no era apta para la navegación, y que el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad.
- 3.5.3 Se recordó que, en enero de 2003, los Fondos habían entablado acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Abu Dhabi contra el propietario del *Al Jaziah I*, solicitando que los demandados pagasen Dhr 6,4 millones (£870 000) a los Fondos, suma que se repartiría a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.
- 3.5.4 El Comité tomó nota de que, en sentencia dictada en marzo de 2008, el Tribunal de Primera Instancia de Abu Dhabi había decidido que el propietario del buque debería pagar a los Fondos la cantidad de Dhr 6,4 millones (£870 000), suma que se repartiría a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

- 3.5.5 Se tomó nota, no obstante, de que los FIDAC se habían enterado por sus abogados en los Emiratos Árabes Unidos que el propietario del buque tenía deudas de alrededor de Dhr 63 millones (£9,8 millones), suma que incluye la cuantía adjudicada a favor de los Fondos de 1971 y 1992. Se tomó nota también de que los abogados habían informado a los Fondos de que en tales circunstancias sería difícil recuperar las cuantías adjudicadas por el Tribunal de Primera Instancia.

*Decisión*

- 3.5.6 El Comité Ejecutivo impartió instrucciones al Director de que se dirija al propietario del buque a fin de buscar un acuerdo teniendo en cuenta su situación financiera.

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.42/8.

- 3.6.2 Se recordó que el petrolero *Solar 1*, matriculado en las Filipinas, se hundió a 630 metros de profundidad, a unas diez millas marinas al sur de la Isla de Guimaras, República de Filipinas, y que los hidrocarburos tuvieron un impacto importante en los sectores de pesca, acuicultura y turismo, creando considerables dificultades económicas para algunos particulares especialmente pescadores.

RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN

- 3.7.1 El Comité tomó nota de la situación de las reclamaciones como se expone en la sección 6 del documento 92FUND/EXC.42/8. Se tomó nota de que se habían recibido unas 32 355 reclamaciones y que se habían efectuado pagos de un total de PHP 946 millones (£11,3 millones) respecto de 23 512 reclamaciones, sobre todo del sector de la pesca.

- 3.6.4 Se tomó nota asimismo de que proseguía la labor de evaluación de reclamaciones por los costes de limpieza del litoral, en particular respecto a las reclamaciones presentadas por la Petron Corporation y las reclamaciones por pérdidas económicas de los sectores de maricultura y turismo.

LOS CONVENIOS DE 1992 Y EL STOPIA 2006

- 3.6.5 Se recordó que el siniestro fue el primero en que intervino 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 habían acordado voluntariamente incrementar a 20 millones de DEG (£17,4 millones) la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del CRC de 1992. El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 recibía reembolsos periódicos del Shipowner's Club.

- 3.6.6 El Comité tomó nota de que era difícil en esta coyuntura prever si la cuantía de indemnización pagadera respecto de este siniestro excederá del límite del STOPIA 2006, es decir 20 millones de DEG (£17,4 millones) y si el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización por encima de ese límite, aunque parece poco probable.

3.7 *Shosei Maru*

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información relativa al siniestro del *Shosei Maru* que consta en el documento 92FUND/EXC.42/9.

- 3.7.2 Se 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) en el Mar Interior de Seto en Japón y que se habían derramado en el mar unas 60 toneladas de fueloil pesado y combustible diesel procedentes del *Shosei Maru*.

PROCEDIMIENTOS DE LIMITACIÓN RESPECTO DEL *SHOSEI MARU*

- 3.7.3 Se tomó nota de que todas las reclamaciones presentadas en relación con este siniestro habían sido evaluadas conjuntamente por el Fondo y el Japan P&I Club y habían sido liquidadas por el Japan P&I Club. Se tomó nota además de que el coste total de todas las reclamaciones pagadas por el Japan P&I Club (£4,7 millones) excedía de la cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru*, esto es, 4,51 millones de DEG (£4,4 millones).
- 3.7.4 Se tomó nota asimismo de que el Tribunal del distrito de Takamatsu había iniciado los procedimientos de limitación respecto del *Shosei Maru* el 1 de abril de 2008. Se tomó nota de que el Japan P&I Club había sido el único demandante que había presentado reclamaciones contra el fondo de limitación, y también que estas reclamaciones habían sido aceptadas, ya que no se habían presentado objeciones en la reunión de acreedores celebrada el 18 de julio de 2008 en el Tribunal.
- 3.7.5 Se tomó nota de que el Fondo de 1992 había pagado al Japan P&I Club una indemnización respecto de este siniestro por el saldo entre la cuantía de limitación y la cuantía total prevista como indemnización, además de la parte que le correspondía en concepto de gastos de peritaje. Asimismo, se tomó nota de que tras el pago por parte del Fondo, los propietarios del *Shosei Maru* habían presentado al Tribunal un aviso de terminación de los procedimientos de limitación, y que la orden de terminación del Tribunal se había convertido en definitiva y entrado en vigor el 1 de octubre de 2008.

PROCEDIMIENTOS DE LIMITACIÓN RESPECTO DEL *TRUST BUSAN*

- 3.7.6 Se recordó que el Tribunal del distrito de Okayama había iniciado los procedimientos de limitación respecto del Trust Busan el 27 de diciembre de 2007. Se recordó también que el Director había impartido instrucciones a los abogados del Fondo de 1992 para que tomaran las medidas necesarias a fin de que el Fondo interviniese como demandante en los procedimientos de limitación al efecto de recuperar, en la medida posible, las sumas que tendría que pagar el Fondo como indemnización por este siniestro.
- 3.7.7 Se tomó nota de que la primera reunión de acreedores se había celebrado el 22 de abril de 2008 y la segunda reunión se celebraría el 24 de octubre de 2008.

3.8 *Volgoneft 139*

- 3.8.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el siniestro del *Volgoneft 139* que se indica en el documento 92FUND/EXC.42/10.

## EL SINIESTRO

- 3.8.2 El Comité tomó nota de la declaración de la delegación rusa de que, a consecuencia del siniestro del *Volgoneft 139*, se habían realizado operaciones de limpieza que involucraron a más de 2 500 personas, principalmente voluntarios. Dicha delegación declaró que los militares rusos habían intervenido en las operaciones de limpieza pero que solo habían desempeñado un papel menor.
- 3.8.3 El Comité tomó nota además de que en septiembre de 2008 la parte de proa de los restos del naufragio, que había permanecido en el lecho marino, fue remolcada al puerto cercano de Kavkaz para impedir una nueva contaminación.

## CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DEL FONDO DE 1992

- 3.8.4 El Comité tomó nota de que la Federación de Rusia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, en tanto que Ucrania había depositado un instrumento de ratificación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 ante el Secretario General de la OMI el 28 de noviembre de 2007 y que por tanto este Convenio entraría en vigor en

Ucrania en noviembre de 2008. También se tomó nota de que Ucrania no se había adherido, o ratificado el Convenio del Fondo de 1992.

#### REUNIONES ENTRE LAS AUTORIDADES RUSAS Y LA SECRETARÍA

- 3.8.5 El Comité Ejecutivo recordó que, en noviembre y diciembre de 2007, el Director y el Jefe del Departamento de Reclamaciones se pusieron en contacto con la Embajada rusa en Londres y con el Ministerio de Transporte en Moscú para ofrecer la ayuda del Fondo de 1992 a las autoridades rusas para afrontar el siniestro. Se recordó que se celebraron una serie de reuniones en las oficinas del Fondo de 1992 en las cuales se explicó en detalle el régimen de indemnización y se facilitó información a las autoridades rusas.
- 3.8.6 El Comité también recordó que, en mayo de 2008, tuvieron lugar reuniones en Moscú en el Ministerio de Transportes con un equipo de representantes y expertos del Fondo de 1992, donde se habían presentado las reclamaciones. Se recordó asimismo que, en junio de 2008, un equipo de representantes y expertos del Fondo de 1992 viajó a Moscú, Krasnodar y Novorossiysk para visitar la zona afectada por el derrame y mantener conversaciones con el Ministerio de Transporte, las autoridades regionales y otros demandantes, y que durante la visita se facilitó valiosa información.
- 3.8.7 Se tomó nota de que otra visita a Moscú, Krasnodar, Novorossiysk y Temryuk había tenido lugar en septiembre de 2008. Se tomó nota de que durante esta visita los representantes del Fondo de 1992 se habían reunido con representantes del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Recursos Naturales, la Administración Regional de Krasnodar y demandantes. El Comité tomó nota también de que las autoridades rusas habían prestado asistencia a los representantes y expertos del Fondo 1992 durante las tres visitas a la Federación de Rusia.

#### PROCEDIMIENTO DE LIMITACIÓN Y 'DÉFICIT DE SEGURO'

- 3.8.8 Se recordó que el *Volgoneft 139* tenía un seguro de Ingosstrakh de 3 millones de DEG (£2,6 millones), es decir el límite mínimo de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 antes de noviembre de 2003, mientras que el límite mínimo del CRC de 1992 (después de noviembre de 2003) era de 4 510 000 DEG (£3,9 millones), y que había por tanto un 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones de DEG (£1,3 millones). Se recordó también que en febrero de 2008, el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado dictó una sentencia declarando que el fondo de limitación había sido constituido mediante una carta de garantía en la suma de 3 millones de DEG (£2,6 millones) y que el Fondo de 1992 había apelado contra esta decisión.
- 3.8.9 Se tomó nota de que, en septiembre de 2008, el Tribunal de Casación dictó una decisión desestimando la apelación del Fondo de 1992, considerando que, como la legislación rusa aún preveía que el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 era, en el caso del *Volgoneft 139*, 3 millones de DEG, competía a los tribunales rusos aplicar los límites de responsabilidad publicados en la Gaceta oficial rusa. Se tomó nota también de que el Fondo había apelado contra esta sentencia ante el Tribunal Supremo de Moscú, ya que la decisión del Tribunal está en clara contravención del CRC de 1992 enmendado en noviembre de 2003.
- 3.8.10 Se tomó nota de que, si el Tribunal Supremo confirmase la decisión del Tribunal de Casación, la decisión ya no estaría supeditada a las formas normales de revisión de la Federación de Rusia y, en virtud del Convenio del Fondo de 1992, sería de carácter ejecutorio para el Fondo de 1992 (artículo 8, Convenio del Fondo de 1992).

#### *Debate*

- 3.8.11 Muchas delegaciones expresaron su profunda preocupación y decepción con el hecho de que el Gobierno ruso no había estado dispuesto a reconocer que no había aplicado correctamente los Convenios. Estas delegaciones manifestaron que esperarían que el Gobierno ruso pagase el 'déficit de seguro' puesto que era el Gobierno, y no la compañía de seguros, el responsable de aplicar

correctamente los Convenios. Dos delegaciones sugirieron que si el Gobierno ruso no aceptaba su responsabilidad por el 'déficit de seguro', el Fondo de 1992, que tenía la responsabilidad general de pagar indemnización a las víctimas de siniestros por daños de contaminación ocasionados por derrames de hidrocarburos, tendría que pagar la cuantía que faltaba y entonces tendría que recurrir contra el Gobierno ruso. Se sugirió también que otra solución podría ser que el Fondo de 1992 restase la cuantía correspondiente al 'déficit de seguro' de la indemnización debida al Gobierno ruso.

#### CAUSA DEL SINIESTRO

- 3.8.12 Se recordó que la aseguradora había presentado al Tribunal una defensa argumentando que el siniestro fue enteramente causado por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible y que por lo tanto no ha de atribuirse responsabilidad al propietario del *Volgoneft 139* (artículo III.2 a) del CRC de 1992). Se tomó nota de que, si el Tribunal aceptase tal argumento, el propietario del buque y su aseguradora quedarían exonerados de responsabilidad y el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame desde el principio (artículo 4.1 a) del Convenio del Fondo de 1992).
- 3.8.13 Se tomó nota de que los expertos del Fondo examinaban las pruebas disponibles sobre la causa del derrame y que su conclusión preliminar era que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional sino irresistible en lo que concierne al *Volgoneft 139* porque las condiciones asociadas a la tempestad rebasaban los criterios del proyecto del buque. Se tomó nota, sin embargo, de que habían concluido también que no fue inevitable por las razones que se indican en la sección 9 del documento 92FUND/EXC.42/10.

#### *Debate*

- 3.8.14 La mayoría de las delegaciones estaba de acuerdo con la conclusión preliminar del Director de que el siniestro no fue causado por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible y expresaron la opinión de que en este caso el propietario del buque no debería ser exonerado de responsabilidad conforme al artículo III.2 a) del CRC de 1992.
- 3.8.15 Algunas delegaciones preguntaron si el Fondo de 1992 debería considerar la posibilidad de impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad ya que el *Volgoneft 139* estaba en el estrecho de Kerch en noviembre de 2007, en contravención del certificado de clase. El Director contestó que la Secretaría, al tramitar los siniestros, siempre consideraba si el Fondo de 1992 debería impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad y que también se consideraría tal posibilidad en este caso.
- 3.8.16 La delegación rusa manifestó que no estaba de acuerdo con la información facilitada por el Director en el párrafo 9.2 i) del documento 92FUND/EXC.42/10 de que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional, ya que, según los informes oficiales, las condiciones meteorológicas en el estrecho de Kerch en aquella fecha eran absolutamente anormales y no se habían encontrado en la zona en 50 años. La delegación rusa manifestó que no estaba de acuerdo con la información facilitada en el párrafo 9.2 iv) ya que el *Volgoneft 139* no estaba limitado a la navegación en el estrecho de Kerch entre noviembre y marzo. Aquella delegación se ofreció a facilitar información adicional a este respecto.
- 3.8.17 Una delegación preguntó qué se quería decir en el CRC de 1992 por 'fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible' y si, en la interpretación de estas palabras, se debían tener en cuenta consideraciones subjetivas como el tamaño del buque. El Director respondió que el concepto de 'fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible' era equivalente a lo que se denomina 'fuerza mayor' o 'caso fortuito' en la mayoría de las jurisdicciones y que significaba una prueba objetiva que no tendría en cuenta consideraciones como el tamaño de un buque.

## RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN

- 3.8.18 Se tomó nota de que los Gobiernos central y regional rusos habían presentado reclamaciones de un total de RUB 8 446,2 millones (£185,7 millones).
- 3.8.19 Se recordó que, en enero de 2008, el Fondo de 1992 recibió una reclamación de indemnización de un contratista de limpieza ruso de una cuantía de RUB 73,5 millones (£1,6 millones) por los costes de las operaciones de limpieza, los costes de la descarga de hidrocarburos de la popa del petrolero, el remolque de la popa al puerto de Kavkaz (Federación de Rusia) y los costes de retirar los hidrocarburos de la parte de la proa hundida. El Comité tomó nota de que, tras un examen de la documentación presentada, el Fondo de 1992 había aprobado una evaluación provisional de esta indemnización en la cuantía de RUB 30 millones (£660 000). Se tomó nota de que la diferencia entre la cuantía reclamada y la evaluada se explica en gran medida por la aparente duplicación de una serie de conceptos reclamados, y el hecho de que las operaciones de salvamento tenían una doble finalidad (medidas de salvamento y preventivas).
- 3.8.20 Se tomó nota de que la cuantía total reclamada ya excedía de la cuantía total disponible para la indemnización en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, de 203 millones de DEG (£176,7 millones) y que en el caso de que, en algún momento futuro, el Comité Ejecutivo autorizase al Director a liquidar y pagar las reclamaciones, también tendría que determinar un nivel apropiado de pago.
- 3.8.21 Se tomó nota asimismo de que el Puerto Mercante Kerch en Ucrania había presentado al Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado una reclamación de RUB 4 millones (£88 000). Se tomó nota sin embargo de que el CRC de 1992 no entraría en vigor en Ucrania hasta noviembre de 2008 y que por tanto los demandantes de Ucrania no tendrían derecho a recibir indemnización del fondo de limitación establecido por el propietario del buque en el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado.

*Debate*

- 3.8.22 La delegación rusa manifestó que, con respecto a la reclamación de un contratista de limpieza ruso (párrafo 3.8.19), las medidas adoptadas por el contratista de limpieza habían tenido como fin principal la prevención de los daños ocasionados por contaminación, que el buque se había perdido completamente y que la carga recobrada era una mezcla de hidrocarburos y agua, y no tenía valor residual.

## METHODIKA

- 3.8.23 El Comité Ejecutivo recordó que, en una reunión de mayo de 2008, las autoridades rusas informaron al Fondo de 1992 que el Ministerio de Recursos Naturales había presentado una reclamación de unos RUB 6 048,6 millones (£133 millones) y que esta reclamación se basaba en una cuantificación abstracta calculada conforme a una fórmula ('Methodika'), lo que estaba en contravención del artículo I.6 del CRC de 1992.
- 3.8.24 El Comité tomó nota de que la Secretaría había tenido dos reuniones con el Ministerio de Recursos Naturales en Moscú, donde se había discutido la reclamación. Se tomó nota de que en las reuniones los representantes del Fondo de 1992 habían destacado que la cuantificación abstracta de los daños no era admisible para la indemnización conforme a los Convenios, pero que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a examinar las actividades emprendidas por el Ministerio de Recursos Naturales para combatir la contaminación por hidrocarburos y restaurar el medio ambiente para determinar si tenían derecho a indemnización, y en qué medida, conforme a los Convenios.
- 3.8.25 Muchas delegaciones expresaron profunda preocupación por el uso de la fórmula 'Methodika'. Dichas delegaciones manifestaron que los criterios de admisibilidad de reclamaciones del Fondo de 1992 eran claros en el sentido de que solo las reclamaciones por pérdida o daños realmente



contraídos, o que se van a contraer, que fueran fundamentadas, eran admisibles conforme a los Convenios, y que las reclamaciones basadas en una cuantificación abstracta calculada conforme a una fórmula no eran admisibles. Se señaló que el Gobierno ruso tenía obligación de aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y que al parecer las disposiciones del derecho interno ruso estaban en conflicto con estos Convenios. Algunas delegaciones sugirieron que el Gobierno ruso enmendase su derecho interno a fin de cumplir sus obligaciones conforme a los Convenios.

#### DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN RUSA

- 3.8.26 La delegación rusa manifestó que el siniestro del *Volgoneft 139* era el mayor derrame de hidrocarburos jamás ocurrido en Rusia y que el Gobierno ruso había hecho todos los esfuerzos posibles para salvar vidas y reducir el nivel de contaminación y nuevos daños al medio ambiente.
- 3.8.27 Aquella delegación rusa manifestó que la Federación de Rusia había cumplido sus obligaciones como parte contratante en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, y que la Federación de Rusia había promulgado la legislación pertinente, que incluía un procedimiento para extender certificados de seguro a los buques conforme al CRC de 1992. Aquella delegación manifestó también que los certificados de seguro eran extendidos por el comandante del puerto sobre la base de declaraciones (tarjetas azules) de las compañías de seguro, que disponen que el buque esté asegurado contra responsabilidad por contaminación hasta el nivel requerido por el CRC de 1992, y que este procedimiento también se había seguido en el *Volgoneft 139*. La delegación manifestó además que Ingosstrakh había extendido la tarjeta azul con la declaración de seguro pleno y apropiado para el *Volgoneft 139* pero que posteriormente había hallado que la cobertura de seguro era inferior a lo requerido conforme a los actuales límites del CRC de 1992.
- 3.8.28 La delegación rusa manifestó además que la Federación de Rusia estaba haciendo esfuerzos para hallar una solución al problema del 'déficit de seguro'. Se señaló, sin embargo, que Ingosstrakh era una compañía privada que no recibe instrucciones del Gobierno ruso.
- 3.8.29 Se manifestó que, después del siniestro del *Volgoneft 139*, las autoridades rusas habían comprobado los certificados de seguro de todos los petroleros que enarbolan el pabellón ruso, incluidos los asegurados por Ingosstrakh, y que todos los petroleros tenían ahora cobertura de seguro conforme a los actuales límites del CRC de 1992.
- 3.8.30 La delegación rusa informó al Comité Ejecutivo que el Gobierno ruso había creado una Comisión bajo la dirección del Ministerio de Transportes para investigar el siniestro, y que el informe oficial de la Comisión había concluido que las condiciones meteorológicas en el estrecho de Kerch en la fecha del siniestro eran absolutamente anormales e inesperadas para la región y la temporada, y que el pronóstico meteorológico disponible no había predicho los vientos y el oleaje que de hecho se encontraron.
- 3.8.31 La delegación rusa expresó su preocupación por la lentitud percibida del sistema de indemnización en general ya que, si bien la Secretaría había cooperado plenamente con las autoridades rusas, el siniestro había ocurrido casi un año antes y las víctimas aún no habían recibido indemnización por las pérdidas sufridas.
- 3.8.32 La delegación rusa manifestó que, en su opinión, el Gobierno ruso había dado suficiente información a la Secretaría y añadió que estaba dispuesto a facilitar cualquier información adicional que precisase el Comité Ejecutivo. Dicha delegación también manifestó que el Gobierno ruso como tal no había presentado una reclamación y que los diferentes Ministerios y compañías que presentaban reclamaciones tenían la responsabilidad de facilitar información en apoyo de sus reclamaciones.

#### *Debate*

- 3.8.33 Muchas delegaciones manifestaron que quisieran tener más información de la delegación rusa, en

particular explicaciones transparentes y convincentes sobre cuestiones tales como la causa del siniestro, las operaciones de limpieza y un mapa que muestre la zona afectada. Su opinión vigorosa era que el Fondo de 1992 no debía empezar a pagar las reclamaciones hasta que el Fondo haya recibido mucha más información sobre el siniestro.

- 3.8.34 Varias delegaciones expresaron profunda preocupación por el hecho de que los Convenios parecían no haber sido correctamente aplicados en la Federación de Rusia y que hasta ahora los tribunales rusos parecían dar prioridad a la legislación nacional, más bien que a las obligaciones internacionales del país. Se señaló que una de las debilidades del sistema internacional era que los tribunales nacionales podían decidir aplicar el derecho nacional en vez de dar prioridad a los compromisos internacionales, y que la aplicación correcta de los Convenios a la legislación nacional era responsabilidad de los Estados Miembros.
- 3.8.35 Varias delegaciones preguntaron al Director si el Fondo de 1992 había tenido en cuenta que los daños podrían haber sido causados también por azufre de otros buques que se habían hundido en la zona a consecuencia de la tempestad. Se subrayó que el Fondo de 1992 solo debía pagar indemnización por daños causados por hidrocarburos, no por azufre. El Director respondió que determinar la causa de los daños era siempre parte de la investigación por el Fondo de 1992 al evaluar las reclamaciones de indemnización.
- 3.8.36 Una delegación expresó preocupación por el hecho de que los expertos del Fondo de 1992 no habían podido visitar Rusia inmediatamente después de haber ocurrido el siniestro y que sólo en junio de 2008, unos siete meses después del siniestro, los expertos tuvieron oportunidad de visitar la zona afectada. Dicha delegación indagó si eso pudiera causar problemas con la evaluación de las reclamaciones.
- 3.8.37 El Director respondió que desde el principio la Secretaría había ofrecido su ayuda a las autoridades rusas y les había facilitado información sobre el funcionamiento del régimen de indemnización. Manifestó, sin embargo, que al principio del siniestro no había habido cooperación de las autoridades rusas y que se había perdido un tiempo valioso, y que era siempre un impedimento si los expertos no estaban en la zona afectada desde el principio.
- 3.8.38 Resumiendo el debate, el Presidente concluyó que el Comité Ejecutivo todavía consideraba que la información presentada por las autoridades rusas era inadecuada y que el Comité no podía autorizar el pago de reclamaciones hasta que estuviese satisfecho con la información facilitada. Señaló además las diferencias de hecho entre la posición de la Secretaría y la de la delegación rusa sobre las condiciones meteorológicas en la fecha del siniestro y las restricciones a la navegación en el estrecho de Kerch en el momento del siniestro. El Presidente pidió a las autoridades rusas y a la Secretaría que colaborasen para resolver los puntos de diferencia.

### 3.9 *Hebei Spirit*

- 3.9.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información relativa al siniestro del *Hebei Spirit* que se indica en los documentos 92FUND/EXC.42/11 y 92FUND/EXC.42/11/Add.1, presentados por el Director y 92FUND/EXC.42/11/1, presentado por la República de Corea.
- 3.9.2 Se recordó que el 7 de diciembre de 2007 el buque tanque de pabellón de Hong Kong *Hebei Spirit* (146 848 AB) fue alcanzado por la gabarra grúa *Samsung N° 1* cuando estaba fondeado a unas cinco millas de Taean en la costa occidental de la República de Corea y que se derramaron en el mar unas 10 900 toneladas de hidrocarburos crudos del *Hebei Spirit*.

### RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN

- 3.9.3 Se recordó que el Fondo de 1992 y el Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) habían establecido una Oficina de reclamaciones (el Centro Hebei Spirit) en Seúl para ayudar a los demandantes en la presentación de sus reclamaciones de indemnización. Se recordó además que el

Fondo de 1992 y el Skuld Club habían designado una serie de expertos coreanos e internacionales para evaluar las reclamaciones relativas a daños materiales, costes de limpieza, y daños a los sectores de pesca/maricultura y turismo.

- 3.9.4 Se tomó nota de que, al 13 de octubre de 2008, se habían presentado 1 087 reclamaciones de indemnización de un total de KRW 246 000 millones (£115 millones) y que se esperaban nuevas reclamaciones.
- 3.9.5 El Comité tomó nota de que, sobre la base de un segundo acuerdo de cooperación entre los propietarios de buques, el Skuld Club y el Ministerio de Territorio, Transporte y Asuntos Marítimos (MLTM), el Club se comprometió a pagar a los demandantes el 100% de sus reclamaciones evaluadas por el Fondo y el Club hasta el límite del Club y que, en contrapartida, el Gobierno coreano se comprometió a indemnizar en su totalidad el conjunto de reclamaciones evaluadas por el Fondo y el Club así como las cuantías otorgadas por los Tribunales coreanos que excediesen del límite del Fondo para garantizar que todos los demandantes reciban finalmente plena indemnización. Se tomó nota además de que el segundo acuerdo de cooperación también preveía que, si el Tribunal de Limitación exigiese al Club el depósito de la cuantía de limitación, el Gobierno coreano sería responsable de depositar los pagos ya efectuados por el Club a los demandantes, y el Club depositaría el saldo entre los pagos ya efectuados y la cuantía límite.
- 3.9.6 Se tomó nota de que el Club había empezado a efectuar los pagos conforme al segundo acuerdo de cooperación y que hasta ahora se habían efectuado pagos de indemnización por KRW 13 400 millones (£5,57 millones) respecto de 51 reclamaciones.

#### NIVEL DE PAGOS

- 3.9.7 El Comité Ejecutivo recordó que en junio de 2008, en vista de la incertidumbre respecto a la cuantía total de reclamaciones potenciales, había decidido establecer el nivel de pagos al 35% de las reclamaciones reconocidas. El Comité tomó nota de que la estimación más reciente de los expertos del Fondo de 1992 de la cuantía total de las pérdidas causadas por el derrame era entre KRW 566 300 millones y KRW 601 300 millones (£272-289 millones) y que, en vista de esta información, el Director había propuesto mantener el nivel de pagos del Fondo al 35%, a revisar en la próxima sesión del Comité Ejecutivo.

#### *Decisión*

- 3.9.8 El Comité Ejecutivo decidió mantener el nivel de pagos del Fondo de 1992 al 35% de las cuantías evaluadas por el Club y el Fondo, a revisar en su próxima sesión.

#### INVESTIGACIONES SOBRE LA CAUSA DEL SINIESTRO

- 3.9.9 Se tomó nota de que, el 4 de septiembre de 2008, el Tribunal de Seguridad Marítima de Incheon había dictado su decisión sobre la causa del siniestro y que dicho Tribunal había dictaminado que tanto los remolcadores de Samsung como el *Hebei Spirit* fueron responsables del abordaje. Se tomó nota de que el Tribunal había dictaminado que el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* fueron también responsables en parte del abordaje entre el *Hebei Spirit* y el *Samsung N° 1*. Se tomó nota además de que varios acusados, entre ellos Samsung Heavy Industries, los capitanes de los remolcadores y el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* habían apelado contra la sentencia ante el Tribunal Central de Seguridad Marítima.

#### DOCUMENTO PRESENTADO POR LA REPÚBLICA DE COREA

- 3.9.10 El Comité tomó nota de la información facilitada por la República de Corea y presentada en el documento 92FUND/EXC.42/11/1.

- 3.9.11 La delegación de Corea agradeció a la Secretaría y al Skuld Club su cooperación durante la tramitación del siniestro.
- 3.9.12 La delegación de Corea señaló en su intervención dos errores materiales en los documentos presentados por el Director respecto al segundo acuerdo de cooperación (documento 92FUND/EXC.42/11, párrafo 5.4) y la investigación sobre la causa del siniestro llevada a cabo por el Tribunal de Seguridad Marítima del Distrito de Incheon (documento 92FUND/EXC.42/11/Add.1, párrafo 1.1) que se han corregido en esta Acta de las Decisiones (véanse párrafos 3.9.5 y 3.9.9 respectivamente).
- 3.9.13 El Comité tomó nota de que el Gobierno de Corea, a fin permitir rápidos pagos de indemnización a las víctimas, había decidido ponerse el último a la cola respecto de sus reclamaciones de indemnización en la cuantía de KRW 72 000 millones (£33,8 millones) y que esperaba que dicha cuantía se incrementase en el futuro.
- 3.9.14 El Comité tomó nota además de que el Gobierno de Corea había efectuado pagos de urgencia a residentes locales por un total de KRW 117 200 millones (£55 millones).
- 3.9.15 El Comité tomó nota de que, conforme a lo dispuesto en la Ley especial (véase sección 4 del documento 92FUND/EXC.42/11), que entró en vigor el 15 de junio de 2008, el Gobierno coreano había efectuado pagos adelantados por un total de KRW 12 900 millones (£6,1 millones), incluidos KRW 9 300 millones (£4,4 millones) para los residentes locales basados en una evaluación provisional del Fondo para costes de mano de obra contraídos de enero a febrero de 2008 y KRW 2 500 millones (£1,2 millones) para costes de limpieza contraídos por seis contratistas privados en diciembre de 2007. Se tomó nota además de que las autoridades municipales habían pagado a los residentes locales que intervinieron en las operaciones de limpieza KRW 4 470 millones (£2,1 millones). Se tomó nota asimismo de que, en caso de que tardase mucho la evaluación del Fondo de 1992 de los costes de mano de obra contraídos después de marzo de 2008, el Gobierno coreano pensaba efectuar pagos adelantados a los demandantes antes de recibir la evaluación de reclamaciones del Club y el Fondo.
- 3.9.16 El Comité tomó nota también de que el Gobierno coreano había prestado asistencia a contratistas privados de limpieza en forma de préstamos de un total de KRW 1 600 millones (£750 000) y que además llevaban a cabo un programa de obras públicas por valor de KRW 20 000 millones (£9,4 millones) para regenerar la economía local. También se tomó nota de que el Gobierno había ofrecido más apoyo financiero a las víctimas, como reducciones o exenciones de contribuciones de pensión nacionales, primas de seguro médico e impuestos sobre los ingresos.
- 3.9.17 El Comité tomó nota de que, a fin de evitar pagos dobles de indemnización a las víctimas, era esencial que el Gobierno coreano, el Club y la Secretaría del Fondo trabajasen en estrecha colaboración. Se tomó nota de que tenían lugar reuniones regulares entre representantes del Gobierno coreano y el Centro *Hebei Spirit* y que, a través de tales reuniones, las partes podrían hallar maneras razonables de facilitar indemnización a las víctimas, particularmente en los sectores de pesca y maricultura.

*Debate*

*Declaración del Representante de la provincia de Chungnam, República de Corea*

- 3.9.18 El Comité tomó nota de la declaración hecha por un representante de la provincia de Chungnam, que formaba parte de la delegación coreana. El delegado de esta provincia agradeció al Comité y a la Secretaría por la ayuda y cooperación prestadas para hacer frente a las consecuencias del siniestro del *Hebei Spirit*. Además, informó al Comité de una serie de iniciativas emprendidas por las autoridades locales en la provincia de Chungnam a fin de reactivar la economía de la zona, entre otras, la organización de una competición internacional de natación en el verano de 2008 para marcar la reapertura de las playas tras las operaciones de limpieza. El delegado informó también al Comité

de que se estaban organizando otras iniciativas en la zona, como entre ellas una celebración para los voluntarios y un Foro internacional del medio ambiente en Taean para marcar el primer aniversario del siniestro y un espectáculo floral en la primavera de 2009 al que estaban invitados todos los delegados.

#### *Intervención de la delegación india*

- 3.9.19 El Comité tomó nota de la declaración de la delegación india que consideraba necesario asegurarse de que se impartiese justicia a todas las víctimas de siniestros que puedan producirse en cualquier territorio, en las aguas territoriales o en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) o zona equivalente de cualquier Estado Miembro.
- 3.9.20 Dicha delegación manifestó que, si bien las víctimas de este siniestro de contaminación por hidrocarburos y el propietario del buque *Hebei Spirit* estaban protegidos por las disposiciones del régimen de responsabilidad e indemnización, a los miembros inocentes de la tripulación india del *Hebei Spirit*, es decir el capitán y el primer oficial se les había denegado la autorización de dejar la República de Corea, pese a que el Tribunal de Seguridad Marítima de Incheon había declarado que no eran ni culposos ni responsables del siniestro.
- 3.9.21 La delegación india hizo un llamamiento a las Autoridades coreanas para que faciliten la pronta liberación de la tripulación india del *Hebei Spirit*, es decir el capitán y el primer oficial.

#### *Intervención de la delegación de la República de Corea*

- 3.9.22 El Comité tomó nota de la declaración de la delegación coreana de que los miembros de la tripulación del *Hebei Spirit* no estaban autorizados a dejar la República de Corea en espera del resultado del procedimiento de apelación. Aquella delegación precisó que los miembros de la tripulación del *Hebei Spirit* no se encontraban detenidos ni en custodia, sino que estaban alojados en un hotel y tenían libertad para desplazarse al lugar que desearan en Corea y para ver a quien desearan.
- 3.9.23 Dicha delegación informó también al Comité de que la cuestión de la liberación de la tripulación del *Hebei Spirit* era un asunto legal que implica serias cuestiones sensibles en relación con el siniestro, que había causado una importante contaminación de la costa occidental de Corea.
- 3.9.24 Además, se informó al Comité de que el caso se había sometido a la consideración de un tribunal de apelación y que se esperaba el resultado de este procedimiento para noviembre de 2008.
- 3.9.25 La delegación de Corea informó al Comité de que se informaría sobre la postura tomada por la delegación de la India a su Gobierno y con el fin de facilitar el proceso de retorno de los miembros de la tripulación a la India.

### 3.10 Siniestro en Argentina

- 3.10.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información relacionada con el siniestro en Argentina que figura en el documento 92FUND/EXC.42/12.
- 3.10.2 Se recordó que una cantidad importante de hidrocarburos impactó la costa de Caleta Córdova, en la provincia de Chubut (Argentina) el 26 de diciembre de 2007, que afectó un total de 5,7 kilómetros de costa. También se recordó que contratistas locales bajo la supervisión del gobierno provincial emprendieron operaciones de limpieza en la costa.

#### PROCESOS JUDICIALES

- 3.10.3 El Comité recordó que el Tribunal de lo Penal de Comodoro Rivadavia (Argentina) inició investigaciones sobre la causa del siniestro. Se tomó nota de que el *Presidente Umberto Arturo Illia*

(*Presidente Illia*), que había estado cargando hidrocarburos en una boya de carga frente a Caleta Córdova, fue retenido y que una inspección del buque a cargo de las autoridades marítimas (Prefectura Naval) había revelado la existencia de un fallo en el sistema de lastre. Además, se observó que una inspección efectuada en el puerto de descarga también halló residuos de crudos en tres tanques de lastre.

- 3.10.4 Se tomó nota de que en marzo de 2008 el Tribunal de lo Penal dictó una sentencia preliminar, por la cual nombraba al representante del propietario del buque (superintendente), el capitán y otros oficiales del *Presidente Illia* partes responsables del siniestro. Se tomó nota de que el Tribunal consideró que, cuando el *Presidente Illia* cargaba crudo Escalante el 25 y 26 de diciembre de 2007 en una boya de carga frente a Caleta Córdova, una cantidad no establecida del petróleo que se estaba cargando penetró el sistema de lastre debido a un fallo en el conducto de lastre, la cual se derramó posteriormente. Asimismo, se tomó nota de que el petróleo derramado se había emulsificado con agua durante el proceso de deslastrado.
- 3.10.5 El Comité observó que las partes acusadas habían apelado contra la sentencia preliminar del Tribunal.

#### RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN DEL FONDO DE 1992

- 3.10.6 Se observó que la Provincia de Chubut había presentado una demanda de embargo por US\$50 millones (£28 millones) ante el Tribunal de lo Penal de Comodoro Rivadavia, pero que éste no hizo lugar a la demanda de embargo por motivos de procedimiento. Se observó, además, que la Provincia de Chubut presentó una reclamación de indemnización por un valor no cuantificado contra el capitán y el propietario del *Presidente Illia* por los daños ocasionados por el siniestro, incluidos los daños al medio ambiente. También se observó que el propietario del buque presentó argumentos para la defensa en los que negaba su responsabilidad en el derrame y solicitó al Tribunal que incluyera al Fondo de 1992 en el procedimiento.
- 3.10.7 El Comité tomó nota de que se prevén reclamaciones por costes de limpieza, pérdidas en los sectores de pesca y turismo y por daños ambientales.
- 3.10.8 Se tomó nota de que el límite de responsabilidad del propietario del *Presidente Illia* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se calculó en 24 067 845 de DEG (£20,8 millones) y de que era probable que los daños totales admisibles ocasionados por el derrame estuvieran dentro del límite de responsabilidad del propietario.
- 3.10.9 No obstante, se tomó nota de que el propietario del *Presidente Illia* y su aseguradora habían mantenido que el *Presidente Illia* no causó el derrame que impactó la costa y de que, si prosperase su defensa y se probase que el derrame procedía de un 'buque' como se define en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización desde el principio.

#### *Debate*

- 3.10.10 La delegación de Argentina confirmó que se había retenido el *Presidente Illia* en el puerto de descarga. Dicha delegación informó al Comité que la investigación sobre la causa del siniestro, llevada a cabo por la Sección de lo penal del Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia demostró que el derrame probablemente no procedía de la boya de carga y que se debía haber originado en el *Presidente Illia* o en otro buque. Aquella delegación señaló que, a raíz del siniestro, se presentaron reclamaciones de lo civil de las cuales se ocuparía la Sección de lo civil del Tribunal Federal.
- 3.10.11 Varias delegaciones pidieron al Director que confirmara si, en el caso de que el derrame procediera de un 'buque' distinto del *Presidente Illia*, se aplicaría el Convenio del Fondo de 1992 y, en consecuencia, el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización desde el principio.

3.10.12 El Director señaló que la Secretaría seguiría al tanto de las novedades al respecto de este siniestro y de que, si se probase que el derrame procedía de un 'buque' distinto del *Presidente Illia* y si no pudiera establecerse qué buque era, el Fondo de 1992 tendría, en principio, que pagar indemnización desde el inicio.

### 3.11 Nº7 Kwang Min

3.11.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información relativa al siniestro del *Nº7 Kwang Min* que se indica en el documento 92FUND/EXC.42/13.

3.11.2 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 fueloil pesado de un tanque de carga averiado.

3.11.3 Se recordó que el Fondo había liquidado todas las reclamaciones de indemnización resultantes de este siniestro en un total de KRW 1 900 millones (£1,1 millones), excepto dos. Se recordó además que dos maricultores de algas habían incoado una acción judicial contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.

## PROCESOS JUDICIALES

3.11.4 Se recordó que el propietario del *Nº1 Chil Yang* había constituido un fondo de limitación, de conformidad con las leyes de Corea. Se recordó además que el Director había encargado a los abogados del Fondo que tomasen medidas para que el Fondo interviniese como demandante en los procesos de limitación a fin de recobrar, en la medida de lo posible, las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro. Se recordó también que, en abril de 2007, las reclamaciones del Fondo de 1992 se habían registrado en el Tribunal del distrito de Busan (Tribunal de Limitación).

3.11.5 Se recordó que, en agosto de 2007, el Tribunal de Limitación había pronunciado su decisión respecto del procedimiento de limitación pero que, en septiembre de 2007, los dos demandantes habían incoado un proceso judicial con el objeto de desestimar la decisión sobre evaluación del Tribunal de Limitación.

3.11.6 Se tomó nota de que, en agosto de 2008, el Tribunal del distrito de Busan había confirmado la decisión del Tribunal de Limitación y había condenado a los propietarios de los dos buques a indemnizar a los demandantes conforme a la decisión sobre evaluación del Tribunal de Limitación.

3.11.7 El Comité tomó nota de que, si el propietario del *Nº7 Kwang Min* no pudiera pagar indemnización a los dos demandantes, el Fondo de 1992 seguiría siendo responsable de pagar indemnización a estos demandantes por la cuantía que determine el Tribunal de Limitación.

## 4 Futuras sesiones

4.1 La Asamblea decidió celebrar su 43ª sesión el 17 de octubre de 2008.

4.2 Se decidió que el Comité celebraría su sesión habitual de otoño durante la semana del 12 de octubre de 2009.

4.3 Se tomó nota de que se han tomado disposiciones provisionales con la OMI para celebrar las reuniones de los órganos rectores durante las semanas del 23 de marzo y del 15 de junio de 2009. Se tomó nota de que en la 13ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992, su Presidente había señalado, sin embargo, que la reunión de marzo sería breve de modo que la reunión no ocuparía la semana entera. El Comité Ejecutivo tomó nota de que la Secretaría prepararía las fechas de la reunión teniendo en cuenta la conveniencia de muchos delegados que asisten a las reuniones del Fondo y del Comité Jurídico de la OMI. El Comité tomó nota además de que la Secretaría junto con la Secretaría de la OMI explorarían la posibilidad de intercambiar la semana de la reunión con la del

Comité Jurídico (30 de marzo de 2009), que se escogerían las fechas exactas de las reuniones, en consulta con el Presidente pertinente, así como el comienzo y el final de la semana escogida a fin de evitar un espacio antes o después del Comité Jurídico. Se señaló además de que el hecho de cambiar la semana de la reunión de marzo necesitaría un cambio de fecha de la reunión de junio a fin de evitar que las reuniones de marzo y junio sean muy seguidas una de la otra.

**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.42/WP.1, fue aprobado a reserva de ciertas enmiendas.

---