



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

COMITÉ EJECUTIVO
44ª sesión
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.44/10
27 marzo 2009
Original: INGLÉS

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

(celebrada del 25 al 27 de marzo de 2009)

Presidente: Sr. Daniel Kjellgren (Suecia)

Vicepresidente: Sr. Patrick Tso Chi-hung (China (Región Administrativa Especial de Hong Kong))

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.44/1.

2 Examen de los poderes de los representantes

2.1 Estuvieron presentes los siguientes Miembros del Comité Ejecutivo:

Canadá	Francia	República de Corea
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	India	Suecia
Chipre	Italia	Trinidad y Tabago
España	Liberia	Uruguay
Filipinas	Qatar	
	Reino Unido	

2.2 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.44/2/1 que todos los Miembros del Comité Ejecutivo arriba mencionados habían presentado poderes que estaban en regla.

2.3 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Fiji	Malasia
Angola	Finlandia	México
Argelia	Gabón	Mozambique
Argentina	Ghana	Noruega
Australia	Granada	Países Bajos
Bahamas	Grecia	Panamá
Bélgica	Hungría	Polonia
Bulgaria	Irlanda	Portugal
Camerún	Islas Marshall	Singapur
Dinamarca	Japón	Turquía
Federación de Rusia	Kenya	Venezuela

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

Arabia Saudita	Ecuador	República Islámica del Irán
Bolivia	República Árabe Siria	Ucrania

2.5 Estuvieron representadas en calidad de observadores las organizaciones internacionales no gubernamentales siguientes:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
 BIMCO
 Cámara Naviera Internacional (ICS)
 Comité Marítimo Internacional (CMI)
 Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
 International Group of P&I Clubs
 International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)
 Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI)

3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992

3.1 Erika

3.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Erika* que se exponen en el documento 92FUND/EXC.44/3.

SITUACIÓN DE LAS RECLAMACIONES

3.1.2 El Comité tomó nota de que, al 12 de febrero de 2009, se habían presentado 7 131 reclamaciones de un total de €388,9 millones (£349,6 millones), que el 99,7% de estas reclamaciones se había evaluado y se habían efectuado pagos de indemnización de una cuantía total de €129,7 millones (£95,2 millones) respecto a 5 938 reclamaciones.

PROCESOS PENALES

3.1.3 Se tomó nota de que el Tribunal de lo penal de París había dictado sentencia en enero de 2008, hallando a las cuatro partes siguientes responsables en lo penal: el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la sociedad de clasificación (Registro Italiano Navale (RINA)) y Total SA. Se tomó nota igualmente de 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 había reconocido a los demandantes en el proceso de indemnización de las pérdidas económicas, daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y daños al medio ambiente. Se recordó también que las cuatro partes halladas responsables en lo penal y varias partes civiles habían apelado contra la sentencia.

- 3.1.4 Se recordó que, cuando se informó del asunto al Comité en la sesión de marzo de 2008, el Director había manifestado que la Secretaría tendría que estudiar la sentencia en detalle para analizar las consecuencias que podría 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 una acción de recurso contra cualquiera de las partes halladas responsables de los daños causados por el siniestro. Se recordó también que, en la sesión del Comité de junio de 2008, el Director había manifestado que sería difícil en aquella etapa determinar cuáles habrían sido las repercusiones de la sentencia, dado que había sido recurrida, y que sería más eficaz que la Secretaría examinase las consecuencias una vez que el Tribunal de Apelación se hubiese pronunciado.
- 3.1.5 El Comité tomó nota de que se esperaba que tuviese lugar una audiencia durante cinco semanas a partir del 5 de octubre de 2009.

Debate

- 3.1.6 Una delegación señaló que era preocupante que el Tribunal de lo penal de París hubiese acordado cuantías sustanciales de indemnización ignorando aparentemente las disposiciones de encauzamiento contempladas en el artículo III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC). Dicha delegación subrayó que, en su opinión, era importante que una vez que se ha dictado una sentencia definitiva en este proceso, la Secretaría analizaría las consecuencias que podría tener la sentencia para el régimen internacional de indemnización. Dicha delegación se mostró preocupada porque había una tendencia creciente en varios países a que los tribunales de lo penal otorgasen indemnización de daños causados por contaminación sin considerar el texto completo de las disposiciones establecidas en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 3.1.7 El Director explicó que la Secretaría seguía las novedades por intermedio del abogado francés del Fondo de 1992 y que, una vez dictada la sentencia definitiva, la Secretaría consideraría las consecuencias que tendría para el régimen internacional de indemnización. El Director indicó que, como de costumbre, la Secretaría consideraría también la posibilidad de una acción de recurso.
- 3.1.8 El Comité tomó nota de la intervención del abogado francés del Fondo de 1992, quien había recordado que la sentencia penal estaba sujeta a apelación, por lo que era demasiado pronto para sacar conclusiones y que, en su opinión, el juez de lo penal había tomado todas las precauciones para asegurarse de que la sentencia no contravenía las disposiciones de los Convenios. Se tomó nota de que al hacer responsable a Total de los daños causados por el siniestro, el Juez había tenido en cuenta que esta empresa del grupo Total no era el fletador del *Erika* y, en consecuencia, no estaba amparada por el artículo III.4 del CRC de 1992. Se tomó nota igualmente de que, en opinión del abogado francés del Fondo, una de las consideraciones del Tribunal de Apelación de lo penal sería el determinar si las partes halladas responsables de los daños causados por el siniestro estaban amparadas por el CRC de 1992.

PROCESOS JURÍDICOS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

- 3.1.9 Se recordó que 796 demandantes habían presentado acciones judiciales contra el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1992, que se habían alcanzado acuerdos extrajudiciales con una gran parte de los demandantes y que los tribunales habían dictado sentencias respecto de varias otras reclamaciones. Se tomó nota de que quedaban pendientes 28 acciones judiciales de unos 46 demandantes y que la cuantía total reclamada en las acciones pendientes, sin incluir las reclamaciones de Total, era de unos €25 millones (£22,5 millones).

SENTENCIAS JUDICIALES RESPECTO A RECLAMACIONES CONTRA EL FONDO DE 1992

- 3.1.10 El Comité tomó nota de dos sentencias dictadas por el Tribunal de Apelación de París, respecto a las reclamaciones de un ostricultor y de una empresa dedicada a la publicidad aérea, y de una sentencia del Tribunal de Apelación de Rennes respecto al empresario de un tren turístico, todas las cuales fueron favorables para el Fondo. Se observó en particular que, en la sentencia respecto al empresario

de publicidad aérea, el Tribunal de Apelación de París había reconocido que estaba justificado hacer una distinción entre los demandantes que trataban directamente con los turistas y que, por tanto, estaban directamente afectados por una disminución del número de turistas, y los demandantes que suministraban bienes o prestaban servicios a otras empresas del sector turístico pero no directamente a los turistas. Se observó también que así se evitaría el que las víctimas más afectadas por la contaminación, principalmente demandantes del sector pesquero, recibiesen una indemnización menor por sus pérdidas, beneficiándose los demandantes cuyas reclamaciones tenían una relación de causalidad más remota con recurso afectado por la contaminación.

Debate

- 3.1.11 Una delegación se mostró satisfecha de que los tribunales franceses hubiesen tenido en cuenta los criterios del Fondo para la admisibilidad de las reclamaciones, aunque en algunos casos los jueces hubiesen señalado que dichos criterios no eran vinculantes para los tribunales nacionales.

PROCESOS JUDICIALES DE LA COMUNA DE MESQUER CONTRA TOTAL

- 3.1.12 Se recordó que la Comuna de Mesquer había entablado una acción judicial contra Total ante los tribunales de Francia, en los cuales se había alegado que la carga a bordo del *Erika* era, conforme al Derecho europeo, residuos. Se recordó también que el Tribunal Supremo de Francia había remitido esta cuestión al Tribunal de Justicia Europeo (TJE), el cual había emitido su dictamen en junio de 2008.
- 3.1.13 Se tomó nota de que el Tribunal Supremo francés había dictado sentencia en diciembre de 2008, siguiendo el dictamen emitido por el TJE. Se tomó nota de que el Tribunal Supremo había concluido que el fueloil derramado y mezclado con agua de mar y sedimentos era un 'residuo' de acuerdo con el Derecho europeo, que el vendedor del fueloil y fletador del buque que lo transportaba podía ser considerado como 'productor' y como 'poseedor anterior' de dicho residuo si quedaba establecido que el vendedor/fletador había contribuido al riesgo de que ocurriese la contaminación causada por el naufragio, y que en determinadas circunstancias podía exigirse también que el productor del producto del que procedía el 'residuo' cargase con el coste de eliminación si se determinaba que había contribuido al riesgo de contaminación. Se tomó nota también de que el Tribunal Supremo había transferido el caso al Tribunal de Apelación de Burdeos para que decidiese si Total había contribuido, por su comportamiento, al riesgo de que ocurriese la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

Debate

- 3.1.14 Una delegación señaló que la Secretaría debía analizar en qué medida estas decisiones eran compatibles con los Convenios y que esperaba el informe del Directo al respecto.
- 3.1.15 Otra delegación señaló que las decisiones del TJE y del Tribunal Supremo francés que consideraban que el fueloil a bordo del *Erika* perdido accidentalmente podía constituir un 'residuo' una vez mezclado con agua de mar y sedimento, ya que podían sentar un precedente internacional por el cual la industria petrolera también fuese considerada responsable de las consecuencias de los derrames de hidrocarburos aunque los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 establecían el principio de responsabilidad exclusiva del propietario del buque.
- 3.1.16 El Comité tomó nota de una intervención del abogado francés del Fondo de 1992, quien mencionaba que las decisiones del TJE y del Tribunal Supremo francés sentaban un precedente internacional aplicable únicamente en el contexto europeo.

3.2 *Prestige*

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el siniestro *Prestige* que se indica en el documento 92FUND/EXC.44/4.

RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN EN ESPAÑA

- 3.2.2 Se tomó nota de que, al 11 de febrero de 2009, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 844 reclamaciones por un total de €1 020,7 millones (£917,5 millones), entre ellas 14 reclamaciones del Gobierno español por un total de €68,5 millones (£870,6 millones). Se tomó nota asimismo de que 761 (91,69%) de las reclamaciones que no eran del Gobierno español se habían evaluado en €3,9 millones (£3,5 millones) y que se habían efectuado pagos provisionales por un total de €27 327 (£474 000)^{<1>} respecto a 173 de las reclamaciones evaluadas. Se tomó nota también de que, de las reclamaciones restantes, tres esperaban aclaración, 168 esperaban respuesta del reclamante, 53 esperaban nueva documentación, se habían rechazado 413 (por un total de €29,9 millones (£26,9 millones)) y 19 fueron retiradas por los reclamantes.
- 3.2.3 Se recordó que la reclamación presentada por el Gobierno español por costes relativos a la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de €109,2 millones (£98,2 millones), se redujo a €24,2 millones (£21,8 millones) para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente. Se recordó además que en su sesión de febrero de 2006, el Comité Ejecutivo había decidido que algunos de los costes contraídos en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos procedentes del pecio, con respecto a la operación de taponar las fugas de hidrocarburos del pecio y diversas inspecciones y estudios que eran pertinentes para la evaluación del riesgo de contaminación presentado, eran admisibles en principio, pero que la reclamación por costes contraídos en 2004 en relación con la extracción de los hidrocarburos del pecio era inadmisibles (véase Informe Anual de 2006, páginas 111-114). Se tomó nota de que, de conformidad con la decisión del Comité Ejecutivo, la reclamación había sido evaluada en € 487 996,83 (£8,5 millones).
- 3.2.4 Se tomó nota de que los expertos del Fondo de 1992 estaban examinando las reclamaciones restantes del Gobierno español.

RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN EN FRANCIA

- 3.2.5 Se tomó nota de que, al 11 de febrero de 2009, se habían recibido 482 reclamaciones por un total de €109,7 millones (£98,6 millones) en la Oficina de reclamaciones en Lorient. Se tomó nota de que se habían evaluado 452 reclamaciones (94%) en €49,9 millones (£44,9 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €5 millones (£4,5 millones) al 30% de la cuantía valorizada respecto a 336 reclamaciones, y que 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 tomó nota además de que se han rechazado 54 reclamaciones por un total de €3,7 millones (£3,3 millones) porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdida debido al siniestro.

Debate

- 3.2.6 La delegación francesa señaló que la cuantía pagada en concepto de indemnización en Francia parecía relativamente baja y pidió una aclaración de la Secretaría sobre como se habían procesado las reclamaciones.
- 3.2.7 La Secretaría explicó que las razones de las cuantías relativamente bajas pagadas respecto a las reclamaciones en Francia se debía al hecho de que el nivel de pagos se había fijado sólo en el 30% de las cuantías valorizadas por el Fondo de 1992 y que la mayor reclamación era del Gobierno francés, que se ponía último a la cola.

<1> Se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes al calcular los pagos provisionales.

PROCESOS JUDICIALES EN ESPAÑA

Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 3.2.8 El Comité recordó que, poco después del siniestro, el Juzgado de lo penal de Corcubión había iniciado una investigación sobre la causa del siniestro para determinar si pudiera derivarse responsabilidad penal de los hechos. Se recordó que el Juzgado investigaba el papel del capitán, primer oficial y jefe de máquinas del *Prestige* y de un funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque hallase refugio en España.
- 3.2.9 Se tomó nota de que, en marzo 2009, el Juzgado de lo penal de Corcubión había decidido exonerar de responsabilidad al funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque hallase refugio en España y continuar el proceso contra el capitán, primer oficial y jefe de máquinas del *Prestige*.
- 3.2.10 Se tomó nota de que era probable que algunas de las partes en el proceso penal apelarían contra esta decisión.

Reclamaciones en el Juzgado

- 3.2.11 Se tomó nota de que unas 3 780 reclamaciones habían sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España) y que 608 de estas reclamaciones son de personas que han presentado reclamaciones directamente al Fondo de 1992, a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Se tomó nota de que el Juzgado ha facilitado detalles de las reclamaciones hechas en algunas de estas acciones judiciales, que están siendo examinados por los expertos contratados por el Fondo de 1992. Se tomó nota además de que 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 1 878 reclamantes o grupos de reclamantes.

PROCESOS JUDICIALES EN FRANCIA

- 3.2.12 Se tomó nota de que 232 reclamantes, incluido el Gobierno francés, habían entablado una acción judicial contra el propietario del buque, the London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club) y el Fondo de 1992, en 16 tribunales de Francia solicitando indemnización por un total aproximado de €131 millones (£117,8 millones), incluidos €67,7 millones (£60,9 millones) reclamados por el Gobierno. Se tomó nota, sin embargo, de que 199 reclamantes siguen con acciones pendientes en los tribunales, pidiendo indemnización por un total de €93,4 millones (£84 millones).
- 3.2.13 Se tomó nota además de que unos 140 reclamantes franceses, incluidas varias comunas, se han unido al proceso judicial en Corcubión, España.

Debate

- 3.2.14 Una delegación señaló que como el proceso judicial en relación con el siniestro del *Prestige* se había iniciado en un Juzgado español, el hecho de que se hayan entablado también acciones judiciales en relación con el mismo siniestro en Tribunales franceses parecía contravenir las disposiciones del Artículo IX 3) del CRC de 1992 que reza:

'Constituido que haya sido el fondo en virtud del artículo V, los tribunales del Estado en que se haya constituido el fondo serán los únicos competentes para dirimir todas las cuestiones relativas al prorrateo y distribución del fondo.'

- 3.2.15 La Secretaría explicó que el Juzgado de Corcubión todavía no había alcanzado una decisión sobre si el propietario del buque tendría derecho a limitar su responsabilidad y que por tanto el fondo de

limitación todavía no había sido establecido. Se explicó además que hasta ahora las sentencias en Francia habían sido a favor del Fondo y que por tanto todavía no había surgido la cuestión de la distribución de la cuantía de limitación.

PROCESOS JUDICIALES EN LOS ESTADOS UNIDOS

- 3.2.16 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.
- 3.2.17 Se recordó que 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, que el 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. Se recordó también que el Estado español ha apelado contra la decisión del Tribunal de Nueva York.
- 3.2.18 El Comité tomó nota de que en marzo de 2009, el Tribunal de Apelación había otorgado una moción permitiendo al Consejo de Defensa de los Recursos Naturales presentar un escrito en calidad de *amicus curiae*. Se tomó nota de que el Tribunal de Apelación había invitado a los Estados Unidos, por el Departamento de Justicia o el Departamento de Estado, a participar en la vista oral y presentar un escrito en calidad *amicus curiae* abordando las siguientes cuestiones:
- Si el CRC de 1992 se aplica a la acción de España contra la ABS;
 - Si la ABS, como Sociedad de Clasificación, entra dentro del ámbito de la disposición del CRC que exonera de responsabilidad 'el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque'; y
 - Si el CRC de 1992 requiere que la reclamación del Estado español contra la ABS sea adjudicada en un Estado Contratante del CRC de 1992.
- 3.2.19 El Comité tomó nota asimismo de que el 25 de marzo de 2009 había tenido lugar una vista en el Tribunal de Apelación.

3.3 Solar 1

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el siniestro del *Solar 1* que se indica en el documento 92FUND/EXC.44/5.

RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN

- 3.3.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de la situación de las reclamaciones que se indica en la sección 6 del documento 92FUND/EXC.44/5. Se tomó nota de que se han recibido unas 32 359 reclamaciones y se han efectuado pagos de un total de PHP 954 millones (£14,1 millones) respecto de 26 343 reclamaciones, sobre todo del sector de pesca.
- 3.3.3 Se tomó nota asimismo de que se prosigue 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 de las reclamaciones por pérdidas económicas de los sectores de maricultura y turismo.

LOS CONVENIOS DE 1992 Y EL STOPIA 2006

- 3.3.4 Se recordó que este es el primer siniestro en que interviene un buque inscrito en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006 con arreglo al cual el propietario del buque/asegurador había acordado voluntariamente incrementar la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 a 20 millones de DEG (£20,8 millones). El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 estaba recibiendo reembolsos periódicos del Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowner's Club).
- 3.3.5 El Comité tomó nota de que aunque parecía improbable, era muy difícil en esta coyuntura prever si la cuantía de indemnización pagadera respecto de este siniestro excederá del límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (£20,8 millones) y si el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización por encima de ese límite, si bien parecería poco probable.

3.4 Volgoneft 139

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información respecto al siniestro del *Volgoneft 139* que figura en los documentos 92FUND/EXC.44/6 presentado por el Director y 92FUND/EXC.44/6/1 presentado por la Federación de Rusia.

RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN

- 3.4.2 El Comité tomó nota de la información respecto a la situación de las reclamaciones que figuran en la sección 9 del documento 92FUND/EXC.44/6.
- 3.4.3 Se tomó nota de que se habían presentado reclamaciones por un total de RUB 8 193,9 millones (£162,3 millones) como consecuencia del siniestro y que los expertos del Fondo estaban examinando la documentación facilitada en apoyo de las diversas reclamaciones.

PROCEDIMIENTO DE LIMITACIÓN Y 'DÉFICIT DE SEGURO'

- 3.4.4. El Comité recordó que el buque pertenecía a JSC Volgotanker, que desde entonces había sido declarado en quiebra por el Tribunal de Comercio de Moscú. Se recordó asimismo que el propietario del buque estaba asegurado por Ingosstrakh (Federación de Rusia). Se recordó también que la cobertura de seguro estaba limitada a 3 millones de DEG (£2,9 millones), suma muy inferior al límite mínimo contemplado en el CRC de 1992 de 4,51 millones de DEG (£4,3 millones) y que, por tanto, había un 'déficit de seguro' de aproximadamente 1,5 millones de DEG (£1,4 millones).
- 3.4.5 Se recordó que, en febrero de 2008, el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado dictó un fallo declarando que el fondo de limitación había sido constituido mediante una carta de garantía de 3 millones de DEG (£2,9 millones). Se recordó también que, en mayo de 2008, el Tribunal de Apelación había confirmado el fallo del Tribunal de Arbitraje y que, en septiembre de 2008, el Tribunal de Casación de San Petersburgo y región de Leningrado había dictado una sentencia que desestimaba la apelación del Fondo de 1992 contra la decisión del Tribunal de Apelación y confirmaba que el fondo de limitación había sido constituido en la suma de 3 millones de DEG (£2,9 millones). Se recordó además que el Fondo había apelado contra esta sentencia ante el Tribunal Supremo en Moscú.
- 3.4.6 Se tomó nota de que en una audiencia, en diciembre de 2008, ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado, el Fondo de 1992 había solicitado de nuevo al Tribunal que dejase más tiempo a los expertos del Fondo para examinar las reclamaciones e iniciar discusiones con los demandantes, y que el Tribunal, en una decisión provisional, había acordado aplazar su examen del fondo de las reclamaciones hasta una audiencia fijada para fines de marzo de 2009. Se tomó nota además de que en la misma audiencia, el Fondo había presentado alegaciones solicitando al Tribunal de Arbitraje que reconsiderase su decisión anterior sobre el fondo de limitación del

propietario del buque por motivo de que las enmiendas a los límites de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 se habían publicado para entonces oficialmente, y que el Tribunal decidiría sobre este punto en la próxima audiencia en marzo de 2009.

- 3.4.7 El Comité tomó nota de que, en diciembre de 2008, el Tribunal Supremo había confirmado la decisión del Tribunal de Casación respecto al fondo de limitación del CRC. Se tomó nota de que el Fondo tendría que esperar ahora a que el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado examine su solicitud de reconsiderar su decisión anterior, que tendrá lugar en marzo de 2009.

Debate

- 3.4.8 Muchas delegaciones reiteraron su profunda preocupación y decepción de que el Gobierno ruso no hubiese aplicado correctamente los Convenios y de que aun no había una solución a esta cuestión, que había sido suscitada en reuniones anteriores.
- 3.4.9 Una delegación recordó que en el pasado se había encomendado al Director que se dirigiese por escrito a todos los Estados Miembros para saber si habían incorporado íntegramente los Convenios a los sistemas de su legislación nacional y preguntó cual había sido la respuesta del Gobierno ruso. Aquella delegación también manifestó que sería aconsejable examinar detenidamente el texto de los Convenios con el fin de asegurarse de que, en el futuro, los tribunales nacionales no tomasen decisiones en contradicción con los Convenios.
- 3.4.10 Una delegación preguntó si la Secretaría podría traducir las decisiones pertinentes de los Tribunales rusos y ponerlas a disposición del Comité, a fin de que las delegaciones pudiesen entender mejor las bases de las decisiones adoptadas.
- 3.4.11 Una delegación sugirió que si la decisión final de los tribunales rusos no resolvía la cuestión del déficit del seguro, la cuantía de déficit de seguro se dedujese, en este caso, a la hora de pagar la indemnización al Gobierno ruso, que según esa delegación la responsabilidad del Gobierno ruso era aplicar correctamente los Convenios
- 3.4.12 La delegación rusa manifestó que la cuestión del déficit de seguro estaba bajo consideración del Tribunal y que el Gobierno ruso no podría tener ninguna influencia en los tribunales, ya que los tribunales en Rusia son órganos independientes.

RECLAMACIÓN DE METHODIKA

- 3.4.13 Se recordó que, en una reunión en mayo de 2008, las autoridades rusas habían informado al Fondo de 1992 de que el Ministerio de Recursos Naturales había presentado una reclamación por daños ambientales de unos RUB 6 048,6 millones (£119,8 millones), y que esta reclamación se basaba en la cantidad de petróleo derramado, multiplicado por una cantidad de rublos por tonelada ('Methodika'). Se recordó también que la Secretaría había informado a las autoridades rusas de que una reclamación basada en una cuantificación abstracta de los daños calculada según un modelo teórico estaba en contravención del artículo I.6 del CRC de 1992 y, por lo tanto, no era admisible para la indemnización, 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 a fin de determinar si tenía derecho a indemnización, y en qué medida, en virtud de los Convenios.

Debate

- 3.4.14 Muchas delegaciones subrayaron que el uso de 'Methodika' para calcular los daños ambientales no era conforme a los Convenios y estaba en conflicto, en particular, con la definición de los daños debidos a la contaminación del artículo I.6 del CRC de 1992. Se señaló que el cálculo de los daños no debería basarse en modelos abstractos, que para evaluar una reclamación por daños ambientales

se necesitaba información detallada sobre las medidas de hecho tomadas y que sólo eran elegibles para indemnización las reclamaciones comprobadas.

- 3.4.15 La delegación rusa señaló que la reclamación calculada según la fórmula 'Methodika' no había sido presentada por el Ministerio de Recursos Naturales u otro ministerio, sino por una agencia responsable del medio ambiente. Dicha delegación indicó que la agencia había presentado la reclamación en el Tribunal antes de efectuar el cálculo real de los daños. Se indicó además que los tribunales rusos estaban al tanto de que la legislación que regula la aplicación de 'Methodika' admite también otros métodos para calcular los daños al medio ambiente, incluidos los costes contraídos en las operaciones de limpieza. Dicha delegación manifestó igualmente que la Agencia Medioambiental presentaría documentación a los FIDAC en apoyo de su reclamación.
- 3.4.16 La delegación rusa manifestó de nuevo que el Tribunal estaba estudiando la cuestión de la 'Methodika' y que el Gobierno ruso no podía tener ninguna influencia en los tribunales, ya que los tribunales en la Federación de Rusia son órganos independientes. Una delegación señaló que el demandante en este caso era un organismo gubernamental y que por tanto el Gobierno debería estar en condiciones de presentar la reclamación a los Tribunales sobre la base de los Convenios. Aquella delegación preguntó además si el Gobierno ruso estaba dispuesto a hacerlo.

CAUSA DEL SINIESTRO

- 3.4.17 Se recordó que la aseguradora había presentado al Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado la defensa de que el derrame fue resultado de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible y que, por lo tanto, no había de atribuirse al propietario del buque y su aseguradora responsabilidad por daños debidos a la contaminación causada por el derrame. Se recordó además que si se aceptase esta defensa, el Fondo de 1992 estaría obligado a pagar indemnización a las víctimas del derrame desde el principio.
- 3.4.18 Se tomó nota de que los expertos del Fondo estaban examinando las pruebas disponibles sobre la causa del derrame y que su conclusión provisional 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 recordó, sin embargo, que también habían concluido que no fue inevitable, en la medida en que el buque no debía haber sido expuesto a la tempestad como fue el caso.

DOCUMENTO PRESENTADO POR LA DELEGACIÓN RUSA

- 3.4.19 Se recordó que, en la sesión de octubre de 2008, el Comité Ejecutivo había pedido a la delegación rusa que presentara información adicional relativa a asuntos tales como la causa del siniestro del *Volgoneft 139*, las operaciones de limpieza y un mapa que muestre la zona afectada.
- 3.4.20 El Comité tomó nota de un folleto que figura en el anexo al documento 92FUND/EXC.44/6/1, presentado por la delegación rusa conforme a la petición, sobre los accidentes de buques ocurridos en el estrecho de Kerch el 11 de noviembre de 2007.
- 3.4.21 Se tomó nota de que los expertos del Fondo de 1992 estaban examinando la documentación presentada por la delegación rusa.

Debate

- 3.4.22 El Comité tomó nota de la presentación PowerPoint de la delegación rusa, que estaba basada en el documento 92FUND/EXC.44/6/1.
- 3.4.23 La delegación de la Federación de Rusia señaló que la finalidad de su presentación era meramente facilitar información y no influir en la decisión del Comité.

- 3.4.24 Varias delegaciones agradecieron a la delegación rusa la información facilitada respecto a las circunstancias en las que acaeció el siniestro.
- 3.4.25 Una delegación se refirió al hecho de que varios otros buques se habían hundido el día en que ocurrió el siniestro del *Volgoneft 139* y preguntó si la Secretaría había considerado si la contaminación al origen de las reclamaciones pudiese provenir de una fuente distinta del *Volgoneft 139*.
- 3.4.26 La delegación rusa explicó que las autoridades rusas habían efectuado investigaciones, con inspecciones submarinas de los otros buques que se habían hundido durante la tempestad, y habían verificado que no se había producido ningún escape de hidrocarburos de esos buques.
- 3.4.27 Una delegación expresó su preocupación por las diferencias de opinión que parecía haber entre la Federación de Rusia y la Secretaría respecto a la índole de la tempestad.
- 3.4.28 Una delegación señaló que aunque la tempestad en el momento del siniestro del *Volgoneft 139* había sido seria, su opinión preliminar era que no podía ser considerada como un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible en el sentido del artículo III. 2 a) del CRC de 1992.
- 3.4.29 Una delegación preguntó si había casos previos a los que se hubiese aplicado la disposición pertinente del Convenio y si existía material de referencia para determinar cuando una tempestad debía considerarse como un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible.
- 3.4.30 El Director señaló que la Secretaría no había considerado todas las posibles interpretaciones y aplicaciones del concepto de 'fuerza mayor' pero que hasta la fecha no estaba convencida del todo de que este fuese un caso de 'fuerza mayor'.
- 3.4.31 Una delegación hizo referencia al párrafo d) de la sección 8 en el documento 92FUND/EXC.44/6, que parecía sugerir que no existía un sistema apropiado de control y vigilancia de buques en el estrecho de Kerch. Esa delegación sugirió que la Secretaría podía examinar si ello facultaba al Fondo a tomar una acción de recurso o a invocar negligencia contributiva.
- 3.4.32 El Director aclaró que la sección 8 del documento 92FUND/EXC.44/6 se había redactado únicamente para reflejar el dictamen de los expertos técnicos contratados por el Fondo, por lo que no era posible hacer inferencias jurídicas a partir de ese texto. Sin embargo, aseguró al Comité que tomar una decisión sobre la posibilidad que hubiera negligencia contribuyente formaba parte de las funciones de la Secretaría.
- 3.4.33 La misma delegación se refirió también al hecho de que, en el momento del siniestro, el *Volgoneft 139*, parecía haber iniciado un viaje internacional y preguntó si existían reglamentos internacionales acerca de las operaciones que el buque habría tenido que cumplir en la zona del siniestro.
- 3.4.34 El Director explicó que la Secretaría estudiaría si había reglamentaciones internacionales aplicables a este siniestro.
- 3.4.35 La delegación rusa señaló que el texto de la sección 8 del documento 92FUND/EXC.44/6 debía rectificarse, ya que, en su opinión, el *Volgoneft 139* tenía el derecho de navegar en la zona en el momento del siniestro. Dicha delegación indicó también que, al contrario de lo que la sección del documento parecía sugerir, se disponía de sistemas apropiados de control en la zona del estrecho de Kerch en el momento del siniestro.
- 3.4.36 La delegación rusa expresó su aprecio y gratitud a Ucrania por su plena cooperación al facilitar la asistencia y facilidades necesarias para las operaciones de búsqueda y rescate y de limpieza durante el siniestro y después.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN OBSERVADORA DE UCRANIA

- 3.4.37 La delegación observadora de Ucrania hizo una declaración en relación con ciertas conclusiones que constan en el documento 92FUND/EXC.44/6/1, presentado por la Federación de Rusia, en particular respecto a comentarios formulados acerca de la reglamentación del tráfico y la vigilancia del fondeadero operado por Ucrania en el complejo de transbordo en el estrecho de Kerch, así como sobre la idoneidad del apoyo de Ucrania a la búsqueda y rescate en la zona.
- 3.4.38 Dicha delegación indicó que su intervención reflejaba los resultados de una investigación de los acontecimientos que tuvieron lugar en el estrecho de Kerch en noviembre de 2007, dirigida por la Comisión de Investigación establecida por el Ministro de Transporte y Comunicaciones de Ucrania.
- 3.4.39 La delegación de Ucrania señaló que la investigación había establecido que, el 9 de noviembre de 2007, el petrolero *Volgoneft 139* había procedido del Mar de Azov al estrecho de Kerch, siendo ambos regulados y vigilados por el Centro ruso de regulación del tráfico del Puerto de Kavkaz, siguiendo una ruta recomendada, antes de posicionarse en un fondeadero. Dicha delegación añadió que el buque había permanecido fondeado en esta posición en aguas interiores rusas hasta que se partió en dos y se hundió a las 03:39 horas el 11 de noviembre de 2007. Aquella delegación hizo hincapié en que desde el momento en que el *Volgoneft 139* había entrado en el estrecho de Kerch hasta su desaparición, había permanecido bajo el control y vigilancia de las autoridades rusas competentes.
- 3.4.40 La delegación observadora de Ucrania manifestó también que, de acuerdo con la investigación, el buque se perdió por haber estado expuesto a olas de alturas superiores a los límites de su diseño, y que la investigación había llegado a la conclusión además de que el capitán del buque debía estar al tanto de las condiciones peligrosas, dado que el Centro Meteorológico de Ucrania para el Mar Negro y el Mar de Azov había emitido una alerta sobre la proximidad de un ciclón y la previsión de olas de entre dos y cuatro metros de altura en el estrecho cuando el *Volgoneft 139* ingresó en el estrecho de Kerch el 9 de noviembre de 2007. Aquella delegación recordó al Comité que la navegabilidad del buque estaba limitada a olas de dos metros de altura y que las alertas meteorológicas se actualizaban con regularidad tanto por el Centro Meteorológico ucraniano como por el Centro Ucraniano de Regulación del Tráfico Marítimo de 'Kerch'.
- 3.4.41 La delegación observadora de Ucrania indicó además que la investigación había concluido de que las acciones emprendidas por varias entidades ucranianas habían garantizado el éxito del rescate de la tripulación evitando una colisión de la parte flotante del buque tanque con otros buques en la zona. Aquella delegación hizo hincapié en que las alegaciones de idoneidad del Servicio Ucraniano de Búsqueda y Rescate en la zona carecían de fundamento y habían sido refutadas por los resultados de la investigación.
- 3.4.42 La delegación de Ucrania manifestó que, en síntesis, la investigación concluía que las causas del siniestro del *Volgoneft 139* habían sido las siguientes:
- a) El capitán ignoraba los requisitos de la Sociedad de Clasificación respecto a las condiciones y la zona de navegación, y no tomó acciones oportunas y apropiadas para dirigirse a una zona segura después de haber recibido las alertas meteorológicas;
 - b) el capitán del puerto de salida en la Federación de Rusia permitió que el buque fluvial se dirigiera a una región marítima donde las condiciones de navegación excedían sus limitaciones establecidas por la Sociedad de Clasificación;
 - c) el propietario del buque 'JSC Volgotanker' no se cercioró de condiciones seguras para la utilización del buque;

- d) había cierta ambigüedad respecto a la definición de la región de navegación identificada en el Certificado de Clasificación del buque expedido por el 'Registro Ruso de Buques Fluviales' de la Sociedad de Clasificación; y
- e) había condiciones meteorológicas extremas en la región en el momento del siniestro.

Debate

- 3.4.43 El Comité agradeció a la delegación de Ucrania por su exposición pormenorizada. Algunas delegaciones manifestaron que sería útil recibir información adicional de Ucrania.
- 3.4.44 Una delegación tomó nota con preocupación de que parecía haber una desafortunada diferencia de opiniones entre las dos administraciones en cuestión acerca de sus responsabilidades precisas sobre el buque en el momento del siniestro.

CONCLUSIONES DEL DEBATE

- 3.4.45 En la síntesis de los debates, el Presidente concluyó que aunque varias delegaciones habían manifestado su aprecio por la información suministrada por la delegación rusa en esta sesión, la mayor parte seguía preocupada por cuestiones de principio, en particular, el 'déficit de seguro' y la reclamación de 'Methodika'. Tomó nota también de que en lo referente a la causa del siniestro, seguía habiendo diferencia de opiniones respecto a si la tempestad durante la cual se hundió el *Volgoneft 139* podría dar lugar a una defensa por 'fuerza mayor' en virtud del CRC de 1992. Concluyó, por lo tanto, que el Comité no podía tomar la decisión de autorizarle a efectuar pagos de reclamaciones en esta etapa.

3.5 *Hebei Spirit*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el siniestro del *Hebei Spirit* que se indica en los documentos 92FUND/EXC.44/7 y 92FUND/EXC.44/7/Add.1, presentados por el Director y el documento 92FUND/EXC.44/7/1, presentado por la República de Corea.

RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN

- 3.5.2 Se tomó nota de que, al 26 de marzo de 2009, se habían presentado 3 489 reclamaciones de un total de KRW 500 300 millones (£250 millones). Se tomó nota además de que 258 reclamaciones se han evaluado en un total de KRW 47 186 millones (£23,6 millones), que 503 reclamaciones se habían rechazado y que el resto de las reclamaciones están siendo evaluadas o se ha pedido información adicional a los demandantes. Se tomó nota de que se esperan nuevas reclamaciones.

ACUERDOS DE COOPERACIÓN

- 3.5.3 Se recordó que, en julio de 2008, el propietario del buque, el Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) y el Gobierno coreano (Ministerio de Territorio, Transporte y Asuntos Marítimos (MLTM)) suscribieron un Segundo acuerdo de cooperación, con arreglo al cual el Club se había comprometido a pagar a los demandantes el 100% de las cuantías evaluadas hasta el límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1992, es decir 89,77 millones de DEG (£84,2 millones). Se recordó asimismo que, en contrapartida, el Gobierno coreano se comprometió a pagar en su totalidad las reclamaciones evaluadas por el Club y el Fondo de 1992, así como todas las cuantías concedidas por sentencias definitivas conforme al CRC de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992 que excedieran del límite para garantizar que todos los demandantes reciban finalmente plena indemnización. Se recordó que el Gobierno coreano se comprometió además a depositar la cuantía ya pagada por el Skuld Club a los demandantes si el Tribunal de Limitación exigiese el depósito del fondo de limitación.

- 3.5.4 Se tomó nota de que el Skuld Club había empezado a efectuar pagos conforme al Segundo acuerdo de cooperación y que, al 12 de marzo de 2008, el Skuld Club había efectuado pagos por un total de KRW 31 558 millones (£15,6 millones) respecto a 93 reclamaciones.

NIVEL DE PAGOS

- 3.5.5 Se recordó que las pérdidas derivadas de este siniestro se espera que excedan de la cuantía de limitación aplicable al *Hebei Spirit* conforme al CRC de 1992, a saber, 89,77 millones de DEG (£84,2 millones). Se recordó además que en marzo de 2008, en vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo había decidido que los pagos se limitasen de momento al 60% de la cuantía de los daños de hecho sufridos por cada demandante, según la evaluación de los expertos del Fondo de 1992. Se recordó, sin embargo, que en junio de 2008 el Comité Ejecutivo, en vista de la mayor incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones admisibles, había decidido reducir el nivel de pagos al 35% de las reclamaciones reconocidas y que en octubre de 2008 había decidido mantener el nivel de pagos al 35% de las reclamaciones reconocidas.
- 3.5.6 El Comité tomó nota de que la estimación más reciente de los expertos del Fondo de la cuantía total de las pérdidas causadas por el derrame era entre KRW 567 300 millones y KRW 602 300 millones (£280,03-297,30 millones) y que, en vista de esta estimación, el Director había propuesto mantener el nivel de pagos del Fondo de 1992 al 35%, a revisar en la próxima sesión del Comité Ejecutivo.

Decisión

- 3.5.7 El Comité Ejecutivo decidió, en vista de la incertidumbre que quedaba en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones admisibles, mantener el nivel de pagos del Fondo de 1992 al 35% de las cuantías evaluadas por el Club y el Fondo, a revisar en la próxima sesión.

PROCESOS PENALES

- 3.5.8 Se recordó que el 23 de junio de 2008 la Sección de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Seosan) había dictado sentencia al efecto de que i) el capitán de uno de los remolcadores fue condenado a tres años de prisión y una multa de KRW 2 millones (£1 000); ii) el capitán del otro remolcador fue condenado a un año de prisión; iii) el propietario/armador de los dos remolcadores, Samsung Heavy Industries (SHI), fue multado con KRW 30 millones (£16 600); iv) el capitán de la gabarra grúa fue hallado no culpable; y v) el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* también fueron hallados no culpables. Se recordó también que el Fiscal y el propietario de los remolcadores habían apelado contra la sentencia.
- 3.5.9 El Comité tomó nota de que en diciembre de 2008, el Tribunal penal de Apelación (Tribunal de Daejeon) había dictado sentencia, reduciendo la sentencia contra los capitanes de los dos remolcadores e invalidando las sentencias no culpables del capitán de la gabarra grúa y el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit*. Se tomó nota además de que el propietario del *Hebei Spirit* fue también multado con KRW 30 millones (£14 800) y que el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* habían sido detenidos. Se tomó nota también de que en enero de 2009, el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* fueron puestos en libertad bajo fianza, pero no se les permitió salir de la República de Corea.

PROCESOS CIVILES

Procedimiento de limitación del propietario del *Hebei Spirit*

- 3.5.10 Se tomó nota también de que en febrero de 2009, la Sección de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Limitación) dictó una orden para comenzar el procedimiento de limitación y que según la Orden de Limitación, las personas que tienen reclamaciones contra los propietarios del

Hebei Spirit deberán registrar sus reclamaciones antes del 8 de mayo de 2009, o de lo contrario los demandantes perderían sus derechos contra el fondo de limitación.

Procedimiento de limitación del propietario/armador de los dos remolcadores y de la gabarra grúa

- 3.5.11 Se tomó nota de que en diciembre de 2008, SHI había presentado una petición solicitando al Tribunal Central de Distrito de Seúl que dictase una orden que otorgase el derecho a limitar su responsabilidad en la cuantía de 2,2 millones de DEG.
- 3.5.12 Se tomó nota además de que el 24 de marzo de 2009, el Tribunal de Limitación dictó una orden para comenzar el procedimiento de limitación, habiendo fijado el fondo de limitación, inclusive los intereses legales, en KRW 5 600 millones (£2,8 millones) y había manifestado que las reclamaciones contra el fondo de limitación tendrían que registrarse antes del 19 de junio de 2009.
- 3.5.13 El Comité tomó nota de que, en vista de la cuantía fijada para el fondo de limitación, una recuperación del SHI se limitaría a sumas relativamente pequeñas.

DOCUMENTO PRESENTADO POR LA REPÚBLICA DE COREA

- 3.5.14 El Comité tomó nota del documento 92FUND/EXC.44/7/1 presentado por la República de Corea, esbozando el estado de las operaciones de limpieza, la investigación sobre la causa del siniestro, las consecuencias de la contaminación y las medidas especiales adoptadas por el Gobierno.
- 3.5.15 Se tomó nota de que en cuanto a la causa del siniestro, varios demandantes apelaron contra la decisión formulada en diciembre de 2008 por el Tribunal Central de Seguridad Marítima, y que el caso estaba pendiente en el Tribunal Supremo. Se tomó nota además de que tal vez transcurran varios meses antes de que el Tribunal Supremo dicte un fallo sobre la causa del siniestro.
- 3.5.16 Se tomó nota de que pese a los esfuerzos de limpieza, todavía se encontraba petróleo cerca del fondo marino a lo largo de la mayor parte de la costa afectada y que se continuaba descubriendo alquitrán en el fondo marino de los caladeros. Se tomó nota también de que, si bien el Fondo había recomendado la recuperación natural, los pescadores locales temen que se tarden decenios en recuperar naturalmente el medio marino de los caladeros, lo que dificultará la normalización de las actividades pesqueras. La delegación coreana pidió que el Fondo reconsidere la necesidad de una limpieza adicional artificial/mecánica y, si aún se considerara más apropiada la recuperación natural, entonces se precisa una explicación apoyada con datos objetivos basados en razones científicas, a fin de ayudar a persuadir a los pescadores locales para que entiendan la decisión.
- 3.5.17 Se tomó nota también de que se ha empleado un total de 600 000 días-hombre en trabajos de limpieza desde el comienzo del siniestro y que el pago de los costes de limpieza privada sigue siendo una cuestión de la mayor urgencia para las regiones afectadas. La delegación coreana pidió que el Fondo lleve a cabo un proceso de evaluación más eficiente y rápido a la luz del hecho de que los contratistas privados, que participaron activamente en las operaciones de limpieza ahora pasan dificultades económicas y también del hecho de que una considerable porción de sus reclamaciones se relaciona con los costes de alquiler de los buques de pesca propiedad de los residentes locales afectados.
- 3.5.18 Se tomó nota de que algunos pescadores locales habían manifestado que habían muerto vieiras a consecuencia del siniestro del derrame de hidrocarburos y que otros tipos de marisco habían sido afectados también. Se tomó nota también de que buscaban persistentemente una explicación para la causa de los recientes fenómenos. La delegación coreana pidió al Fondo su plena cooperación en este asunto.
- 3.5.19 Se tomó nota asimismo de que, supuestamente, la escala de la captura en los caladeros de Taean habían disminuido drásticamente desde el siniestro y que los pescadores locales se enfrentaban con dificultades para mantener su sustento y pedían que el Gobierno tomase medidas. La delegación

coreana pidió al Fondo su cooperación para examinar la causa de la reducción de la captura y que la tome en consideración al evaluar los daños de la contaminación por el petróleo.

- 3.5.20 En cuanto a las reclamaciones e indemnización del sector no pesquero se tomó nota de que el 83% de las reclamaciones evaluadas fueron rechazadas, lo que suscita profunda preocupación en el Gobierno coreano sobre si se puede recibir indemnización adecuada. Se tomó nota de que las reclamaciones parecen haber sido rechazadas por insuficiencia de documentos de apoyo objetivos, que es condición previa para recibir indemnización adecuada, pero que si se continúa aplicando los criterios actuales sin tener en cuenta las transacciones comerciales tradicionales y la realidad de la República de Corea, gran número de reclamaciones serán rechazadas, inclusive de demandantes de buena fe. La delegación coreana pidió a los Estados Miembros del Fondo y a la Secretaría que consideren de manera positiva otros métodos para probar los daños al tratar de pequeñas empresas que tuvieran dificultad al presentar juegos completos de documentos de apoyo.
- 3.5.21 Se tomó nota de que el 21 de enero de 2009, el Gobierno de la República de Corea concluyó el 'Memorando de Acuerdo (MOA) - Procedimiento para evitar pagos dobles' con el Centro *Hebei Spirit*, que es la oficina local de reclamaciones que actúa en nombre del Skuld P&I Club y los FIDAC. Se tomó nota también de que el MOA establece procedimientos de trabajo para impedir que el propietario del buque efectúe pagos dobles de indemnización, incluido el Skuld Club, y pagos adelantados del Gobierno.
- 3.5.22 La delegación coreana, en nombre del Gobierno de la República de Corea, expresó su aprecio por la cooperación demostrada por la Secretaría del Fondo al tratar del siniestro.

Debate

- 3.5.23 Varias delegaciones expresaron su preocupación porque la gran mayoría de las reclamaciones que se esperaba se presentasen en este siniestro serían de empresas muy pequeñas, y sugirieron que tal vez se considerase una manera más expeditiva de tramitar las reclamaciones para evaluar el gran número de pequeñas reclamaciones.
- 3.5.24 El Comité tomó nota de las observaciones del Director en el sentido de que, en vista del número sin precedentes de reclamaciones que se esperaba se presentasen en este siniestro, el Fondo consideraba maneras alternativas de evaluar las pequeñas reclamaciones, pero que en vista de las pruebas muy limitadas o no existentes presentadas, el Fondo tenía que tomar una decisión sobre si rechazar la gran mayoría de esas reclamaciones o ayudar a los demandantes a determinar sus pérdidas. El Comité tomó nota además de la opinión del Director de que el Fondo debía, siempre que fuera posible, elegir la segunda opción, pero que ello llevaría inevitablemente a retrasos en el proceso de evaluación.
- 3.5.25 El Comité tomó nota además de la observación del Director de que, aunque la Ley especial adoptada por el Gobierno coreano era un esfuerzo muy loable del mismo para aliviar las dificultades financieras de los demandantes, también había añadido una capa adicional de complejidad.

RECURSO CONTRA SAMSUNG C&T CORPORATION Y SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES

- 3.5.26 El Comité Ejecutivo continuó sus deliberaciones a puerta cerrada, conforme al artículo v) del Reglamento interior, a fin de considerar si el Fondo de 1992 debía continuar su recurso contra Samsung C&T Corporation and SHI en el Tribunal Marítimo de Ningbo en China. Durante la sesión a puerta cerrada de la que tratan los párrafos 3.5.27 a 3.5.29, sólo estuvieron presentes los representantes de los Estados Miembros del Fondo de 1992.
- 3.5.27 El Comité tomó nota de la presentación por el Director de la sección del recurso del documento 92FUND/EXC.44/7 (párrafo 13.3).

Decisión

- 3.5.28 El Comité refrendó la decisión tomada por el Director en enero de 2009 para iniciar acción de recurso contra Samsung C&T Corporation y SHI en el Tribunal Marítimo de Ningbo de China al mismo tiempo que el propietario y el asegurador del *Hebei Spirit*. El Comité decidió además que el Fondo de 1992 continuase este recurso.
- 3.5.29 Respondiendo a una declaración de la delegación coreana de que debía aplazarse una decisión sobre si continuar el recurso contra Samsung C&T Corporation y SHI en el Tribunal Marítimo de Ningbo en China a fin de dar tiempo a esa declaración para preparar un documento detallado que aclarase su postura sobre la cuestión, el Presidente manifestó que en el futuro cualquier delegación podía proponer la cuestión de nuevo y presentar un documento si lo desease.

3.6 Siniestro en Argentina

- 3.6.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el siniestro en Argentina que se indica en el documento 92FUND/EXC.44/8.
- 3.6.2 Se recordó que una cantidad importante de hidrocarburos impactó la costa de Caleta Córdoba, en la provincia de Chubut (Argentina) el 26 de diciembre de 2007.

PROCESOS JUDICIALES

- 3.6.3 Se recordó que el Tribunal de lo penal de Comodoro Rivadavia (Argentina) había iniciado una investigación sobre la causa del siniestro y que el Tribunal había dictado una sentencia preliminar, conforme a la cual el derrame tuvo su origen en el *Presidente Umberto Arturo Illia (Presidente Illia)*, que había estado cargando crudo en una boya de carga frente a Caleta Córdoba. Se recordó además que el propietario del buque y su aseguradora (West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club)) habían apelado contra esta sentencia, sosteniendo que el *Presidente Illia* no había causado el derrame que impactó la costa.

RECLAMACIONES DE INDEMNIZACIÓN

- 3.6.4 Se tomó nota de que se esperaban reclamaciones por costes de limpieza, pérdidas en los sectores de pesca y turismo y por daños al medio ambiente y que el West of England Club había informado al Fondo de 1992 de que prevé que la cuantía total de reclamaciones presentadas en su debido momento excederán del límite de responsabilidad del propietario del *Presidente Illia* con arreglo al CRC de 1992 (24 067 845 DEG (£24,3 millones)).

NOVEDADES RECIENTES

- 3.6.5 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 y el West of England Club habían sostenido discusiones y habían acordado que el propietario del buque pagaría las reclamaciones de indemnización evaluadas y aprobadas conforme a los principios establecidos en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 3.6.6 Se tomó nota de que también han acordado que si se establece, en última instancia, que los hidrocarburos que impactaron la costa no provenían del *Presidente Illia* sino de otra fuente, el propietario del buque y el West of England Club intentarían recuperar las cuantías de indemnización pagadas de la parte responsable del derrame, y si se demuestra que el derrame de hidrocarburos debió haber procedido de un petrolero distinto del *Presidente Illia*, el llamado 'derrame misterioso', el propietario del buque y el West of England Club recuperarían las cuantías de indemnización pagadas del Fondo de 1992.
- 3.6.7 Se tomó nota asimismo de que se han tomado disposiciones para que los representantes del West of England Club y el Fondo de 1992 se reúnan en Buenos Aires con los abogados y los expertos en abril de 2009.

Debate

- 3.6.8 La delegación de Argentina agradeció a la Secretaría la información presentada y manifestó que esperaba recibir a los representantes del Club y del Fondo de 1992 en la Argentina en abril.

4 Otros asuntos

Concesión de la categoría de observador

- 4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que se indica en el documento 92FUND/EXC.44/9 y decidió conceder la categoría de observador, con carácter provisional, a Bolivia, a la espera de la decisión de la Asamblea en su próxima sesión.
- 4.2 La delegación de Bolivia expresó su gratitud al Comité por haber concedido la solicitud de Bolivia de la categoría de observador con carácter provisional, y manifestó que esperaba que la Asamblea confirmaría esta decisión en su próxima sesión.

Publicaciones

- 4.3 El Director informó al Comité Ejecutivo que estaban ahora disponibles en español, francés e inglés las ediciones de diciembre de 2008 del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, las Orientaciones para presentar reclamaciones en el sector de pesca, maricultura y elaboración de pescado, y las Orientaciones Técnicas para evaluar las reclamaciones del sector de pesca, con especial referencia a las operaciones a pequeña escala sin pruebas de ingresos. Señaló que las tres publicaciones estaban disponibles para descargar del sitio web de los FIDAC, y que el Manual de Reclamaciones y las Orientaciones para presentar reclamaciones en el sector de pesca, maricultura y elaboración de pescado, estaban disponibles en forma impresa.

5 Aprobación de las Actas de las Decisiones

El proyecto de Actas de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que consta el documento 92FUND/EXC.44/WP.1, fue aprobado a reserva de determinadas enmiendas.
