



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR16/3/2	
Original: INGLÉS	30 de marzo de 2016	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES20	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC66	•
Asamblea del Fondo Complementario	SA12	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.
Resumen del siniestro hasta la fecha:	<p>El <i>Prestige</i> se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España). Se derramaron aproximadamente 63 272 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos tuvieron repercusiones considerables en empresas dedicadas a la pesca, la acuicultura y el turismo en España y Francia, países en los que se llevó a cabo una limpieza exhaustiva y se aplicaron medidas preventivas. También se aplicaron medidas preventivas en Portugal.</p> <p>En virtud de la legislación española, pueden presentarse reclamaciones civiles en los procedimientos penales, ya que los tribunales de lo penal tienen que decidir no solamente sobre la responsabilidad penal sino también sobre la responsabilidad civil derivada de la acción penal. En noviembre de 2013, la Audiencia Provincial de La Coruña (sección de lo penal) dictó una sentencia en la que se determinaba que el capitán, el jefe de máquinas del <i>Prestige</i> y el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un lugar de refugio en España no eran responsables en lo penal de daños al medio ambiente. La Audiencia Provincial no concedió indemnización alguna a los reclamantes. Unas 19 partes han apelado contra la sentencia ante el Tribunal Supremo.</p> <p>En abril de 2010, Francia incoó una acción judicial contra American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación que certificó el <i>Prestige</i>. Los demandados han impugnado dicha acción alegando como fundamento la defensa de la inmunidad soberana. En marzo de 2014, el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos decidió que ABS reconoció su inmunidad soberana. Francia ha apelado contra la decisión.</p> <p>En octubre de 2012, el Fondo de 1992 interpuso un recurso contra ABS en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos. Los procedimientos se han suspendido en espera de una decisión final en los procedimientos judiciales incoados en España y en Francia.</p>
Novedades:	<p>En enero de 2016, el Tribunal Supremo español dictó su sentencia, tras considerar los recursos presentados contra la sentencia de la Audiencia Provincial. En la sentencia se determinó que el capitán era responsable en lo penal por los daños causados al medio ambiente, con responsabilidad civil.</p> <p>La sentencia confirma la absolución del jefe de máquinas del <i>Prestige</i> y del funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un lugar de refugio en España.</p>

La sentencia también determinó que el propietario del buque tenía responsabilidad civil subsidiaria y no tenía derecho a limitar su responsabilidad y que el London Club tenía responsabilidad civil hasta el límite de su póliza de seguro de US\$1 000 millones.

Se determinó que el Fondo de 1992 tenía responsabilidad civil dentro de los límites estipulados en el Convenio del Fondo de 1992.

En la sentencia se decidió diferir la cuantificación de los daños a favor de otro tribunal en una etapa posterior.

El capitán ha presentado una moción desestimando la sentencia del Tribunal Supremo, argumentando principalmente que la sentencia infringe sus derechos fundamentales de defensa, su derecho a un juicio con todas las garantías y su derecho a legalidad.

Medida que ha de adoptarse:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Prestige</i>
Fecha del siniestro	13/11/2002
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 de abanderamiento del buque	Bahamas
Arqueo bruto	42 820
Asegurador P&I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club)
Límite del CRC	€22 777 986
Límite del CRC y del Fondo	€171 520 703
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Nivel de pagos	15 % y 30% (a reserva de condiciones)
Indemnización	<p><u>España</u> Dos pagos al Gobierno español por un total de €115 millones menos €1 millón, a reserva de una garantía bancaria y el compromiso de pagar a todos los reclamantes en España. El importe total pagado en España hasta la fecha, incluyendo pagos a reclamantes particulares, asciende a €114,6 millones.</p> <p><u>Francia</u> Nivel de pagos al 30 %, a reserva de que el Gobierno francés sea el "último de la cola". El total pagado a reclamantes particulares en Francia asciende a €5,8 millones.</p> <p><u>Portugal</u> Pago de €328 488 al Gobierno portugués. En el caso de que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 incrementase incondicionalmente el nivel de pagos, se haría otro pago al Gobierno portugués.</p>

<p>Procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992</p>	<p><u>España</u> En enero de 2016 el Tribunal Supremo dictó su sentencia, determinando que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • el capitán era responsable en lo penal por los daños causados al medio ambiente, con responsabilidad civil; • el propietario del buque tenía responsabilidad civil subsidiaria y no tenía derecho a limitar su responsabilidad; • el London Club tenía responsabilidad civil hasta el límite de su póliza de seguro de US\$1 000 millón; • el Fondo de 1992 tenía responsabilidad civil dentro de los límites estipulados en el Convenio del Fondo de 1992. <p><u>Francia</u> Quedan aún pendientes acciones civiles presentadas por 120 reclamantes en varios tribunales franceses.</p> <p><u>Portugal</u> Se entablaron procedimientos judiciales pero se abandonaron tras un acuerdo con el Gobierno portugués.</p>
<p>Recursos</p>	<p><u>Estados Unidos</u> El Estado español incoó una acción judicial contra ABS, la sociedad de clasificación que certificó el <i>Prestige</i>. En un fallo definitivo, el Tribunal de Apelaciones rechazó la reclamación presentada por España.</p> <p><u>Francia</u> Francia ha incoado una acción judicial contra ABS. El Fondo de 1992 también ha incoado una acción judicial contra ABS para evitar que caduque su derecho de obtener un reembolso de la sociedad de clasificación.</p>

2 Introducción

Los antecedentes relativos a este siniestro se resumen supra y se ofrecen más pormenorizados en el anexo.

3 Nivel de pagos

En la sección 4,4 del anexo se facilita información pormenorizada sobre el nivel de pagos.

4 Reclamaciones de indemnización

4.1 España

4.1.1 En la sección 6.1 del anexo se facilita información pormenorizada sobre las reclamaciones presentadas en España.

4.1.2 La oficina de tramitación de reclamaciones de La Coruña recibió 845 reclamaciones por un total de €1 037 millones. Estas incluyen 15 reclamaciones del Gobierno español por un total de €984,8 millones.

4.1.3 Las reclamaciones, sin incluir las del Gobierno español, se han evaluado en €3,9 millones. Las reclamaciones del Gobierno español se han evaluado en €300,2 millones. El Gobierno español no estuvo de acuerdo con esta evaluación y ha decidido mantener su reclamación en el tribunal contra el Fondo de 1992 y otras partes.

4.1.4 Se han efectuado pagos por un total de €666 935 al 30 % de la cuantía evaluada, teniendo en cuenta la ayuda recibida, con respecto a las reclamaciones de particulares presentadas en la oficina de tramitación de reclamaciones y en el tribunal. Se han efectuado pagos al Gobierno por un total de €114 millones (véase el párrafo 6.1.6 del anexo).

4.2 Francia

- 4.2.1 En la sección 6.2 del anexo se facilita información pormenorizada sobre las reclamaciones presentadas en Francia.
- 4.2.2 La oficina de tramitación de reclamaciones en Burdeos recibió 482 reclamaciones por un total de €109,7 millones. Entre estas figuran las reclamaciones del Gobierno francés por un total de €67,5 millones.
- 4.2.3 Las reclamaciones de particulares presentadas a la oficina de tramitación de reclamaciones se evaluaron en €19 millones. Tras varios exámenes, la reclamación presentada por el Gobierno francés se ha evaluado finalmente en €42,2 millones. El Gobierno francés no está de acuerdo con esta evaluación y ha decidido seguir con su reclamación en el tribunal contra el Fondo de 1992 y otras partes.
- 4.2.4 Se han efectuado pagos provisionales por un total de €5,8 millones a reclamantes particulares. No se ha efectuado pago alguno al Gobierno francés puesto que es el último de la cola.

4.3 Portugal

- 4.3.1 El Gobierno portugués presentó una reclamación por un total de €4,3 millones respecto de los costes contraídos en limpieza y medidas preventivas.
- 4.3.2 La reclamación del Gobierno portugués fue finalmente evaluada en €2,2 millones. El Gobierno portugués estuvo de acuerdo con la evaluación y desistió de la acción judicial incoada contra el Fondo de 1992 ante el tribunal portugués.
- 4.3.3 El Fondo de 1992 efectuó un pago de €328 488 al Gobierno portugués, correspondiente al 15% de la evaluación final.

5 Procedimientos penales en España

RECLAMACIONES CIVILES EN LOS PROCEDIMIENTOS PENALES

- 5.1 En virtud de la legislación española, pueden presentarse reclamaciones civiles en los procedimientos penales, ya que la Audiencia Provincial tiene que decidir no solamente sobre la responsabilidad penal sino también sobre la responsabilidad civil derivada de la acción penal.
- 5.2 El Fondo de 1992 ha sido parte en los procedimientos desde el principio, con responsabilidad civil objetiva en virtud del Convenio del Fondo de 1992.
- 5.3 En los procedimientos penales entablados ante el Juzgado penal de Corcubión se presentaron 2 531 reclamaciones. Tal cifra incluye una acción judicial incoada por el Gobierno español, no solo en su nombre, sino también en nombre de algunas autoridades regionales y municipales y de varios otros reclamantes o grupos de reclamantes. En la cifra mencionada también se incluyen 174 reclamaciones de partes francesas, incluido el Gobierno francés.
- 5.4 La cuantía total reclamada en los procedimientos penales entablados en España es de €2 317 millones, incluidos unos €1 214 millones reclamados por daños puramente ambientales, principalmente por el Gobierno español, y unos €2,37 millones reclamados por daños morales por una serie de personas. Sin embargo, el Ministerio Fiscal español todavía argumenta que el daño total en España como resultado del siniestro asciende a €4 328 millones y en Francia a €108,7 millones, en virtud de un estudio teórico sobre las consecuencias económicas del siniestro del *Prestige*, que incluye la reclamación del Gobierno español.
- 5.5 Algunos reclamantes han argumentado que, como sus reclamaciones no eran contra el Fondo de 1992 sino contra quienquiera que resultase responsable en lo penal, no deberían aplicarse los criterios de admisibilidad aplicables en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 en

estos procedimientos. Se ha argumentado además que el propietario del buque no debería tener derecho a limitar su responsabilidad.

- 5.6 En sus intervenciones, el Fondo de 1992 ha defendido la aplicación de los Convenios en los procedimientos.

SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL (SECCIÓN DE LO PENAL)

- 5.7 La Audiencia Provincial de La Coruña dictó una sentencia el 13 de noviembre de 2013, en la que se determinaba que el capitán y el jefe de máquinas del *Prestige* y el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un lugar de refugio en España, no eran responsables penalmente por daños al medio ambiente. Por lo tanto, la sentencia no concede ninguna indemnización a los reclamantes.

RECURSO DE CASACIÓN

- 5.8 Unas 19 partes han presentado recursos ante el Tribunal Supremo, incluidos los Gobiernos español y francés, algunos reclamantes particulares de España y autoridades locales y regionales de Francia. De esas partes, solamente 12 buscan indemnización, a saber, los Gobiernos español y francés, una autoridad regional española, una autoridad regional francesa, siete particulares y el Fiscal general, que representa a todas las víctimas del derrame en los procedimientos.
- 5.9 El Fondo de 1992 se constituirá en los procedimientos ante el Tribunal Supremo como parte con responsabilidad civil objetiva en virtud del Convenio del Fondo de 1992 y ha presentado alegatos defendiendo la aplicación de los Convenios.
- 5.10 El London Club no asistió a las audiencias. El Tribunal Supremo ordenó que la sentencia de la Audiencia Provincial se notificase al Club.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO

- 5.11 En enero de 2016 el Tribunal Supremo español dictó su sentencia tras considerar los recursos presentados contra la sentencia de la Audiencia Provincial. La sentencia del Tribunal Supremo enerva la sentencia de la Audiencia Provincial. La sentencia se puede encontrar en la sección Siniestros del sitio Web de los FIDAC, de la cual también hay disponible una traducción completa en inglés y en francés. En los párrafos a continuación se presenta un resumen de la sentencia.
- 5.12 Responsabilidad penal

El capitán

- 5.12.1 Se determinó que el capitán era culpable de un delito contra el medio ambiente. La sentencia confirma la absolución del jefe de máquinas del *Prestige* y del funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un lugar de refugio en España.
- 5.12.2 El Tribunal consideró que el capitán, en calidad de persona responsable de la seguridad de navegación del buque, incluyendo la prevención de contaminación, era responsable de la idoneidad de los equipos del buque, de la realización de las reparaciones esenciales para seguridad de navegación y especialmente responsable del control del peso de la carga. El Tribunal determinó que el capitán había incumplido su deber de cuidado, de modo temerario en cuanto a la importancia de los recursos naturales afectados y la previsibilidad del riesgo. El riesgo era previsible en relación al tipo y a la cantidad de hidrocarburos transportados. En particular, el capitán:
- a) Estuvo de acuerdo en iniciar la travesía en un momento en el cual era previsible que habría condiciones meteorológicas adversas, dada la zona en la cual el buque había de navegar (el océano Atlántico) y la época del año (invierno).

- b) Estaba previsto que la travesía del buque a San Petersburgo sería la última travesía del *Prestige*. El buque estaba envejecido y tenía deficiencias operativas. Sin embargo, el capitán acordó asumir el mando del buque para una travesía adicional con conocimiento de la condición del buque:
- el piloto automático no funcionaba y por lo tanto solamente la navegación manual era posible;
 - algunos serpentines de la calefacción destinados a calentar el cargamento para permitir su manejo no funcionaban. Esta condición impidió el trasvase interno de los hidrocarburos; y
 - el sistema de remolque era anticuado y estaba inutilizado.
- c) El capitán permitió la sobrecarga del buque con un exceso de más de 2000 toneladas de cargamento, lo cual hizo que el buque excediese su calado permitido. Esto no solamente contravino la normativa de seguridad sino también incrementó el riesgo de navegación. El exceso de calado también hizo que las operaciones de salvamento fuesen más difíciles y no permitió el remolque seguro del buque.
- d) El capitán se colocó en una situación en la cual no podía garantizar la seguridad del buque ante un fuerte contratiempo como el fallo estructural que determinó el colapso de la maquinaria y la fractura del casco. Tales fallos son probables en un buque tan envejecido, aun cuando una Sociedad de Clasificación haya certificado que el buque es apto para la navegación.
- e) El *Prestige* había sido descalificado por no cumplir las exigencias de dos empresas petroleras importantes.
- f) Cuando el fallo estructural fracturó el casco, el capitán usó agua de mar como lastre para adrizar el buque y salvar la escora. Sin embargo, debería haber sabido que el peso resultante incrementaría el sufrimiento en el buque y que eventualmente causaría su fractura. La alternativa hubiese sido hacer un trasvase interno de los hidrocarburos, pero eso no fue posible debido a la calefacción defectuosa. Si hubiese estado en plena operatividad hubiese facilitado el manejo de la carga.
- g) La desobediencia del capitán ante las autoridades también incrementó el riesgo del derrame.

5.12.3 Se dictó una sentencia de dos años de prisión al capitán, pero dado el plazo ya cumplido, es muy poco probable que tenga que cumplirla.

El jefe de máquinas

5.12.4 Con respecto al jefe de máquinas, el Tribunal Supremo confirmó la sentencia de la Audiencia Provincial, que no había encontrado ninguna prueba de incumplimiento por parte del jefe de máquinas de sus obligaciones de control, inspección, conservación y mantenimiento del buque, y había concluido que si se podía atribuir cualquier negligencia al jefe de máquinas, no llegaría al grado de seriedad requerido por el delito de negligencia penal contra el medio ambiente, especialmente teniendo en cuenta que estaba subordinado al capitán.

El funcionario (Director General de la Marina Mercante)

5.12.5 Con respecto al funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un lugar de refugio en España, el Tribunal Supremo confirmó la sentencia de la Audiencia Provincial, que había determinado que sus acciones, erróneas como se podrían considerar en vista de su resultado, no reúnen los elementos para ser considerados un delito contra el medio ambiente y daño criminal. En la sentencia, el tribunal consideró lo siguiente:

- Ante una situación de emergencia, previo asesoramiento, el funcionario tomó una decisión discutible pero parcialmente eficaz, lógica y prudente. Su conducta no se puede calificar como delictiva y tampoco como meramente negligente, porque la decisión fue consciente, meditada dentro del desastre ocurrido que no provocó la Administración española.

- No se puede considerar negligente a alguien que tome una decisión técnica en una situación de emergencia, debidamente asesorado, aun cuando el resultado de la decisión no sea el esperado o se demuestre después su desacierto.
- El funcionario actuó de conformidad con la ley nacional española, que estipula que el peligro de hundimiento, bien dentro de un puerto o bien en una zona en la que España ejerza derechos de soberanía o jurisdicción, o el riesgo notorio para las personas, los bienes o el medio ambiente, son causas que permiten impedir o evitar la entrada o la permanencia de un buque en un puerto o un lugar donde perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. Además, los convenios internacionales permiten a los Estados costeros tomar todas las medidas necesarias para proteger la costa y los intereses conexos contra la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un siniestro marítimo.
- El buque estaba sin gobierno porque la maquinaria se había parado y avanzaba amenazante hacia la costa española. Se tomó entonces la decisión de remolcarlo alejándolo de la costa dado el riesgo de encallamiento contra el litoral que hubiese provocado un derrame concentrado e intenso de consecuencias sumamente peligrosas para el mar, los recursos naturales y todas las actividades relacionadas con uno y otros.
- La posibilidad de remolcar el buque a un lugar de refugio en varios puertos se había examinado pero se había vetado por ser sumamente arriesgado que entrañaba en atención al estado del buque, en particular su calado, como consecuencia de la sobrecarga.
- Aunque la extensión del derrame era previsible, la magnitud del daño no lo era.
- Las consecuencias de la decisión de remolcar el buque para alejarlo de la costa no eran evidentes porque la propagación excesiva de la contaminación dependía de las corrientes, los vientos y las olas que no eran previsible. La sentencia por lo tanto no aceptó la lógica de cuanto mayor alejamiento del litoral, más extensión del derrame de hidrocarburos.

5.13 Responsabilidad civil

- 5.13.1 En virtud del derecho penal español, toda persona criminalmente responsable de un delito o falta lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños y perjuicios.

Responsabilidad civil del capitán

- 5.13.2 En relación con la responsabilidad civil derivada del acto penal, el Tribunal determinó que el capitán era responsable de daños que se cuantificarán más adelante en procedimientos subsiguientes. El Tribunal determinó que esta responsabilidad civil se debería determinar de acuerdo con el derecho civil. Debido a que se trata de responsabilidad civil derivada de un derrame de un buque que transportaba hidrocarburos, el tribunal consideró que la indemnización estaba regulada por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo.

- 5.13.3 Tras reconocer el encausamiento de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), el Tribunal, sin embargo, consideró que el capitán no podía beneficiarse de la protección en virtud del artículo III 4) del CRC de 1992 porque el daño haya sido originado por la temeridad del capitán, y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. Esto, el Tribunal argumentó, justificaba una decisión de responsabilidad civil del capitán.

Responsabilidad del propietario del buque

- 5.13.4 En la sentencia, el Tribunal sostuvo que el propietario del buque tenía responsabilidad civil subsidiaria. El Tribunal consideró que el propietario del buque era responsable de la falta de mantenimiento adecuado del buque y que el fallo que causó la fractura del buque se debía a un fallo estructural conocido por el propietario del buque.

5.13.5 En la sentencia también se afirmó que las mismas consideraciones aplicables al capitán también se aplicaban al propietario del buque (véase el párrafo 5.12.2). El tribunal por lo tanto consideró que el propietario del buque había actuado temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños y que por lo tanto, aplicándose el artículo V 2) del CRC de 1992, el propietario del buque no tendrá derecho a limitar su responsabilidad establecida en el Convenio.

Responsabilidad del asegurador

5.13.6 En la sentencia también se determinó que el asegurador, el London P&I Club, tenía responsabilidad civil directa, hasta el límite de la póliza de seguro de US\$1 000 millones. El tribunal aplicó la ley nacional (derecho penal, derecho de seguros y el derecho de transporte marítimo) para decidir que el asegurador debería pagar indemnización hasta el monto en la póliza de seguro.

5.13.7 El tribunal reconoció que en virtud del CRC de 1992, la responsabilidad de los aseguradores se limita a la cuantía del fondo de limitación establecido, sin preverse ninguna excepción. Sin embargo, en la sentencia se tuvo en cuenta lo siguiente:

- Debido a su ausencia voluntaria en el proceso y al no presentar objeción alguna a su obligación de indemnizar, por lo que incumbe al asegurador soportar las consecuencias de su falta de diligencia procesal.
- La responsabilidad civil del asegurador se deriva de un acto penal, en relación con daños ocurridos en una zona sujeta a la jurisdicción de los tribunales españoles. A este respecto, el derecho penal español expresamente afirma que la responsabilidad del asegurador que ha asumido un riesgo es hasta el límite establecido en la póliza de seguro. En el caso del *Prestige*, la póliza de seguro de P&I por riesgos de contaminación por hidrocarburos tiene un límite de US\$1 000 millones.
- El derecho de transporte marítimo español permite una acción directa contra el asegurador. De conformidad con ello, la víctima de daños debidos a contaminación tiene derecho a recibir indemnización del asegurador hasta el límite en la póliza de seguro y cualquier disposición contractual en sentido contrario en la póliza será inválida. Sin embargo, dado que la Ley de Transporte Marítimo no estaba vigente al momento de ocurrir el siniestro, la Ley de Contrato de Seguro, que estipula la acción directa contra el asegurador, sería aplicable.
- El seguro de responsabilidad civil no sólo tiene el propósito de proteger los bienes del asegurado sino también los derechos de las víctimas particulares y los intereses colectivos conectados con el medio ambiente y los recursos naturales.

Responsabilidad del Fondo de 1992

5.13.8 La sentencia reconoce que el Fondo de 1992 tiene responsabilidad objetiva y que esta es limitada de acuerdo al Convenio del Fondo de 1992.

5.14 Daños

5.14.1 La sentencia establece que la cuantificación de los daños se hará en una etapa posterior en otros procedimientos judiciales en la Audiencia Provincial. La cuantificación se basará en las pruebas presentadas por todas las partes, incluyendo informes de expertos.

5.14.2 Al considerar el daño causado por el siniestro, si bien la sentencia acepta la responsabilidad objetiva y limitada del Fondo de 1992 de acuerdo con el Convenio del Fondo de 1992, sugiere que la indemnización por daños no exactamente contemplada en el Convenio no será necesariamente excluida. El tribunal también menciona que cuando se realice la cuantificación de los daños, cuyo objetivo es la reparación total por los daños causados, el tribunal no estará restringido por los criterios que figuran en el Manual de Reclamaciones de los FIDAC, si bien el tribunal podría tener en cuenta estos criterios como una guía al decidir la indemnización correspondiente.

Daños morales

- 5.14.3 En la sentencia, el tribunal reconoce la posibilidad de daños morales, que incluyen no solamente el sentimiento de temor, ira y frustración que podría haber afectado a muchos de los ciudadanos españoles y franceses, sino también la huella indeleble de la percepción referida a que catástrofes como la del *Prestige* podrían afectar a estos ciudadanos en cualquier momento. El tribunal decidió que en aquellos casos en que se habían hecho reclamaciones por daños morales, el importe concedido no podía exceder el 30% de los daños materiales evaluados.

RECURSO DEL CAPITÁN

- 5.15 El capitán ha presentado una moción desestimando la sentencia del Tribunal Supremo, argumentando principalmente que la sentencia infringe sus derechos fundamentales de defensa. El capitán también argumenta que la sentencia infringe su derecho a un juicio con todas las garantías. En relación con su condena a prisión, el capitán argumenta que la sentencia infringe su derecho a legalidad.
- 5.16 En sus escritos de alegatos el capitán argumenta que el Tribunal Supremo ha infringido su propia doctrina y aquella del Tribunal Constitucional y del Tribunal Europeo de Derechos Humanos a saber:
- Al revocar una sentencia de absolución del acusado sin darle la oportunidad de una vista oral en la cual defenderse contra las acusaciones incluidas en la nueva sentencia.
 - Al realizar una evaluación de los hechos que habían sido probados ante la Audiencia Provincial, bajo pretexto de una revisión jurídica y sin notificar que la evaluación realizada por la Audiencia Provincial era arbitraria o ilógica.
 - Al improvisar “hechos probados” nuevos y hacer una evaluación de estos hechos sin apoyo técnico o razonamiento sustancial.

6 Procedimientos civiles en Francia

- 6.1 Siguen pendientes ante los tribunales franceses las acciones de 120 reclamantes con reclamaciones de indemnización que ascienden a un total de €79,1 millones.
- 6.2 Unos 174 reclamantes franceses, incluidos varios municipios, se unieron a los procedimientos penales entablados en España. Algunos de esos reclamantes han recurrido la sentencia de la Audiencia Provincial (sección de lo penal) (véase la sección 5 supra).

6.3 Acción judicial de Francia contra ABS

En abril de 2010, Francia entabló una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos contra la sociedad de clasificación del *Prestige*, a saber, American Bureau of Shipping (ABS). Los demandados se opusieron a dicha acción alegando como fundamento la defensa de la inmunidad soberana. El juez remitió el caso para una decisión preliminar sobre la cuestión de si ABS tenía derecho a inmunidad soberana frente a procedimientos judiciales. En una sentencia dictada en marzo de 2014, el tribunal decidió que ABS tenía derecho a la inmunidad soberana como lo tendrían las Bahamas (el Estado de abanderamiento del *Prestige*). El Gobierno francés ha apelado contra la sentencia.

6.4 Acción judicial interpuesta por el Fondo de 1992 contra ABS

- 6.4.1 En el anexo figura información pormenorizada sobre el recurso interpuesto por el Fondo de 1992 contra ABS.
- 6.4.2 Tras la decisión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2012, el Fondo de 1992 interpuso un recurso contra ABS en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos.

6.4.3 ABS presentó argumentos para la defensa alegando que tenía derecho a invocar la inmunidad soberana, como lo tendrían las Bahamas (el Estado de abanderamiento del *Prestige*).

6.4.4 Los procedimientos en el Tribunal de Burdeos se han suspendido.

7 Consideraciones del Director

7.1 El Tribunal Supremo español decide que el capitán es responsable en lo penal del derrame. Sin embargo, es muy poco probable que tenga que cumplir una pena de prisión.

7.2 La decisión del Tribunal Supremo que el capitán es responsable en lo penal permitió al Tribunal no sólo establecer su responsabilidad civil sino también que dicha responsabilidad es resultado del modo temerario y por lo tanto que no podía beneficiarse de la protección ofrecida por el artículo III 4) del CRC de 1992.

7.3 En la opinión del Director, es desafortunado que el Tribunal Supremo ha tomado la decisión de revocar la sentencia de la Audiencia Provincial que había concluido, tras haber examinado todas las pruebas disponibles y considerado las opiniones dadas por los expertos durante la audiencia, que el capitán no tenía responsabilidad penal por daños al medio ambiente.

7.4 Aplicando el artículo V 2) del CRC de 1992, el Tribunal también decide que el propietario del buque había actuado de modo temerario y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños y por lo tanto no tiene derecho a limitar su responsabilidad.

7.5 En su sentencia, el tribunal decide que el London Club tiene responsabilidad civil hasta el monto máximo en su póliza de seguro. Esta decisión infringe el artículo V 11) del CRC de 1992, que estipula que aun si el propietario ha perdido el derecho a limitar su responsabilidad, el asegurador siempre puede limitar su responsabilidad en virtud del Convenio. La sentencia llega a su decisión al aplicar la ley nacional (derecho penal, derecho de seguros y el derecho de transporte marítimo) en lugar del Convenio.

7.6 En la opinión del Director esta decisión es una clara infracción del Convenio. En virtud del Convenio, el asegurador puede valerse del derecho a limitación de responsabilidad, aun si el propietario no tiene derecho a hacerlo. Ignorando esta disposición, el Tribunal Supremo español responsabilizó al asegurador hasta el monto del seguro de responsabilidad de contaminación por hidrocarburos del buque de US\$1 000 millones, lo cual es una clara contravención del Convenio.

7.7 La sentencia también contradice los Convenios al reconocer daños, tales como daños morales, que no son admisibles si bien no está claro si esos daños se harán valer contra el Fondo de 1992. La sentencia afirma que la responsabilidad del Fondo de 1992 se limitará de acuerdo con el Convenio del Fondo de 1992.

7.8 La sentencia, si bien establece criterios generales para la evaluación de daños, no cuantifica las pérdidas. La cuantificación se realizará en los procedimientos para la ejecución de la sentencia. El Fondo de 1992 deberá defender estos procedimientos y argumentar a favor de la aplicación de los Convenios para cada una de las reclamaciones en la ejecución de la sentencia.

7.9 La cuantía disponible para indemnizaciones en el siniestro del *Prestige* en virtud de los Convenios asciende a €171,5 millones. Ya se han abonado unos €121 millones en indemnización a las víctimas de este derrame.

7.10 Tras tener en cuenta el pago antes mencionado, quedan otros €27,7 millones de indemnización del Fondo de 1992. El Fondo de 1992 ya ha recaudado todas las contribuciones pagaderas en relación con este siniestro y ha establecido un Fondo de Reclamaciones Importantes para abonar todas las indemnizaciones debidas por este siniestro.

7.11 Finalmente, había disponibles €22,8 millones del monto depositado por el London Club en el Juzgado penal de Corcubión. Sin embargo, según la sentencia del Tribunal Supremo, el propietario del buque

no tiene derecho a limitar su responsabilidad y la responsabilidad del London Club no está sujeta al límite establecido en el Convenio sino a su póliza de seguro de US\$1 000 millones.

- 7.12 Queda por ver la manera en que la sentencia se hará valer contra el propietario del buque y el London Club una vez que el tribunal realice la cuantificación de los daños.
- 7.13 El Director, con la ayuda de los abogados españoles y franceses del Fondo de 1992, continuará supervisando las novedades en este caso y presentará un informe a una futura sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

8 Medida que ha de adoptarse

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tome nota de la información recogida en el presente documento.

* * *

ANEXO

PRESTIGE – ANTECEDENTES

1 Siniestro

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, en Galicia (España). El 19 de noviembre, cuando estaba siendo remolcada para alejarla de la costa, la nave se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa se hundió a una profundidad de 3 500 metros, y la sección de popa, a 3 830 metros. Se calcula que debido a la rotura y el hundimiento se derramaron unas 63 272 toneladas de hidrocarburos. Durante las semanas siguientes la fuga de hidrocarburos del pecio continuó a un ritmo decreciente. Posteriormente, se calculó que quedaban en el pecio aproximadamente 13 700 toneladas de carga.

2 Impacto

Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados derivaron con los vientos y las corrientes por mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Los hidrocarburos contaminaron fuertemente la costa occidental de Galicia y finalmente se desplazaron hasta el golfo de Vizcaya, afectando a la costa norte de España y Francia. Se detectaron vestigios de hidrocarburos en el Reino Unido (en las islas Anglonormandas, la isla de Wight y Kent).

3 Operaciones de lucha contra el derrame

- 3.1 En España, se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra. En Francia, también se efectuaron importantes operaciones de limpieza. Se emprendieron operaciones de limpieza en el mar en aguas de Portugal.
- 3.2 Entre mayo y septiembre de 2004, se extrajeron unas 13 000 toneladas de carga de la proa del pecio. Quedaban aproximadamente 700 toneladas en la sección de popa.
- 3.3 En previsión de un gran número de reclamaciones y tras consulta con las autoridades españolas y francesas, el London Club (el asegurador del propietario del buque) y el Fondo de 1992 establecieron oficinas de tramitación de reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia). En septiembre de 2006, el Fondo de 1992 decidió cerrar la oficina de reclamaciones de Burdeos. Al mes de octubre de 2015, la oficina de reclamaciones de La Coruña permanecía abierta.

4 Aplicabilidad de los Convenios

- 4.1 En el momento del siniestro, España, Francia y Portugal eran Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. El *Prestige* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación debida a hidrocarburos en la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club).
- 4.2 La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al CRC de 1992 es de aproximadamente 18,9 millones DEG o €22 777 986. En mayo de 2003 el propietario del buque depositó esta cuantía en el juzgado de lo penal de Corcubión (España) a fin de constituir el fondo de limitación requerido en el CRC de 1992.
- 4.3 La cuantía máxima de indemnización en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es de 135 millones DEG, que equivale a €171 520 703^{<1>}.

<1> El tipo de cambio al 7 de febrero de 2003 era de €1 = 0,78707700 DEG.

4.4 Nivel de pagos

- 4.4.1 A diferencia de la política adoptada por los aseguradores en casos anteriores de los FIDAC, el London Club decidió no efectuar pagos individuales de indemnización hasta la cuantía de limitación del propietario del buque. Se tomó esta posición a raíz del asesoramiento jurídico recibido, según el cual, si el Club efectuase pagos a los reclamantes de conformidad con las prácticas del pasado, era probable que los tribunales españoles no tuviesen en cuenta tales pagos cuando el propietario del buque estableciese el fondo de limitación y, como consecuencia, el Club podría terminar pagando el doble de la cuantía de limitación.
- 4.4.2 En mayo de 2003, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que los pagos de dicho Fondo deberían limitarse, por el momento, al 15 % de la pérdida o del daño realmente sufrido por los reclamantes respectivos según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo y el London Club. La decisión fue adoptada teniendo en cuenta las cifras facilitadas por las delegaciones de los tres Estados afectados y la valoración de los expertos del Fondo de 1992, que indicaba que la cuantía total de los daños podría alcanzar la elevada cifra de €1 000 millones. El Comité Ejecutivo decidió también que, en vista de las circunstancias particulares del caso del *Prestige*, el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los reclamantes, aunque el London Club no les pagaría la indemnización directamente a ellos.
- 4.4.3 En octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó una propuesta del Director de incrementar el nivel de pagos. Dicha propuesta estaba basada en un prorrateo provisional entre los tres Estados interesados de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992, calculada en función de la cuantía total de las reclamaciones admisibles determinada por la evaluación llevada a cabo en esa fecha. El incremento propuesto estaba sujeto también a la provisión de ciertos compromisos y garantías por parte de los Estados español, francés y portugués.
- 4.4.4 Basándose en las cifras presentadas por los Gobiernos de los tres Estados afectados por el siniestro, que indicaban que la cuantía total de las reclamaciones podría llegar a €1 050 millones, se consideró probable que el nivel de pagos tuviera que mantenerse al 15 % durante varios años, a menos que se adoptase un nuevo planteamiento. El Director propuso, por consiguiente, que para determinar el nivel de pagos en vez de seguir la práctica usual basándose en la cuantía total de las reclamaciones ya presentadas y las posibles reclamaciones futuras, se hiciera una estimación de la cuantía final de las reclamaciones admisibles contra el Fondo de 1992, establecida ya sea como resultado de acuerdos con los reclamantes o bien por sentencias definitivas de los tribunales competentes.
- 4.4.5 Sobre la base de un análisis de las opiniones de los expertos comunes contratados por el London Club y el Fondo de 1992, el Director consideró que era poco probable que las reclamaciones admisibles finales excedieran las siguientes sumas:

Estado	Estimación de las reclamaciones finales admisibles (€) (cifras redondeadas)
España	500 millones
Francia	70 millones
Portugal	3 millones
Total	573 millones

- 4.4.6 El Director consideró, por consiguiente, que el nivel de pagos podría incrementarse al 30 % ^{<2>} si el Fondo de 1992 recibía los compromisos y garantías apropiados de los tres Estados interesados para asegurarse de que estuviese protegido contra una situación de pago en exceso y que se respetase el

<2> €171,5 millones/€573 millones = 29,9 %

principio del tratamiento por igual de los damnificados. El Comité Ejecutivo se mostró de acuerdo con la propuesta del Director.

- 4.4.7 En diciembre de 2005, el Gobierno portugués informó al Fondo de 1992 de que no facilitaría ninguna garantía bancaria y, en consecuencia, solicitaría únicamente el pago del 15 % de la cuantía evaluada de su reclamación.
- 4.4.8 En enero de 2006, el Gobierno francés proporcionó el compromiso requerido de "ser el último de la cola" con respecto a su propia reclamación hasta que todos los otros reclamantes de Francia hubieran recibido indemnización.
- 4.4.9 En marzo de 2006, el Gobierno español dio la garantía y compromiso bancarios requeridos para indemnizar a todos los reclamantes en España, de manera que el mismo mes se efectuó un pago de €56 365 000. Tal y como lo solicitara el Gobierno español, el Fondo de 1992 retuvo €1 millón para 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. Estos pagos se efectuarían en nombre del Gobierno español en cumplimiento de su compromiso, y toda suma restante después de pagar a todos los reclamantes en la oficina de reclamaciones se devolvería al Gobierno español. En el caso de que el millón de euros fuera insuficiente para pagar a todos los reclamantes que presentaron reclamaciones en la oficina de reclamaciones, el Gobierno español se comprometió a pagar a dichos reclamantes hasta el 30 % de la cuantía evaluada por el London Club y el Fondo de 1992.
- 4.4.10 Como se habían reunido las condiciones estipuladas por el Comité Ejecutivo, el Director incrementó el nivel de pagos al 30 % de las reclamaciones reconocidas por daños en España y Francia con efecto a partir del 5 de abril de 2006.

5 Investigaciones sobre la causa del siniestro^{<3>}

- 5.1 La Autoridad Marítima de las Bahamas (la autoridad del Estado de abanderamiento) llevó a cabo una investigación sobre la causa del siniestro. El informe de la investigación se publicó en noviembre de 2004.
- 5.2 El Ministerio de Fomento español llevó a cabo una investigación sobre la causa del siniestro a través de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, que tiene el cometido de determinar las causas técnicas de los siniestros marítimos.
- 5.3 El Ministerio de Transporte y del Mar francés (Secrétariat d'État aux Transports et à la Mer) llevó a cabo una investigación preliminar sobre la causa del siniestro a través de la Inspección General de Asuntos Marítimos, Oficina de investigaciones, siniestros marítimos (Inspection générale des services des affaires maritimes, Bureau enquêtes, accidents/mer (BEAmer)).
- 5.4 Poco después del siniestro, el Juzgado de lo Penal de Corcubión (España) inició una investigación sobre la causa del mismo para determinar si podía derivarse responsabilidad penal de los hechos (véase la sección sobre los procedimientos penales abajo).
- 5.5 Un juez de instrucción de Brest (Francia) había comenzado una investigación penal sobre la causa del siniestro. Posteriormente, el juez llegó a un acuerdo con el Juzgado de lo Penal de Corcubión por el cual el expediente penal fue transferido de Brest a Corcubión.

^{<3>} En el Informe Anual 2005 de los FIDAC, páginas 116 a 119, figura un resumen de los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro llevadas a cabo por la Autoridad Marítima de las Bahamas, el Ministerio de Fomento español y el Ministerio de Transporte y del Mar de francés.

6 Reclamaciones de indemnización

6.1 España

Perspectiva general

- 6.1.1 La oficina de reclamaciones de La Coruña recibió 845 reclamaciones de un total de €1 037 millones. Estas incluyen 15 reclamaciones del Gobierno español por un total de €984,8 millones. Las reclamaciones, sin incluir las del Gobierno español, han sido evaluadas en €3,9 millones. Se han efectuado pagos provisionales de un total de €565 310 con respecto a 176 de las reclamaciones evaluadas, la mayor parte al 30 % de la cuantía evaluada. Al calcular los pagos provisionales, se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes. Algunas reclamaciones se rechazaron o no se pudieron evaluar debido a que la documentación presentada era insuficiente y a que no se respondieron las solicitudes reiteradas del Fondo de 1992.
- 6.1.2 Los expertos contratados por el Fondo de 1992 evaluaron también las demandas judiciales (véase la sección sobre los procedimientos penales abajo) presentadas por reclamantes individuales en España. Se han efectuado pagos provisionales de un total de €101 625 al 30 % de la cuantía evaluada, teniendo en cuenta la ayuda recibida, con respecto a las demandas judiciales que no se habían presentado en la oficina de reclamaciones.

Reclamaciones presentadas por el Gobierno español

- 6.1.3 El Gobierno español presentó un total de 15 reclamaciones por una cuantía de €984,8 millones. Dichas reclamaciones se refieren a los costes respecto de las operaciones de limpieza en el mar y en tierra, la extracción de los hidrocarburos del pecio, los pagos de indemnización efectuados en relación con el derrame de conformidad con la legislación nacional (Reales Decretos Ley)^{<4>}, las exenciones fiscales de las empresas afectadas por el derrame, los costes de administración, los costes relativos a campañas publicitarias, los gastos soportados por las administraciones locales y pagados por el Estado, los gastos soportados por 67 ayuntamientos que habían sido pagados por el Estado, los gastos soportados por las regiones de Asturias, Cantabria, Galicia y el País Vasco y los costes relativos al tratamiento de los residuos oleosos.

Extracción de los hidrocarburos del pecio

- 6.1.4 La reclamación por la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de €109,2 millones, se redujo a €24,2 millones para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente.
- 6.1.5 En su sesión de febrero de 2006, el Comité Ejecutivo decidió que algunos de los costes soportados en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, incluidos el sellado de fugas de hidrocarburos del pecio y diversas inspecciones y estudios necesarios para evaluar el riesgo de contaminación planteado, 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. Conforme a la decisión del Comité Ejecutivo, la reclamación se evaluó en €9,5 millones^{<5>}.

Pagos al Gobierno español

- 6.1.6 La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones fue evaluada provisionalmente en diciembre de 2003 en €107 millones. El Fondo de 1992 abonó un pago de €16 050 000 correspondiente al 15 % de la evaluación provisional. El Fondo también hizo una evaluación general del total de los daños admisibles en España y concluyó que los daños admisibles serían de al menos €303 millones. Sobre esa base, y como lo autorizó la Asamblea del Fondo de

<4> Los pormenores sobre el plan de indemnización establecido por el Gobierno español se pueden consultar en el Informe Anual 2006 de los FIDAC, páginas 109 a 111.

<5> Los pormenores sobre la evaluación de la reclamación por los costes de extracción de los hidrocarburos del pecio se pueden consultar en el Informe Anual 2006 de los FIDAC, páginas 111 a 114.

1992, el Director efectuó un pago adicional de €41 505 000, correspondiente a la diferencia entre el 15 % de €383,7 millones (esto es, €57 555 000) y el 15 % de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Estado (esto es €16 050 000). Dicho pago se efectuó contra la entrega por el Gobierno español de una garantía bancaria emitida por el Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, que cubre la diferencia mencionada anteriormente (esto es, €41 505 000), y el compromiso del Gobierno español de reembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea. En marzo de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €56 365 000 al Gobierno español.

Evaluación de las reclamaciones del Gobierno español

6.1.7 Las reclamaciones del Gobierno español, por un total de €984,8 millones, se evaluaron en €300,2 millones.

6.1.8 Las razones de la diferencia entre las cuantías reclamadas y las evaluadas, en lo que se refiere a las reclamaciones del Gobierno español, se explica principalmente por las siguientes razones:

- Los costes de las operaciones de limpieza: al aplicar los criterios técnicos de carácter razonable del Fondo, se halló una desproporción entre la lucha contra el derrame emprendida por el Gobierno español y la contaminación, o amenaza de contaminación, en lo que se refiere a los recursos humanos y materiales empleados y también respecto a la duración de las operaciones;
- La reclamación subrogada por los pagos de indemnización efectuados en el sector de la pesca en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional, incluidas las exenciones fiscales de las empresas afectadas por el derrame: algunos de estos pagos y exenciones fiscales tenían el carácter de ayudas y se abonaron a la población en los lugares afectados sin tener en cuenta los daños o pérdidas sufridos por los beneficiarios de los pagos; La evaluación de estas reclamaciones realizada por el Fondo se basó en una estimación de las pérdidas realmente sufridas por el sector de la pesca;
- El impuesto sobre el valor añadido (IVA): la cuantía reclamada por el Gobierno español incluía el IVA. Como el Gobierno recobra los pagos del IVA, se han deducido los importes correspondientes; y
- La extracción de los hidrocarburos del pecio: como se ha observado arriba, la cuantía evaluada se limitaba a algunos de los costes contraídos en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, en relación con la operación de sellado de las fugas de hidrocarburos del pecio, y varios reconocimientos y estudios pertinentes para la evaluación del riesgo de contaminación planteado.

6.2 Francia

Perspectiva general

6.2.1 La oficina de reclamaciones de Lorient recibió 482 reclamaciones de un total de €109,7 millones. Entre éstas, figuran las reclamaciones del Gobierno francés por un total de €67,5 millones. Las reclamaciones presentadas en la oficina de reclamaciones se evaluaron en €61,2 millones y se habían efectuado pagos provisionales de un total de €5,8 millones al 30 % de las cuantías evaluadas. Algunas reclamaciones se rechazaron o no se pudieron evaluar debido a que la documentación presentada era insuficiente y a que no se respondieron las solicitudes reiteradas del Fondo de 1992.

Reclamaciones presentadas por el Gobierno francés

6.2.2 El Gobierno francés presentó reclamaciones por una cuantía de €67,5 millones en relación con los costes de limpieza y medidas preventivas. Se han celebrado varias reuniones entre la Secretaría, sus expertos y el Gobierno francés para examinar la evaluación de las reclamaciones gubernamentales. El Fondo, con ayuda de sus expertos ha evaluado de nuevo la reclamación en €42,2 millones. Uno de los motivos era que, al calcular la evaluación, se había deducido el IVA. El Gobierno francés no

estuvo de acuerdo con esta evaluación y decidió seguir con su reclamación en el tribunal contra el Fondo de 1992 y otras partes.

- 6.2.3 En las sesiones de los órganos rectores de octubre de 2013, el Director presentó un documento sobre la inclusión del IVA en las reclamaciones de indemnización, y el Gobierno francés presentó un documento que contenía un dictamen jurídico sobre esta cuestión. Se decidió que la recuperabilidad del IVA por los gobiernos centrales que presentaban una reclamación ante los FIDAC debía estudiarse más a fondo y se sostuvieron debates durante las sesiones de octubre de 2014 y 2015. ^{<6>}
- 6.2.4 En la sesión de octubre de 2015, los órganos rectores decidieron que:
- los FIDAC podrán pagar indemnización por el IVA si el Derecho o la legislación nacional de un Estado permite la inclusión de este impuesto en su reclamación de indemnización, y aplicarán una prueba de Foster modificada en los casos en que no exista tal legislación o que se necesite más claridad; y
 - los órganos rectores también encargaron al Director que propusiera criterios basados en los principios del Derecho de daños (según consta en el documento [IOPC/OCT15/4/4](#)) para aplicarlos a los casos en que el Derecho nacional no era claro, y que presentase un nuevo texto del Manual de reclamaciones para su examen en la sesión de abril de 2016 de los órganos rectores.
- 6.2.5 Como no queda claro si el Gobierno francés tiene derecho a recuperar el IVA, en virtud del Derecho francés, el asunto será decidido por los tribunales franceses.

6.2.6 No se ha efectuado pago alguno al Gobierno francés puesto que es el último de la cola.

6.3 Portugal

El Gobierno portugués presentó una reclamación de €4,3 millones en relación con los costes de limpieza y medidas preventivas. La reclamación fue evaluada finalmente en €2,2 millones y el Fondo de 1992 efectuó un pago de €328 488, correspondiente al 15 % de la evaluación definitiva.

7 Procedimientos penales

- 7.1 En julio de 2010, tras la finalización de una investigación sobre la causa del siniestro, el Juzgado de lo Penal de Corcubión decidió que cuatro personas deberían someterse a juicio por responsabilidad penal y civil como consecuencia del derrame de hidrocarburos del *Prestige*: el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas del *Prestige*, y un funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España. En su decisión, el juzgado manifestó que el London Club y el Fondo de 1992 eran directamente responsables, con carácter solidario y mancomunado, por los daños que se derivaron del siniestro. Asimismo, el juzgado decidió que la responsabilidad civil subsidiaria recaía sobre el propietario del buque, la empresa gestora del buque y el Gobierno español.
- 7.2 Los procedimientos se trasladaron a otro tribunal, la Audiencia Provincial de La Coruña, para celebrar el juicio penal. La vista se inició el 16 de octubre de 2012 y continuó hasta julio de 2013. Dado que no pudo localizarse el jefe de máquinas del *Prestige*, los procedimientos continuaron solo contra el capitán, el primer oficial del *Prestige* y el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España.

^{<6>} El Acta de las decisiones de las reuniones pertinentes con la exposición pormenorizada de los debates sobre el IVA está disponible en el sitio web de los Servicios de Documentos de los FIDAC (documentos [IOPC/OCT13/11/1](#), [IOPC/OCT14/11/1](#) e [IOPC/OCT15/11/1](#)).

7.3 Reclamaciones civiles en los procedimientos penales

- 7.3.1 Según el Derecho español, pueden presentarse reclamaciones civiles en los procedimientos penales, ya que el tribunal de lo penal decidirá no solamente sobre la responsabilidad penal sino también sobre la responsabilidad civil derivada de la acción penal. El juzgado de lo penal actúa como un tribunal de limitación que concede indemnización por las pérdidas sufridas como consecuencia del derrame.
- 7.3.2 En mayo de 2003, el propietario del buque depositó ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión la cuantía de limitación estimada aplicable al *Prestige* en virtud del CRC de 1992, de unos 18,9 millones DEG o €22 777 986, con objeto de constituir el fondo de limitación exigido en virtud de dicho Convenio.
- 7.3.3 El Fondo de 1992 se ha constituido en los procedimientos desde el principio, como parte con responsabilidad civil objetiva en virtud del Convenio del Fondo de 1992.
- 7.3.4 Se presentaron unas 2 531 reclamaciones en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión. Este juzgado designó a varios peritos judiciales para que examinaran las reclamaciones. En enero de 2010, los peritos designados por el juzgado presentaron su informe de evaluación. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 examinaron el informe y concluyeron que, en general, los peritos judiciales habían notado la falta de documentación justificativa presentada en la mayoría de las reclamaciones. En sus evaluaciones, los peritos judiciales no habían examinado, en la mayoría de los casos, la relación de causalidad entre el daño y la contaminación. En algunos casos, la cuantía evaluada por el Fondo de 1992 era superior a la evaluada por los peritos judiciales ya que los expertos del Fondo de 1992 tuvieron más información disponible, lo que permitió efectuar una evaluación más detallada de las reclamaciones.
- 7.3.5 La cuantía total reclamada en los procedimientos penales entablados en España es de €2 317 millones, incluidos unos €1 214 millones reclamados por daños puramente ambientales, principalmente por el Gobierno español, y unos €2,37 millones reclamados por daños morales por una serie de personas. En sus intervenciones, algunos reclamantes han argumentado que, como sus reclamaciones no eran contra el Fondo de 1992, sino contra quienquiera resultase responsable en lo penal, no deberían aplicarse los criterios de admisibilidad aplicables en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo en estos procedimientos. Se ha argumentado además que el propietario del buque no debería tener derecho a limitar su responsabilidad.
- 7.3.6 El Fondo de 1992 ha defendido en sus intervenciones la aplicación de los Convenios en los procedimientos judiciales.

7.4 Sentencia de la Audiencia Provincial (sección de lo penal)

- 7.4.1 La Audiencia Provincial (sección de lo penal) en La Coruña dictó sentencia el 13 de noviembre de 2013. En su sentencia, la Audiencia determinó que el capitán, el ingeniero de máquinas del *Prestige* y el funcionario civil implicado en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España no eran responsables en lo penal por daños al medioambiente. El capitán fue condenado por no acatar las órdenes de las autoridades españolas durante la crisis y fue sentenciado a nueve meses de prisión. No obstante, no tendrá que cumplir un periodo adicional en prisión, puesto que ya había cumplido un periodo de detención.
- 7.4.2 Con respecto a los daños resultantes del siniestro, la Audiencia Provincial (sección de lo penal) solo puede declarar la responsabilidad civil cuando ha habido una infracción penal. La sentencia declaró que la única infracción penal fue la desobediencia del capitán. Sin embargo, como esta no era la causa de los daños, el juzgado no pudo decidir sobre la responsabilidad civil derivada de los daños.

- 7.4.3 En lo referente al tema del fondo de limitación constituido por el London Club, de un total aproximado de €22 millones, la Audiencia decidió que el fondo estaba a la disposición del Club para que este decidiera sobre su distribución, a reserva de cualquier recurso de las partes afectadas.
- 7.4.4 Unas 19 partes apelaron contra la sentencia de la Audiencia Provincial (sección de lo penal) de La Coruña ante el Tribunal Supremo.
- 7.4.5 El Tribunal Supremo, habida cuenta de que el London P&I Club no había participado en la vista y había sido mencionado en varios recursos presentados, dispuso que se notificara al Club la sentencia de la Audiencia Provincial (sección de lo penal).
- 7.4.6 Algunas de las partes que recurrieron exclusivamente la decisión sobre responsabilidad penal argumentaron que, contrariamente a la decisión de la Audiencia Provincial (sección de lo penal), el delito de desobediencia del capitán debería comportar responsabilidad civil.
- 7.4.7 El Fondo de 1992 ha presentado alegatos en respuesta a los argumentos contra la decisión sobre la responsabilidad civil presentados por las partes que recurrieron. En sus alegatos, el Fondo de 1992 defiende la aplicación de los Convenios y reitera las evaluaciones que el Fondo había efectuado de los daños reclamados por las diferentes partes.
- 7.4.8 La vista para examinar los recursos de apelación se celebró a finales de septiembre de 2015, y se espera que el Tribunal Supremo dicte sentencia más adelante en dicho año. El resultado de dicha vista se comunicará en una sesión futura del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

8 Procedimientos civiles

8.1 Francia

- 8.1.1 Doscientos treinta y dos reclamantes, entre los cuales el Gobierno francés, entablaron acciones judiciales 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 €111 millones, incluidos €67,7 millones reclamados por el Gobierno.
- 8.1.2 Ciento once de estos reclamantes han retirado sus acciones. Por consiguiente, las acciones de 120 reclamantes están pendientes en los tribunales y ascienden a un total de €79,1 millones.
- 8.1.3 Los tribunales han otorgado la suspensión de los procedimientos en 17 acciones judiciales, bien para dar tiempo a las partes a que discutan sus reclamaciones fuera de los tribunales o hasta que se conozca el resultado de los procesos penales en Corcubión.
- 8.1.4 Unos 174 reclamantes franceses, incluido el Gobierno francés y varios municipios, se han unido al proceso judicial en Corcubión (España).

8.2 Estados Unidos

- 8.2.1 España entabló una acción judicial contra la sociedad de clasificación del *Prestige*, la American Bureau of Shipping (ABS), ante el Tribunal Federal de Primera Instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que en principio se estimó que excederían US\$700 millones y posteriormente se estimó que superarían US\$1 000 millones. España sostuvo, entre otras cosas, que ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos ni fatiga en la nave, y que había cometido negligencia al conceder la clasificación.
- 8.2.2 ABS refutó tal alegación y entabló, a su vez, una acción judicial contra España aduciendo que, si España había sufrido daños, estos fueron debidos en su totalidad o en parte a su propia negligencia. ABS interpuso una contrademanda solicitando que se ordenase a España indemnizarla por cualquier

cuantía que estuviese obligada a pagar en virtud de toda sentencia en su contra en relación con el siniestro del *Prestige*.

- 8.2.3 Se desestimó la contrademanda de ABS basándose en la Ley de inmunidad soberana extranjera (Foreign Sovereign Immunities Act (FSIA)). El Tribunal de Distrito dictaminó que la contrademanda de ABS no surgía de la misma transacción que la demanda de España y, por tanto, no estaba comprendida en la excepción de la FSIA que autoriza contrademandas contra una entidad soberana extranjera si surgen de la misma transacción que la demanda original de la entidad soberana.

Sentencia inicial del Tribunal de Distrito de Nueva York

- 8.2.4 En enero de 2008, el Tribunal de Distrito aceptó el argumento de ABS de que está comprendida en la categoría de "cualquier otra persona que preste servicios para el buque" conforme al artículo III.4.b) del CRC de 1992. El tribunal dictaminó asimismo que, conforme al artículo IX.1 del CRC de 1992, España solamente podría hacer reclamaciones contra ABS en sus propios tribunales y, por consiguiente, concedió la moción de ABS de sentencia sumaria, desestimando la demanda del España.
- 8.2.5 España apeló contra la sentencia. ABS apeló también contra la decisión del tribunal de desestimar sus contrademandas por falta de jurisdicción.

Decisión del Tribunal de Apelaciones del segundo circuito

- 8.2.6 El Tribunal de Apelaciones dictó su decisión en junio de 2009, invirtiendo tanto la desestimación de la causa de España como la desestimación de las contrademandas de ABS que según había sostenido el Tribunal de Distrito, no estaba comprendida en una excepción de la Ley de inmunidad soberana extranjera (FSIA).
- 8.2.7 Con respecto a la reclamación de España, el Tribunal de Apelaciones dictaminó que el CRC de 1992 no podía privar a un tribunal federal de EE.UU. de jurisdicción sobre la cuestión. Sin embargo, al enviar la causa al Tribunal de Distrito, el Tribunal de Apelaciones manifestó que el Tribunal de Distrito todavía podía ejercer su discreción de declinar competencia basándose en la doctrina del *forum non conveniens* o en los principios de cortesía internacional.
- 8.2.8 La causa fue enviada al Tribunal de Distrito para una consideración ulterior.

Segunda sentencia del Tribunal de Distrito de Nueva York

- 8.2.9 El Tribunal de Distrito dictó su segunda sentencia en agosto de 2010, concediendo la moción de ABS de sentencia sumaria y desestimando la demanda de España contra ABS.
- 8.2.10 El tribunal dictaminó que no estaba dispuesto a aceptar la regla propuesta por España de que "una sociedad de clasificación tiene el deber de abstenerse de comportamientos temerarios ante todos los Estados costeros que podrían previsiblemente sufrir daños por fallos de los buques clasificados", declarando que esto equivaldría a "una expansión injustificada del alcance actual de la responsabilidad civil extracontractual". El tribunal también sostuvo que una expansión de esta naturaleza sería incompatible con el deber indelegable del propietario del buque de proporcionar un buque apto para la navegación.
- 8.2.11 España apeló contra la sentencia del Tribunal de Distrito.

Sentencia del Tribunal de Apelaciones del segundo circuito

- 8.2.12 En agosto de 2012, el Tribunal de Apelaciones del segundo circuito dictó sentencia, en la que desestimaba la reclamación presentada por España. En su sentencia el tribunal declaró que España no había presentado pruebas suficientes que permitieran establecer que ABS hubiera actuado de

forma temeraria. A falta de tales pruebas de comportamiento temerario, el tribunal evitó dictaminar si ABS tenía la obligación ante los Estados costeros de evitar un comportamiento temerario.

8.2.13 Al tomar su decisión, el Tribunal de Apelaciones tomó nota de los siguientes hechos:

- Además de sus funciones en calidad de sociedad de clasificación sin ánimo de lucro, ABS tiene una filial con ánimo de lucro que efectúa análisis informáticos de naves (el programa SafeHull) para evaluar y predecir posibles zonas de futuros fallos estructurales. Los propietarios de dos buques gemelos^{<7>} del *Prestige* disponían de los análisis de esos buques por SafeHull, pero los propietarios del *Prestige* no. Los resultados de los análisis informáticos de los buques gemelos no se compartieron con los propietarios del *Prestige* ni con los inspectores de ABS que examinaron el *Prestige*;
- Tras el siniestro del *Erika*, ABS propuso promulgar, en colaboración con otras sociedades de clasificación, cambios en las reglas de clasificación, que hubieran incluido la utilización del análisis informático de SafeHull. Las propuestas nunca se pusieron en práctica. Además, ABS declaró a la sazón que había emprendido una inspección de todas las naves que clasificaba y que tenían más de 20 años. Sin embargo, las pruebas mostraron que nunca se llevó a cabo un examen importante;
- En diciembre de 2000, el *Castor*, un buque tanque de pequeñas dimensiones clasificado por ABS, sufrió graves daños estructurales. A raíz de ello, en octubre de 2001 ABS declaró que era necesario introducir cambios en las reglas de clasificación, en particular por lo que respecta a los tanques de lastre de los buques tanque viejos. Sin embargo, no se había implementado ningún cambio de reglas en el momento del último reconocimiento anual del *Prestige*, en mayo de 2002; y
- El reconocimiento especial del *Prestige* tuvo lugar en China en abril/mayo de 2001 y el último reconocimiento anual se llevó a cabo en los Emiratos Árabes Unidos en mayo de 2002. En ambos casos la nave mantuvo su clasificación. España afirmó que, en agosto de 2002, el capitán del *Prestige* había enviado un fax a ABS notificándole la existencia de problemas estructurales y mecánicos graves, lo que refutó ABS. Sin embargo, España nunca pudo demostrar que ABS hubiera recibido ese fax.

8.2.14 Con respecto a la cuestión de la legislación aplicable, el tribunal examinó los factores para la elección de legislación normalmente aplicados en la legislación marítima y concluyó que el lugar de la supuesta negligencia/temeridad de ABS (la sede de ABS en los Estados Unidos) era el factor más importante y que ello justificaba que el Tribunal de Distrito aplicara la legislación marítima de los Estados Unidos.

8.2.15 El Tribunal de Apelaciones no abordó la cuestión jurídica de si ABS tenía la obligación ante los Estados costeros de evitar un comportamiento temerario. En cambio, el tribunal sostuvo que España no había demostrado que ABS hubiera actuado de forma temeraria. El enfoque del Tribunal de Apelaciones ha dejado abierta la posibilidad de que esa cuestión jurídica se decida en otra causa.

8.2.16 Si el Tribunal de Apelaciones hubiera ratificado el fallo del Tribunal de Distrito de que no había obligación alguna, ni siquiera con respecto a un comportamiento temerario, ello hubiese podido excluir la posibilidad de que un tercero recupere esa cuestión en el futuro en una causa con pruebas sólidas del comportamiento temerario de una sociedad de clasificación. La posición adoptada por el Tribunal de Distrito de que ABS no tenía la obligación ante España de evitar un comportamiento temerario, es un fallo exclusivamente para esta causa y es solo convincente, pero no vinculante, como precedente.

8.2.17 España no ha apelado contra la sentencia que, por lo tanto, es definitiva.

<7> Buques gemelos son los construidos según el mismo proyecto, aunque puede haber pequeñas diferencias.

8.3 Acción judicial de Francia contra ABS en Francia

En abril de 2010, Francia entabló una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos contra tres compañías del grupo ABS. Los demandados impugnaron dicha acción alegando la defensa de la inmunidad soberana. El juez remitió el caso al tribunal para que este se pronunciara con carácter prejudicial sobre la cuestión de si ABS tenía derecho a inmunidad soberana frente a procedimientos judiciales. En una sentencia dictada en marzo de 2014, el Tribunal decidió que ABS tenía derecho a la inmunidad soberana al igual que las Bahamas (el Estado de abanderamiento del *Prestige*). El Gobierno francés ha apelado contra la sentencia.

9 Recursos

9.1 Estados Unidos

En octubre de 2004, el Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 no interpondría un recurso contra ABS en los Estados Unidos. Se encargó al Director que siguiera el litigio en curso en los Estados Unidos, que supervisara las investigaciones sobre la causa del siniestro y adoptara las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992 en cualquier jurisdicción pertinente. El Comité Ejecutivo señaló que esta decisión se había tomado sin perjuicio de la posición del Fondo con respecto a las acciones judiciales incoadas contra otras partes.

9.2 España

En lo que se refiere a una posible acción de recurso en España, el Director recibió asesoramiento del abogado español del Fondo de 1992 en el sentido de que una acción judicial contra ABS en España encontraría dificultades de procedimiento. En España se entablaron procesos penales contra cuatro partes, a saber, el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas del *Prestige*, y el funcionario que intervino en la decisión de no permitir que el buque entrara en un puerto de refugio en España. ABS no era una parte demandada en dichos procedimientos. En el Derecho español, cuando se ha incoado una acción penal, no se puede proseguir una acción de indemnización basada en los mismos hechos o en hechos sustancialmente idénticos a los que constituyen la base de la acción penal, sea contra los demandados en los procedimientos penales o contra otras partes, mientras no se haya dictado sentencia definitiva en la causa penal. Por consejo del abogado español del Fondo, el Director no recomendó, de momento, que se interpusiera un recurso contra ABS en España.

9.3 Francia

9.3.1 En su sesión de octubre de 2012, el Comité Ejecutivo tomó nota de la sentencia dictada por el Tribunal de Casación de Francia en el contexto del siniestro del *Erika*. En su sentencia, el Tribunal de Casación había declarado que, en relación con la sociedad de clasificación, Registro Italiano Navale (RINA), el Tribunal de Apelación se había equivocado al decidir que una sociedad de clasificación no podría beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento de responsabilidad contenidas en el Artículo III.4 del CRC de 1992. No obstante, se tomó nota de que el Tribunal de Casación había declarado que los daños eran el resultado de la actitud temeraria de RINA y que, por lo tanto, esta última no podía contar con la protección concedida por el CRC de 1992.

9.3.2 Se tomó nota también de que el Tribunal de Casación no había abordado la cuestión de si la sociedad de clasificación hubiera tenido derecho a invocar la inmunidad soberana ya que se consideraba que RINA había renunciado a tal inmunidad al haber tomado parte en los procedimientos penales preliminares.

9.3.3 El Director observó que anteriormente el abogado francés del Fondo le había advertido que en una posible acción contra ABS en Francia en el contexto del siniestro del *Prestige*, el tribunal muy probablemente aplicaría la legislación francesa. Se tomó nota de que la sentencia del Tribunal de Casación en el siniestro del *Erika*, que declaraba a RINA responsable de la contaminación derivada

del siniestro del *Erika*, podía constituir un precedente que sería seguido por un tribunal francés en una acción contra ABS en el siniestro del *Prestige*.

- 9.3.4 Tras la decisión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2012, el Fondo de 1992 interpuso un recurso contra ABS en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos, como medida provisional a fin de evitar que caducara la acción con arreglo a la legislación francesa.
- 9.3.5 ABS presentó argumentos para la defensa alegando que tenía derecho a invocar la inmunidad soberana, al igual que las Bahamas (el Estado de abanderamiento del *Prestige*).
- 9.3.6 Al mes de octubre de 2015, los procedimientos del Tribunal de Burdeos se habían suspendido en espera de una decisión final en los procedimientos penales en España y en la acción entablada por Francia contra ABS.

10 Consideraciones

- 10.1 Estaba claro desde el principio que los daños del derrame del *Prestige* excedería la cuantía de indemnización disponible en virtud de los Convenios. La cuantía disponible para indemnizaciones en el siniestro del *Prestige* asciende a €171,5 millones. Ahora bien, el propietario del buque, tras depositar ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión la cuantía de limitación estimada, a saber, €22,8 millones, aplicable al *Prestige* en virtud de lo dispuesto en el CRC de 1992, decidió no efectuar pagos provisionales a los reclamantes individuales. Por lo tanto, el Fondo de 1992 tuvo que empezar a efectuar pagos con el saldo del dinero disponible en virtud de los Convenios, es decir, €148,7 millones, y ya ha abonado unos €121 millones en concepto de indemnización a las víctimas de este derrame.
- 10.2 Tras los pagos mencionados, quedan otros €50,5 millones en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992: €22,8 millones del fondo de limitación del propietario del buque y €27,7 millones del Fondo de 1992. La distribución del fondo de limitación se dirimirá en los tribunales. Es muy probable que pasen varios años antes de que se distribuya el dinero. El Fondo de 1992 ya ha recaudado todas las contribuciones pagaderas en relación con este siniestro y ha establecido un Fondo de Reclamaciones Importantes para abonar todas las indemnizaciones debidas por este siniestro.
- 10.3 En 2006 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió establecer el nivel de pagos al 15 %, si bien permitió que el nivel de pagos se elevara al 30 % a reserva de determinadas condiciones. El Gobierno español presentó una garantía bancaria y el compromiso de pagar a todas las víctimas en España, lo que permitió al Comité Ejecutivo incrementar el nivel de pagos al 30 %. El Gobierno francés se comprometió a ser "el último de la cola", lo que permitió al Comité Ejecutivo incrementar el nivel de pagos para las víctimas en Francia al 30 %. El Gobierno de Portugal, el único reclamante en ese país, decidió no presentar una garantía bancaria y, por lo tanto, el nivel de pagos en Portugal es del 15 %.
- 10.4 La Audiencia Provincial (sección de lo penal) decidió en su sentencia de noviembre de 2013 que puesto que no se había cometido delito penal alguno, la Audiencia no podía declarar la responsabilidad civil y conceder indemnización a las víctimas. Al no haberse concedido indemnización en la sentencia, aún no ha sido posible determinar el monto total que corresponderá a las víctimas en virtud de los Convenios de 1992 en los tres Estados afectados. La sentencia no era definitiva.
- 10.5 Por lo que respecta a las reclamaciones contra el Fondo de 1992, los reclamantes pueden o bien llegar a un acuerdo con respecto a sus reclamaciones con el Fondo de 1992 o bien seguir buscando indemnización en los tribunales. Si el Tribunal Supremo confirma la sentencia, los reclamantes que no hayan llegado a un acuerdo tendrán que comenzar desde el principio procedimientos civiles contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en el marco de los Convenios o contra cualquier otra parte que consideren responsable.

- 10.6 Se espera que el Tribunal Supremo dicte su sentencia en 2015. El Director, con la ayuda de los abogados españoles del Fondo de 1992, continuará supervisando las novedades y presentará un informe a una futura sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.
-