



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS

Punto 3 del orden del día	IOPC/JUN10/3/2
Original: INGLÉS	28 de mayo de 2010
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	
Grupo de Trabajo del Fondo de 1992	92EC48 •
	92WG6/1

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC - FONDO DE 1992

PRESTIGE

Nota del Director

Objetivo del documento:

Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto a este siniestro.

Resumen del siniestro hasta la fecha:

El buque tanque *Prestige* matriculado en 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.

La aseguradora P&I del propietario del buque, London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club), y el Fondo de 1992 establecieron Oficinas de Reclamaciones en La Coruña (España) y Lorient (Francia).

Se han entablado acciones judiciales en España (sección 6) y en Francia (sección 7). 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 *Prestige* (sección 9).

En marzo de 2009, el Juzgado de lo penal de Corcubión, que investigaba las causas del siniestro, dictó una resolución judicial en la que declaraba concluida la instrucción del caso. En la resolución judicial, el Juzgado exoneró 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 decidió continuar con el proceso contra el capitán, primer oficial y jefe de máquinas del *Prestige*.

Novedades:

En las secciones 3, 4 y 5 se resume la situación de las reclamaciones en España y Francia. Continúa el proceso de evaluar las reclamaciones tanto en España como en Francia.

En octubre de 2009, el Tribunal de Apelación de La Coruña (Audiencia Provincial) invalidó la resolución del Juzgado de lo penal y ordenó a éste que reabriera el procedimiento contra el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España. En mayo de 2010, el Juzgado de lo penal dio la instrucción de que se había concluido el caso. Se prevé que la audiencia sobre los fondos de la causa penal y civil comenzará posteriormente en 2010 o en 2011 (sección 6.1).

En cuanto a la responsabilidad civil, en enero de 2010, los expertos designados por el Juzgado de lo penal de Corcubión para examinar las reclamaciones civiles presentaron su informe al Juzgado. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 están examinando actualmente el informe (sección 6.3).

Un tribunal francés dictó una sentencia en relación con una reclamación presentada por el operador de dos hoteles y un balneario (sección 8).

Medida que se ha de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

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
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite CRC + CF	€1 520 703
Indemnización	
Nivel de pagos	15%/30% a reserva de condiciones
España	Dos pagos al Gobierno español por un total de €15 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, correspondiente al 15% de la evaluación de su reclamación por medidas preventivas. Se haría otro pago al Gobierno portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.
Reclamaciones pendientes	
España	Unas 245 reclamaciones esperan respuesta del reclamante.
Francia	Se están evaluando 28 reclamaciones.
Portugal	Ninguna
Procesos judiciales	
España	Además de la investigación de las causas del siniestro, se han incoado procesos penales contra el capitán, primer oficial y jefe de máquinas del <i>Prestige</i> y un funcionario que intervino en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio. Durante el proceso se han presentado unas 2 360 reclamaciones de indemnización.

Francia	Procesos civiles han sido iniciados 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 al <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. Quedaron 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 106 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 7 de mayo de 2010, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 844 reclamaciones por un total de €1 020,7 millones. Entre ellas figuran 14 reclamaciones del Gobierno español por un total de €68,5 millones. El cuadro a continuación presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones:

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 ^{<1>}	180	3 610 886
Turismo	14	688 303
Elaboradores/vendedores de pescado	299	20 838 322
Varios	74	1 775 068
Gobierno español	14	968 524 084
Total	844	1 020 712 838

3.1.2 Al 7 de mayo de 2010, 794 (95,66%) de las reclamaciones que no eran del Gobierno español se habían evaluado en €3,9 millones. Se han efectuado pagos provisionales por un total de €27 327 (£461 991)^{<2>} respecto a 173 de las reclamaciones evaluadas, fundamentalmente al 30% de la cuantía valorizada. Unas 245 reclamaciones esperan respuesta del reclamante. Se han rechazado 300 reclamaciones (por un total de €29,9 millones) y 19 han sido retiradas por los reclamantes.

3.2 Francia

3.2.1 Al 7 de mayo de 2010, se habían recibido 482 reclamaciones por un total de €109,7 millones en la Oficina de reclamaciones en Lorient. Entre ellas figuran las reclamaciones del Gobierno francés por un total de €67,5 millones. El cuadro a continuación presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones:

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 7 de mayo de 2010. Se habían evaluado 454 reclamaciones en €58 millones y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €5,5 millones al 30% de la cuantía valorizada respecto a 358 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 habían rechazado 73 reclamaciones por un total de €3,8 millones porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdida debido al siniestro. El reclamante ha retirado tres reclamaciones por un total aproximado de €000.

3.2.3 Sesenta y una reclamaciones, por un total de €10,5 millones, han sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Sesenta de estas reclamaciones se han evaluado en

^{<1>} Se ha retirado una reclamación de un total de €32 millones de un grupo de 58 asociaciones a raíz de un acuerdo con el Gobierno español.

^{<2>} Se han deducido los pagos de indemnizaciones efectuados por el Gobierno español a los reclamantes al calcular los pagos provisionales.

€4,6 millones. Se han efectuado pagos provisionales por un total de €1,2 millón (£1,1 millones) respecto de 45 reclamaciones al 30% de las cuantías valorizadas.

- 3.2.4 Ciento veintiséis reclamaciones han sido presentadas por ostricultores por un total de €2,3 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 120 de ellas, por un total de €2,4 millones, han sido evaluadas en €468 231. Se han efectuado pagos por un total de €31 955 respecto a 90 de estas reclamaciones al 30% de las cuantías evaluadas.
- 3.2.5 La Oficina de reclamaciones ha recibido 195 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €25,2 millones. Ciento ochenta y seis de estas reclamaciones han sido evaluadas en un total de €13,2 millones y se han efectuado pagos provisionales por un total de €3,7 millones al 30% de las cuantías evaluadas con respecto a 153 reclamaciones.

3.3 Portugal

En diciembre de 2003, el Gobierno portugués presentó una reclamación de €3,3 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. La reclamación fue evaluada finalmente en €2,2 millones. El Gobierno portugués aceptó esta evaluación. En agosto de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago de €28 488, correspondiente al 15% de la evaluación definitiva (véase Informe Anual de 2006, páginas 103 a 109). Este pago no excluye un nuevo pago al Gobierno portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.

4 Reclamaciones del Gobierno español

4.1 Reclamaciones presentadas

El Gobierno español presentó un total de 14 reclamaciones por una cuantía de €68,5 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)^{<3>}, 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.

4.2 Pagos al Gobierno español

- 4.2.1 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 y el Fondo de 1992 efectuó un pago de €16,1 millones, correspondiente al 15% de la evaluación provisional. El Fondo de 1992 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. Sobre esa base, y como lo autorizara la Asamblea, el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €41,5 millones, correspondiente a la diferencia entre el 15% de €383,7 millones o €57,6 millones y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, €16,1 millones. Ese pago se efectuó contra la presentación por el Gobierno español de una garantía bancaria que cubre la diferencia arriba mencionada (esto es €41,5 millones) del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y el Gobierno español se comprometió a reembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea.

^{<3>} 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.

4.2.2 En marzo de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €6,4 millones^{<4>} 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 del Fondo de 1992 en la sesión de octubre de 2005 (véase Informe Anual de 2006, páginas 103 a 106).

4.3 Evaluación de las reclamaciones

4.3.1 Las reclamaciones del Gobierno español, por un total de €68,5 millones, se evaluaron provisionalmente en €266,5 millones. Los expertos del Fondo de 1992 han examinado nueva documentación que se ha presentado recientemente en apoyo de los pagos de indemnización en relación con el derrame basándose en la legislación nacional y han finalizado la evaluación de los costes contraídos por una de las regiones afectadas. A consecuencia de ello la cuantía evaluada total de las reclamaciones presentadas por el Gobierno español es ahora €287,7 millones. Se ha enviado una carta al Gobierno español para comunicarle la última evaluación de sus reclamaciones.

4.3.2 La razón de la diferencia entre la cuantía reclamada y la evaluada en lo que se refiere a los costes contraídos en operaciones de limpieza radica en la desproporción, aplicando los criterios del Fondo de razonabilidad técnica, entre la respuesta realizada por el Gobierno español y la contaminación y amenaza de la misma en lo que se refiere a los recursos humanos y materiales, y también en lo que se refiere a la extensión en el tiempo de las operaciones.

4.3.3 En lo que se refiere a los pagos de indemnización efectuados en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional y desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, algunos de los pagos tenían el carácter de ayudas y se efectuaron pagos a la población en las zonas afectadas sin consideración a los daños o pérdidas sufridos por los destinatarios de los pagos. La desgravación fiscal fue aplicada de modo similar. Aplicando los criterios del Fondo, se ha evaluado las pérdidas sufridas por el sector de la pesca en España a consecuencia del siniestro.

4.3.4 La cuantía reclamada por el Gobierno español incluye IVA, y como el Gobierno recobra los pagos del IVA, se han deducido de la reclamación las cuantías correspondientes.

4.3.5 Otra razón de la diferencia entre la cuantía reclamada y evaluada puede hallarse en la reclamación por extracción de los hidrocarburos del pecio, de €109,2 millones. En su sesión de febrero de 2006, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que algunos de los costes contraídos en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, respecto a la operación de taponar las fugas de hidrocarburos del pecio, y varios reconocimientos y estudios que tenían trascendencia para la evaluación del riesgo de contaminación planteado, eran admisibles en principio, pero que la reclamación por los costes contraídos en 2004 relativos a la extracción de los hidrocarburos del pecio era inadmisibles (véase Informe Anual de 2006, páginas 111 a 114). A raíz de la decisión del Comité Ejecutivo, la reclamación se ha evaluado en €9,5 millones.

5 Reclamaciones del Gobierno francés

5.1 En mayo de 2004, el Gobierno francés presentó una reclamación de €67,5 millones en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. El Fondo de 1992 y el London Club hicieron una evaluación provisional de las reclamaciones por €31,2 millones. Tras el análisis de la nueva documentación presentada por el Gobierno francés, las reclamaciones se revaluaron en €38,5 millones y se envió a este Gobierno una carta en la que se explicaba la evaluación.

5.2 La cantidad reclamada por el Gobierno francés incluye IVA y, al igual que en el caso de la reclamación del Gobierno español, se ha deducido esta cantidad de la reclamación.

5.3 La diferencia entre la cantidad reclamada y la evaluada se debe en parte a la falta de una documentación de apoyo suficiente para algunas partidas de la reclamación. Por ello es posible que la

^{<4>} Se autorizó al Director a pagar al Gobierno español €7 365 000, 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.

cantidad evaluada aumente si el Gobierno francés presenta la información necesaria. Se han rechazado otras partes de la reclamación por no ser admisibles de acuerdo con los criterios del Fondo.

- 5.4 En noviembre de 2009 se celebró una reunión entre la Secretaría, sus expertos y el Gobierno francés para examinar la evaluación de la reclamación del Gobierno. En esta reunión, la Secretaría se comprometió a presentar al Gobierno francés información más detallada sobre la evaluación. Como se pidió, se ha enviado una carta al Gobierno francés con un desglose detallado de la evaluación de la reclamación.

6 Acciones judiciales en España

6.1 Investigación penal

- 6.1.1 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.
- 6.1.2 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 exoneró 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 decidió continuar el proceso contra el capitán, primer oficial y jefe de máquinas del *Prestige*.
- 6.1.3 Algunas de las partes en el proceso judicial han apelado contra esa 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 Sociedad de Clasificación que certificó el *Prestige*, la American Bureau of Shipping (ABS), sean incriminados y que se inicien también procesos en su contra.
- 6.1.4 En octubre de 2009, el Tribunal de Apelación de la Coruña (Audiencia Provincial) invalidó la resolución del Juzgado de lo penal y ordenó a éste que reabriera el procedimiento contra el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España.
- 6.1.5 En mayo de 2010, el Juzgado de lo penal de Corcubión declaró concluida la instrucción del caso. Está previsto que la audiencia sobre los fundamentos penales y civiles del caso comience más adelante en 2010 o en 2011.

6.2 Reclamaciones civiles

- 6.2.1 Muchas de las reclamaciones de indemnización presentadas ante el Juzgado de Corcubión fueron retiradas por los reclamantes tras recibir pagos del Gobierno español o no fueron admitidas en principio por el Juzgado, ya que éste consideró que los reclamantes no habían demostrado su condición de víctimas.
- 6.2.2 Al 7 de mayo de 2010, quedaban pendientes unas 2 360 reclamaciones en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España). La documentación presentada por los reclamantes está siendo examinada por los expertos contratados por el Fondo de 1992.
- 6.2.3 De las 2 360 reclamaciones mencionadas, la Oficina de Reclamaciones ha tramitado 497, que son las que presentaron documentación ante el Tribunal. El cuadro a continuación presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones:

Categoría de reclamación	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	33	3 119 886
Limpieza	3	1 765 788
Maricultura	52	125 344 939
Pesca y marisqueo	149	4 441 845
Turismo	10	607 556
Elaboradores/vendedores de	160	14 345 149
Varios	90	8 761 885
Total	497	158 387 048

6.2.4 Al 7 de mayo de 2010, 245 de estas reclamaciones se habían evaluado en €347 907. Se han efectuado pagos provisionales por un total de €53 480 respecto a 22 de las reclamaciones evaluadas al 30% de la cuantía valorizada. De las reclamaciones restantes, se han rechazado 187, 35 esperan respuesta del reclamante y una espera nueva documentación. La Oficina de Reclamaciones continúa evaluando las 252 reclamaciones restantes.

6.2.5 El Gobierno español ha entablado acción judicial en nombre propio y de las autoridades regionales y locales, así como de otros reclamantes o grupos de reclamantes.

6.3 Informe de los expertos judiciales

6.3.1 El Juzgado de lo penal de Corcubión designó a varios expertos judiciales para que examinaran las reclamaciones presentadas en el proceso penal. En enero de 2010, los expertos judiciales presentaron su informe.

6.3.2 Los expertos contratados por el Fondo de 1992 examinan actualmente este informe. Han concluido provisionalmente que, en general, los expertos judiciales han observado que en la mayoría de las reclamaciones falta documentación de apoyo. En sus evaluaciones, los expertos judiciales no han examinado, en la mayoría de los casos, la relación de causalidad entre los daños y la contaminación. En algunos casos, la cuantía evaluada por el Fondo de 1992 es superior a la evaluada por los expertos judiciales debido a que los expertos del Fondo de 1992 contaban con más información, lo que les permitió realizar una evaluación más detallada de las reclamaciones.

6.3.3 Los expertos del Fondo de 1992 están ultimando la evaluación de las reclamaciones civiles presentadas ante el Juzgado de lo penal a fin de alcanzar, de ser posible, acuerdos extrajudiciales con los reclamantes y estar preparados para presentar los alegatos de la defensa cuando comience la audiencia.

7 Proceso judicial en Francia

7.1 Doscientos treinta y dos reclamantes, entre ellos 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 €11 millones, incluidos €7,7 millones reclamados por el Gobierno.

7.2 Cuarenta y ocho de estos reclamantes han retirado sus acciones, por consiguiente 184 reclamantes siguen con acciones pendientes en los tribunales pidiendo indemnización por un total de €0,6 millones.

7.3 Los tribunales han otorgado la suspensión de 23 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. A finales de octubre de 2009 el Tribunal de lo civil de Bayona dictó una sentencia (véase abajo).

- 7.4 Unos 162 reclamantes franceses, incluidas varias comunas, se han unido al proceso judicial en Corcubión, España.

8 Sentencias de los tribunales en Francia

Tribunal de lo civil de Bayona

Operador de dos hoteles y un balneario

- 8.1 El operador de dos hoteles y un balneario de Biarritz presentó una reclamación por un total de € 653 083 por las pérdidas sufridas en 2003, presuntamente a causa del siniestro *del Prestige*. El Fondo de 1992 evaluó la reclamación en €98 193 y el reclamante recibió un pago provisional de €19 457,60, es decir, un 30 de la cuantía evaluada. El Fondo basó su evaluación en los resultados de las empresas del reclamante en 2000 y 2001, mientras que el reclamante había basado el cálculo de sus pérdidas en un presupuesto provisional. Tras examinar la nueva información presentada por el reclamante en apoyo de la reclamación, el Fondo de 1992 modificó su evaluación a €90 463. El reclamante no aceptó la evaluación y entabló una acción contra el Fondo de 1992 por € 653 083 en concepto de pérdidas económicas y €500 000 por daños morales.
- 8.2 En una sentencia dictada en octubre de 2009, el Tribunal de lo civil de Bayona aceptó la evaluación de la reclamación del Fondo de 1992. En su sentencia, este Tribunal consideró que los criterios del Fondo sobre admisibilidad de las reclamaciones contempladas en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, a pesar de no ser vinculantes para los tribunales nacionales, constituían una referencia y que la evaluación de las pérdidas no deberían basarse en proyecciones, sino en los resultados obtenidos por el reclamante en los ejercicios anteriores al siniestro en comparación con el período afectado. En cuanto a la reclamación por daños morales, el Tribunal consideró que el reclamante no había demostrado haber sufrido daños aparte de las pérdidas económicas, y que los daños morales no se incluyeron en la definición de daños por contaminación prevista en el artículo 1.6 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).
- 8.3 En el momento de finalizar el presente documento el reclamante no había apelado contra la sentencia.

9 Acciones judiciales en los Estados Unidos

9.1 Información de fondo

- 9.1.1 El Estado español ha entablado acción judicial contra la ABS en el Tribunal de Distrito 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 y posteriormente se estimó excederían de US\$1 000 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, páginas 103 a 107.

- 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 Para los detalles de la solicitud de ABS de una sentencia sumaria y la oposición del Estado español, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 104 y 105.
- 9.2.2 En enero de 2008, el Tribunal de Distrito aceptó el argumento de ABS de que ésta está comprendida en la categoría de 'cualquier otra persona que preste servicios para el buque' conforme al artículo III.4.b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC). El Tribunal argumentó asimismo que, conforme al artículo XI.1 del CRC de 1992, España solamente podría 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.
- 9.2.3 En su decisión, el Tribunal de Distrito denegó además todas las mociones pendientes como no procesables ahora, excepto para las mociones pendientes sobre sanciones por el incumplimiento de España con las solicitudes de aportación de pruebas relativas a correos electrónicos (véase párrafo 9.1.3).
- 9.2.4 El Estado español apeló. La ABS apeló también contra la decisión del Tribunal de desestimar sus contrademandas por no tener jurisdicción. El Estado español presentó también una moción ante el Tribunal de Apelación solicitando que se desestimase la apelación de la ABS.
- 9.2.5. Para los detalles de la apelación del Estado español y su petición de que el Fondo presente un escrito en calidad de *amicus curiae* y la contra apelación de ABS, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 104 y 105.
- 9.2.6. El Tribunal de Apelación dictó su decisión en junio de 2009, invirtiendo tanto la desestimación de la causa de España como la desestimación de las contrademandas de la ABS, que el Tribunal de Distrito había sostenido que no estaba comprendida en la excepción de Foreign Sovereign Immunities Act (FSIA) (la Ley de inmunidad soberana extranjera).
- 9.2.7. Con respecto a la reclamación de España, el Tribunal de Apelación dictó que el CRC de 1992 no puede desapropiar a un Tribunal federal de EE.UU. de su jurisdicción en asuntos litigiosos. Sin embargo, al enviar la causa al Tribunal de Distrito, el Tribunal de Apelación manifestó que el Tribunal de Distrito puede todavía ejercer su discreción de declinar jurisdicción basada en *forum non conveniens* o en los principios de armonía internacional. La decisión del Tribunal de Apelación señaló que la voluntad de la ABS de someterse plenamente a la jurisdicción en España era un factor pertinente en cualquier decisión de declinar jurisdicción. El Tribunal de Apelación señaló además que el Tribunal de Distrito debe considerar la equidad de declinar jurisdicción en esta etapa avanzada en el proceso de litigación. Si el Tribunal de Distrito decidiese retener jurisdicción, entonces el Tribunal de Apelación le ha encargado que realice un análisis de conflicto de leyes para determinar qué ley debe regir esta causa.
- 9.2.8. El Tribunal de Apelación restituyó las contrademandas originales de ABS que habían sido desestimadas basándose en la FSIA, sosteniendo que dichas contrademandas se derivaban de cuestiones de deber y causación que eran 'similares, si no idénticas', a las cuestiones suscitadas en la demanda de España.
- 9.2.9. La causa ha sido enviada ahora al juez del Tribunal de Distrito para consideración ulterior.
- 9.2.10. Ambas partes han presentado mociones solicitando que se determine la correcta ley aplicable a la causa. España aboga por la legislación de los Estados Unidos, señalando que la ABS tiene su sede en los Estados Unidos y alega que la negligencia y temeridad de las políticas y acciones de las oficinas de ABS en Nueva York y Houston provocaron la pérdida del *Prestige*. De lo contrario, España solicita que se aplique la ley española.
- 9.2.11. La ABS mantiene que debe aplicarse la legislación de las Bahamas, que es la del pabellón del buque, o bien la legislación china o la de los EAU, países en los que la ABS había llevado a cabo las últimas

inspecciones del *Prestige*. Aparte de la moción solicitando que se determine la ley aplicable, la ABS también solicitó una sentencia sumaria. La ABS alega lo siguiente: a) si se aplica la legislación de las Bahamas, con arreglo a la Bahamian Merchant Shipping Act (Ley de la marina mercante de las Bahamas), la ABS goza de inmunidad respecto a demandas en su calidad de agente del Gobierno de las Bahamas, y b) que las Bahamas, China, los EAU y España han ratificado el CRC de 1992 y que, en virtud de su artículo III.4, goza de inmunidad respecto a demandas, a menos que haya actuado con la intención de causar daño o con temeridad. España responde que la Bahamian Merchant Shipping Act y el artículo III.4 del CRC de 1992 no son aplicables a las sociedades de clasificación y que, en cualquier caso, una sentencia sumaria no resulta procedente en esta causa, pues ha presentado pruebas suficientes para demostrar hechos contradictorios importantes en relación con las acciones de la ABS.

9.2.12. En mayo de 2010 se celebró una audiencia en la que ambas partes expusieron sus argumentos, los cuales se resumen en el apartado 9.2.11. En la audiencia, la ABS argumentó que era el propietario del buque, y no una sociedad de clasificación, quien tenía la obligación no delegable de mantener un buque apto para la navegación y que las sociedades de clasificación no podían garantizar la seguridad. La ABS también argumentó que, con respecto a la responsabilidad de las sociedades de clasificación, todas las leyes que podrían aplicarse en este caso apuntaban o bien a una ausencia de responsabilidad o a un nivel de responsabilidad basado en negligencia temeraria, que no se había demostrado que hubiera habido un comportamiento temerario por parte de la ABS y que la responsabilidad ilimitada, basada en negligencia ordinaria, podría destruir el sistema internacional de clasificación. Por otra parte, España alegó que su causa estaba sólidamente fundada en la temeridad con la que había actuado la ABS en el cumplimiento de sus obligaciones. España argumentó que, en términos generales, la ABS conocía la existencia de algunas deficiencias en sus programas de control de calidad que podían dar lugar a riesgos, en particular en el caso de los buques tanque más antiguos que requerían inspecciones minuciosas y que la ABS, conocedora de dichos riesgos, no había tomado ninguna medida para abordar los posibles problemas. España argumentó además que, si la ABS hubiera tomado medidas para abordar los posibles problemas en los buques tanque más antiguos, el *Prestige* habría sido objeto de una inspección más minuciosa.

9.2.13. Se prevé que el Tribunal dicte su decisión en un futuro próximo.

10 Medida que se ha de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a:

- a) tomar nota de la información que consta en este documento; y
 - b) dar al Director las instrucciones que considere apropiadas respecto a las cuestiones tratadas en este documento.
-