



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota del Director

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo de las novedades respecto a este siniestro.
Resumen del siniestro hasta la fecha:	<p>El buque tanque <i>Prestige</i> matriculado en las Bahamas se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España). Se derramaron aproximadamente 63 200 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos tuvieron un impacto importante en empresas de pesca, acuicultura y turismo en España y Francia. Se llevó a cabo una amplia limpieza y medidas preventivas en España y Francia. También se tomaron medidas preventivas en Portugal.</p> <p>La aseguradora P&I del propietario del buque y el Fondo de 1992 han establecido Oficinas de Reclamaciones en La Coruña (España) y Lorient (Francia).</p> <p>Se han entablado acciones judiciales en España (sección 5) y en Francia (sección 6). Una causa judicial fue también incoada en los Estados Unidos por el Estado español contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación que certificó el <i>Prestige</i> (sección 9).</p>
Novedades:	<p>La situación más reciente de las reclamaciones es la siguiente: se han recibido reclamaciones por un total de €1 020,7 millones (£894,2 millones)^{<1>} en la Oficina de España (ver secciones 3.1 y 4) y reclamaciones por un total de €109,7 millones (£96,1 millones) en la Oficina de Francia (ver sección 3.2). Continúa el proceso de evaluar las reclamaciones tanto en España como en Francia.</p> <p>En marzo de 2009, el Juzgado de lo penal de Corcubión dictó una resolución judicial en la que declaraba concluida la instrucción del caso. De conformidad con la resolución judicial, el funcionario que había participado en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en</p>

<1> La conversión de monedas se ha hecho sobre la base de los tipos de cambio al 15 de mayo de 2009 (€1 = £0,8761) y 1 US\$ = 0,6363), excepto en lo que respecta a los pagos efectuados por el Fondo de 1992, en que la conversión se ha hecho al tipo de cambio en la fecha de pago.

España queda eximido de toda responsabilidad y continuarán los procesos contra el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas del *Prestige*. Algunas de las partes en el proceso penal han apelado contra esta decisión.

A finales de marzo de 2009, el Tribunal de Apelación de Burdeos dictó una sentencia (sección 7).

Ha habido más novedades en los procesos que tienen lugar en los Estados Unidos, mencionados anteriormente, entre el Estado español y la ABS (sección 9.2).

Medida que se han de adoptar:

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Prestige</i>
Fecha del siniestro	13.11.02
Lugar del siniestro	España
Causa del siniestro	Rotura y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 63 200 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	España, Francia y Portugal
Estado del pabellón del buque	Bahamas
Arqueo bruto (AB)	42 820 AB
Aseguradora P&I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club)
Límite CRC	€2 777 986 (£20 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite CRC + CF	€1 715 203 (£150,3 millones)
Indemnización	
Nivel de pagos	15 %/30 % a reserva de condiciones
España	Dos pagos al Gobierno español por un total de €15 millones (£91,7 millones) menos €1 millón (£800 000), a reserva de: <ul style="list-style-type: none"> • garantía bancaria • compromiso de pagar a todos los reclamantes en España
Francia	Nivel de pagos al 30% a reserva de que el Gobierno francés sea el último en la cola.
Portugal	Pago al Gobierno portugués de €328 488 (£222 600), correspondiente al 15 % de la evaluación de su reclamación por medidas preventivas. Se hará otro pago al Gobierno portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.
Reclamaciones pendientes	
España	Se están evaluando las 14 reclamaciones del Gobierno español. Otras 193 reclamaciones esperan respuesta del reclamante.
Francia	Se están evaluando 28 reclamaciones, incluida la del Gobierno francés.
Portugal	Sólo se ha presentado una reclamación, que se ha liquidado y pagado.
Procesos judiciales	
España	Proceso penal contra el capitán, el primer oficial, el jefe de máquinas y un funcionario del Estado, incluyendo unas 3 780 reclamaciones de indemnización. El funcionario ha sido exonerado en virtud de

	una resolución judicial.
Francia	Proceso civil en varios tribunales franceses (232 acciones).
Portugal	Proceso judicial entablado pero abandonado tras un acuerdo con el Gobierno portugués.
Estados Unidos	Proceso iniciado por el Estado español contra la ABS, Sociedad de Clasificación que certificó el <i>Prestige</i> .

2 El siniestro

- 2.1 El 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas, que transportaba 76 972 toneladas de fueloil pesado, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 30 kilómetros del Cabo Finisterre (Galicia, España). El 19 de noviembre, cuando estaba siendo remolcado para alejarlo de la costa, el buque se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa a una profundidad de 3 500 metros y la sección de popa a una profundidad de 3 830 metros. La rotura y el hundimiento derramaron una carga que se calcula en torno a 63 000 toneladas. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos del pecio a un ritmo decreciente. Posteriormente, el Gobierno español calculó que quedaban en el pecio aproximadamente 13 800 toneladas de carga.
- 2.2 Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados fueron a la deriva con los vientos y las corrientes por mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Los hidrocarburos contaminaron fuertemente la costa occidental de Galicia (España) y finalmente se desplazaron hasta el Golfo de Vizcaya, afectando a la costa norte de España y Francia.
- 2.3 En España se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra. También se efectuaron considerables operaciones de limpieza en Francia. Se emprendieron operaciones de limpieza en el mar en aguas de Portugal.
- 2.4 El *Prestige* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación debida a hidrocarburos en la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club).
- 2.5 Entre mayo y septiembre de 2004 se extrajeron unas 13 000 toneladas de carga de la sección de proa del pecio. Quedaban aproximadamente 700 toneladas en la sección de popa.
- 2.6 Para los detalles de las operaciones de limpieza y el impacto del derrame, se hace referencia al Informe Anual de 2003 (páginas 105 a 109).
- 2.7 Para los detalles de las investigaciones sobre la causa del siniestro, se hace referencia al Informe Anual de 2005 (páginas 116 a 121).

3 Reclamaciones de indemnización

3.1 España

- 3.1.1 Al 15 de mayo de 2009, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 844 reclamaciones por un total de €1 020,7 millones (£894,2 millones). Entre ellas figuran 14 reclamaciones del Gobierno español por un total de €68,5 millones (£848,5 millones). El cuadro a continuación presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones recibidas:

Categoría de reclamación	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	232	2 066 103
Limpieza	17	3 011 744
Maricultura	14	20 198 328
Pesca y marisqueo ^{<2>}	180	3 610 886
Turismo	14	688 303
Elaboradores/vendedores de pescado	299	20 833 227
Varios	74	1 775 068
Gobierno español	14	968 524 084
Total	844	1 020 707 743

3.1.2 Al 15 de mayo de 2009, 787 (94,82%) de las reclamaciones que no eran del Gobierno español se habían evaluado en €3,9 millones (£3,5 millones). Se han efectuado pagos provisionales por un total de €27 327 (£461 991)^{<3>} respecto a 173 de las reclamaciones evaluadas, fundamentalmente al 30 % de la cuantía valorizada. De las reclamaciones restantes, tres esperan aclaración, 166 esperan respuesta del reclamante, 27 esperan nueva documentación, se han rechazado 413 (por un total de €29,9 millones (£26,2 millones)) y 19 fueron retiradas por los reclamantes.

3.2 Francia

3.2.1 Al 15 de mayo de 2009, se habían recibido 482 reclamaciones por un total de €109,7 millones (£96,1 millones) de la Oficina de reclamaciones en Lorient. El cuadro a continuación presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones recibidas:

Categoría de reclamación	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	9	87 772
Limpieza	61	10 512 569
Maricultura	126	2 336 501
Marisqueo	3	116 810
Embarcaciones de pesca	59	1 601 717
Turismo	195	25 166 131
Elaboradores/vendedores de pescado	9	301 446
Varios	19	2 029 820
Gobierno francés	1	67 499 154
Total	482	109 651 920

3.2.2 De las 482 reclamaciones presentadas a la oficina de reclamaciones, se había evaluado el 94% al 15 de mayo de 2009. Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los reclamantes. Se habían evaluado 454 reclamaciones en €50 millones (£43,8 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €5,3 millones (£4,6 millones) al 30% de la cuantía valorizada respecto a 346 reclamaciones. Las reclamaciones restantes esperan respuesta de los reclamantes o están siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía valorizada. Se han rechazado 56 reclamaciones por un total de €3,8 millones (£3,3 millones) porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdida debido al siniestro.

^{<2>} Se ha retirado una reclamación de un total de €32 millones (£115,6 millones) de un grupo de 58 asociaciones a raíz de un acuerdo con el Gobierno español.

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

- 3.2.3 En mayo de 2004, el Gobierno francés presentó una reclamación de €67,5 millones (£59,1 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. El Fondo de 1992 y el London Club han evaluado provisionalmente la reclamación en €31,2 millones (£27,3 millones). El Gobierno francés ha facilitado nueva documentación desde entonces. Los expertos del Fondo están efectuando una nueva evaluación detallada de la reclamación.
- 3.2.4 Otras 61 reclamaciones, por un total de €10,5 millones (£9,2 millones), han sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Cincuenta y cuatro de estas reclamaciones se han evaluado en €4,6 millones (£4 millones). Se han efectuado pagos provisionales por un total de €1,2 millones (£1,1 millones) respecto de 41 reclamaciones al 30% de las cuantías valorizadas.
- 3.2.5 Ciento veintiséis reclamaciones han sido presentadas por ostricultores por un total de €2,3 millones (£2 millones) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. Los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992 han examinado estas reclamaciones, y al 15 de mayo de 2009, 120 de ellas, por un total de €2,4 millones (£2,1 millones), habían sido evaluadas en €468 231 (£410 220). Se han efectuado pagos por un total de €127 539 (£111 740) respecto a 86 de estas reclamaciones al 30% de las cuantías evaluadas.
- 3.2.6 La Oficina de reclamaciones ha recibido 195 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €25,2 millones (£22 millones). Ciento ochenta y cinco de estas reclamaciones habían sido evaluadas en un total de €12,9 millones (£11,3 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €3,7 millones (£3,2 millones) al 30% de las cuantías evaluadas con respecto a 149 reclamaciones.

3.3 Portugal

En diciembre de 2003, el Gobierno portugués presentó una reclamación de €3,3 millones (£2,9 millones) respecto a los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. Sobre la base de la documentación adicional presentada en febrero de 2005, el Gobierno portugués incrementó su reclamación en €1 millón (£876 100). La reclamación fue evaluada finalmente en €2,2 millones (£2 millones). El Gobierno portugués aceptó esta evaluación. En agosto de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago de €328 488 (£222 600), correspondiente al 15% de la evaluación definitiva (véase Informe Anual de 2006, páginas 103 a 106). Este pago no excluye un nuevo pago al Gobierno portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.

4 Reclamaciones del Gobierno español

4.1 Reclamaciones generales

- 4.1.1 El Gobierno español presentó un total de 14 reclamaciones por una cuantía de €68,5 millones (£848,5 millones). Las reclamaciones del Gobierno español se refieren a los costes contraídos respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, extracción de los hidrocarburos del pecio, pagos de indemnización efectuados en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional y los costes contraídos en dichas actuaciones (Reales Decretos-Ley)^{<4>}, desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración, costes relativos a campañas publicitarias, costes contraídos por administraciones locales y pagados por el Gobierno, costes contraídos por 67 ayuntamientos que habían sido pagados por el Gobierno, costes contraídos por las regiones de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y costes contraídos respecto al tratamiento de los residuos oleosos.
- 4.1.2 Los expertos del Fondo de 1992 están examinando las reclamaciones del Gobierno español.

<4> Para los pormenores respecto al plan de indemnización organizado por el Gobierno español se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 109 a 111.

4.2 Extracción de los hidrocarburos del pecio

4.2.1 La reclamación por la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de €109,2 millones (£95,7 millones), se redujo a €24,2 millones (£21,2 millones) para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente (véase párrafo 4.4.3).

4.2.2 En su sesión de febrero de 2006, el Comité Ejecutivo decidió 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 a 114). De conformidad con la decisión del Comité Ejecutivo, la reclamación ha sido evaluada en € 487 996,83 (£8,3 millones).

4.3 Pagos al Gobierno español

4.3.1 La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones (£336,2 millones) fue evaluada provisionalmente por el Director en diciembre de 2003 en €107 millones (£93,7 millones), y el Fondo de 1992 efectuó un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional. El Director hizo asimismo una evaluación general del total de los daños admisibles en España y concluyó que los daños admisibles serían de al menos €303 millones (£265,5 millones). Sobre esa base, y como lo autorizara la Asamblea, el Director efectuó un pago adicional de €11 505 000 (£8,5 millones), correspondiente a la diferencia entre el 15% de €383,7 millones o €5 555 000 y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, €16 050 000. Ese pago se efectuó contra una garantía bancaria que proporcionó el Gobierno español, que cubre la diferencia arriba mencionada (esto es €11 505 000), del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y asimismo el Gobierno español se comprometió a reembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea.

4.3.2 En marzo de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €6 365 000^{<5>} (£38,5 millones) al Gobierno español, conforme a la distribución de la cuantía pagadera por el Fondo de 1992 respecto al siniestro del *Prestige*, como le autorizara el Comité Ejecutivo en la sesión de octubre de 2005 (véase Informe Anual de 2006, páginas 103 a 106).

4.4 Avances en la evaluación

4.4.1 Han tenido lugar numerosas reuniones entre representantes del Gobierno español y el Fondo de 1992 y se ha facilitado considerable información nueva en apoyo de las reclamaciones del Gobierno. Continúa la cooperación con los representantes del Gobierno español y se está avanzando en la evaluación de todas las reclamaciones presentadas por el Gobierno.

4.4.2 En mayo de 2007 tuvo lugar una reunión con representantes del Gobierno español para discutir una evaluación provisional llevada a cabo en relación con las operaciones de limpieza en el mar y en la costa por los Ministerios de Defensa, Medio Ambiente y Fomento. El resultado de los interrogantes suscitados en esta evaluación provisional fue que el Gobierno español ha presentado más información, que han analizado los expertos del Fondo de 1992, y a este respecto se ha facilitado una reevaluación.

4.4.3 En junio de 2007, el Fondo de 1992 recibió más información del Gobierno español respecto a la cuantía de los fondos europeos que había recibido después del siniestro. El Fondo está examinando

^{<5>} Se autorizó al Director a pagar al Gobierno español €6 365 000 (£45,7 millones), pero como solicitara el Gobierno español, el Fondo de 1992 retuvo €1 millón a fin de efectuar pagos al nivel del 30% de las cuantías evaluadas respecto a las distintas reclamaciones que se habían presentado a la Oficina de Reclamaciones en España.

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

- 4.4.4 En noviembre de 2007 tuvo lugar una reunión con representantes del Gobierno español para discutir una evaluación provisional llevada a cabo en relación con las pérdidas sufridas en el sector de pesca a consecuencia del siniestro. El Gobierno español suscitó varias cuestiones que fueron analizadas por los expertos del Fondo de 1992. En febrero de 2008, se discutieron las cuestiones suscitadas por el Gobierno español con representantes del Gobierno.
- 4.4.5 Están en marcha nuevas discusiones entre los representantes del Gobierno español y el Fondo de 1992.

5 Acciones judiciales en España

5.1 Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 5.1.1 Poco después del siniestro, el Juzgado de lo penal de Corcubión (España) inició una investigación sobre la causa del siniestro para determinar si pudiera derivarse responsabilidad penal de los hechos. 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 entrase en un puerto de refugio en España.
- 5.1.2 En marzo de 2009, el Juzgado de lo penal de Corcubión dictó una resolución judicial en la que declaraba concluida la instrucción del caso. En la resolución judicial, el Juzgado exoneraba de responsabilidad al funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España y decidía continuar el proceso contra el capitán, primer oficial y jefe de máquinas del *Prestige*.
- 5.1.3 Algunas de las partes en el proceso penal han apelado contra esta decisión, solicitando que el Tribunal de Apelación declare nula la resolución del Juzgado de Corcubión respecto de la ausencia de responsabilidad del funcionario mencionado anteriormente. El Gobierno francés también ha presentado una apelación en la que solicita que varios empleados de la ABS sean inculcados y que se inicien también procesos en su contra.

5.2 Reclamaciones en el Juzgado

- 5.2.1 Unas 3 896 reclamaciones han sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España). Seiscientos cincuenta y cuatro 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. 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. La Oficina de Reclamaciones ha tramitado 249 de las reclamaciones presentadas al Juzgado, tres de las cuales han sido liquidadas y pagadas en una suma de €24 267 (£21 260).
- 5.2.2 Mil novecientos cuarenta y cuatro de estas reclamaciones han sido pagadas por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley^{<6>} o por el Fondo de 1992 a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Varios reclamantes que han sido pagados por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, han retirado sus reclamaciones de las acciones judiciales. Se espera que más reclamantes retiren sus acciones judiciales por la misma razón.
- 5.2.3 El Gobierno español ha entablado acción judicial en el Juzgado de lo penal de Corcubión en nombre propio y de las autoridades regionales y locales, así como en nombre de otros 1 878 reclamantes o grupos de reclamantes. Varios reclamantes han entablado también acciones judiciales y el Juzgado examina si esos reclamantes tienen derecho a unirse al proceso.

<6> El Gobierno español ha rechazado unas 397 reclamaciones, conforme a los Reales Decretos-Ley.

6 Proceso judicial en Francia

- 6.1.1 El Gobierno francés y otros 232 reclamantes han 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 €11 millones (£97,2 millones), incluidos €67,7 millones (£59,3 millones) reclamados por el Gobierno.
- 6.1.2 Treinta y nueve de estos reclamantes han retirado sus acciones, por consiguiente 193 reclamantes siguen con acciones pendientes en los tribunales, pidiendo indemnización por un total de €2,6 millones (£81,1 millones).
- 6.1.3 Los tribunales han otorgado la suspensión de los procedimientos en 28 acciones judiciales, bien para dar tiempo a las partes para que discutan sus reclamaciones fuera de los tribunales o hasta que se conozca el resultado de los procesos penales de Corcubión.
- 6.1.4 A finales de marzo de 2009, el Tribunal de lo civil de Burdeos dictó una sentencia (véase a continuación).
- 6.1.5 Unos 140 reclamantes franceses, incluidas varias comunas, se han unido al proceso judicial en Corcubión, España.

7 Sentencias de los Tribunales franceses

7.1 Tribunal de lo civil de Burdeos

- 7.1.1 El propietario de un balneario y un hotel ubicados cerca de Biarritz entabló acción judicial en el Tribunal de lo civil de Burdeos, reclamando indemnización de €571 270 (£500 490) por lucro cesante contraído a raíz del siniestro del *Prestige*. El Fondo de 1992 había evaluado las pérdidas en la cantidad de €183 983 (£161 190), basándose en los resultados obtenidos por el reclamante entre 2000 y 2002. El reclamante, que había basado su reclamación en un plan de negocios, mostró su desacuerdo con la evaluación del Fondo.
- 7.1.2 En una sentencia dictada en marzo de 2009, el Tribunal ratificó la evaluación de la reclamación realizada por el Fondo de 1992. También tomó nota de que toda indemnización relativa al siniestro del *Prestige* debía limitarse al 30% de la evaluación del siniestro. A la fecha de emisión del presente documento, el demandante no había apelado la sentencia.

8 Acciones judiciales en Portugal

El Gobierno portugués entabló acción judicial en el Juzgado Marítimo de Lisboa contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 reclamando indemnización de €4,3 millones (£3,8 millones). Tras el acuerdo sobre la reclamación referido en el párrafo 3.3, el Estado portugués retiró su acción en diciembre de 2006.

9 Acciones judiciales en los Estados Unidos

9.1 Información de fondo

- 9.1.1 El Estado español ha entablado acción judicial contra la American Bureau of Shipping (ABS) en el Tribunal federal de primera instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que en principio se estimó excederían de US\$700 millones (£445,4 millones) y posteriormente se estimó excederían de US\$1 000 millones (£636,3 millones). El Estado español ha sostenido, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación.

- 9.1.2 La ABS negó la alegación hecha por el Estado español y a su vez entabló acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado había sufrido daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. La ABS hizo una contrademanda y solicitó que se ordenara al Estado indemnizar a la ABS por toda cuantía que la ABS pudiera estar obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*.
- 9.1.3 Para los detalles de la defensa de inmunidad soberana, de la aportación de pruebas del expediente penal en Corcubión, de los registros financieros y de las comunicaciones por correo electrónico, se hace referencia al Informe Anual de 2007 (páginas 101 a 104) y al Informe Anual de 2008 (página 104).
- 9.2 Defensa de la ABS de que actuaba como 'el práctico o cualquier otra persona que, (...), preste servicios para el buque'
- 9.2.1 En agosto de 2005, la ABS presentó al Tribunal de Nueva York (Tribunal de Distrito) la solicitud de una sentencia sumaria desechando la querrela del Estado español. La ABS argumentó que era agente o empleado del propietario del buque o entraba en la categoría de 'el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque' y que por tanto, conforme al artículo III.4 a) y b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, a menos que los daños hayan sido originados por una acción u omisión de tales personas y, que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. La ABS ha sostenido además que, conforme al artículo IX.1 del CRC de 1992, toda acción de indemnización, como la cursada por el Estado español en el Tribunal de Nueva York, sólo se puede incoar en los tribunales de un Estado Contratante. Como los Estados Unidos no eran un Estado Contratante del CRC de 1992, y los daños debidos a contaminación habían ocurrido en España, la ABS ha sostenido que los tribunales de los Estados Unidos no eran competentes para escuchar la causa.
- 9.2.2 El Estado español se opuso a la solicitud de ABS, argumentando que las sociedades de clasificación no se pueden considerar agentes ni empleados del propietario del buque ni persona que presta servicios al buque, dentro del significado del artículo III.4 a) y b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 respectivamente. En cuanto al artículo III.4 b), España argumentó que 'cualquier otra persona' se refiere a una persona similar a un práctico o un tripulante en su relación con el propietario, que preste servicios del tipo prestado por un práctico o un tripulante del buque, y que interviene en la navegación o explotación del buque en la travesía del siniestro en cuestión. En apoyo de su argumento, el Estado español se basaba en la regla de construcción *ejusdem generis*, que dispone que, cuando una palabra o frase general sigue a una lista de personas o cosas específicas, la palabra o frase general ha de interpretarse para incluir solamente a las personas o cosas del mismo tipo que las enumeradas.
- 9.2.3 En apoyo de su moción, España presentó declaraciones de expertos jurídicos que habían asistido a las conferencias diplomáticas de 1969 y 1984, que habían adoptado el Convenio de Responsabilidad Civil y el Protocolo al respecto. Ambas declaraciones de expertos adoptan la postura de que no era intención que el artículo III.4 b) abarcara a las sociedades de clasificación.
- 9.2.4 El Estado español argumentó además que, como los Estados Unidos no eran signatarios del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, las disposiciones jurisdiccionales del artículo IX.1 del Convenio no eran vinculantes para sus tribunales.
- 9.2.5 En enero de 2008, el Tribunal de Nueva York aceptó el argumento de ABS de que ésta está comprendida en la categoría de 'otras personas que presten servicios para el buque' conforme al artículo III.4 b) del CRC de 1992. El Tribunal argumentó que el texto del tratado tenía que interpretarse de conformidad con el significado corriente dado a los términos del tratado en su contexto y a la luz de su objeto y fin. Argumentó además que no se aplica la regla de construcción *ejusdem generis* porque solamente ha de emplearse cuando hubiera incertidumbre respecto al significado de una cláusula particular en un estatuto. El Tribunal no halló incertidumbre o

ambigüedad en la redacción del artículo III.4 b) y, por consiguiente, halló que no tenía que referirse a *ejusdem generis*, historial de negociación u otras fuentes extrínsecas. El Tribunal argumentó asimismo que, conforme al artículo IX.1 del CRC de 1992, España solamente podía hacer reclamaciones contra la ABS en sus propios tribunales, y por consiguiente concedió la moción de la ABS de sentencia sumaria, desestimando la demanda del Estado español.

- 9.2.6 En su decisión, el Tribunal de Nueva York denegó además todas las mociones pendientes como no procesables ahora, excepto para las mociones pendientes sobre sanciones por el incumplimiento de España con solicitudes de aportación de pruebas relativas a correos electrónicos (véase párrafo 9.1.3).
- 9.2.7 El Estado español ha apelado contra la decisión del Tribunal de Nueva York.
- 9.2.8 La ABS ha apelado también contra la decisión del Tribunal de desestimar sus contrademandas por no tener jurisdicción. El Estado español ha presentado también una moción ante el Tribunal de Apelación solicitando que se desechase la apelación de la ABS.
- 9.2.9 Para los detalles de la apelación del Estado español y su petición de que el Fondo presente un escrito en calidad *amicus curiae* y la contraapelación de ABS, se hace referencia al Informe Anual de 2008 (páginas 104 y 105).
- 9.2.10 En marzo de 2009, el Tribunal de Apelación otorgó una moción permitiendo al Consejo de Defensa de los Recursos Naturales presentar un escrito en calidad *amicus curiae*. El Tribunal de Apelación también invitó a los Estados Unidos 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 de 1992 que exonera de responsabilidad 'al 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.
- 9.2.11 El Departamento de Justicia de los Estados Unidos rechazó la invitación del Tribunal a presentar observaciones sobre la interpretación del CRC de 1992, puesto que los Estados Unidos no son signatarios del Convenio. En cambio, el Departamento de Justicia realizó observaciones únicamente sobre la cuestión de si el CRC de 1992 podría privar a un tribunal de distrito de jurisdicción objetiva sobre la reclamación presentada por España contra la ABS. El Departamento de Justicia manifestó que el CRC de 1992, del que los Estados Unidos no son signatarios, no puede despojar a un tribunal de los Estados Unidos de la jurisdicción otorgada en virtud de un estatuto de los Estados Unidos. No obstante, el Departamento de Justicia expresó la opinión de que el juez del tribunal del distrito gozaría de libertad para examinar el CRC de 1992 en el contexto de una posible renuncia al del ejercicio de su jurisdicción en el caso. Si bien no se adopta ninguna postura sobre la disposición del CRC de 1992 relativa a la elección de jurisdicción, el Departamento de Justicia observó que dicha disposición podría considerarse análoga a una cláusula de elección de jurisdicción contractual en un contrato privado, y como tal, podría sentar las bases de una decisión judicial de renuncia a la jurisdicción. El Departamento de Justicia también sugirió que un tribunal del distrito gozaría de libertad para otorgar cortesía internacional a una disposición jurisdiccional de este tipo en un tratado internacional o para considerar la doctrina *forum non conveniens* y rechazar la jurisdicción basándose en dicha premisa.
- 9.2.12 La audiencia de apelación se celebró en marzo de 2009. Tanto España como la ABS acordaron que la base en la que se fundamenta la decisión del juez del tribunal del distrito de desestimar la reclamación del Estado español, es decir, que, en virtud del CRC de 1992, el tribunal del distrito de los Estados Unidos no tiene jurisdicción sobre el caso, era equivocada. España argumentó que este

error exigía la anulación del sobreseimiento de la actuación del tribunal del distrito, mientras que la ABS manifestaba que el Tribunal de Apelación podría ratificar el sobreseimiento basándose en otros motivos, al encontrar que el juez del tribunal del distrito había ejercido su facultad discrecional para renunciar a la jurisdicción, bien basándose en la ampliación de la cortesía a las disposiciones jurisdiccionales del CRC de 1992 o basándose en la doctrina *forum non conveniens*. El Tribunal de Apelación todavía no ha pronunciado sentencia.

10 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que:

- a) Tome nota de la información facilitada en este documento; y
 - b) dé al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a las cuestiones tratadas en este documento.
-