



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

Punto 3 del orden del día	IOPC/MAR11/3/4	
Original: INGLÉS	7 de marzo de 2011	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES15	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC51	•
Asamblea del Fondo Complementario	SAES4	
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC26	
Grupo de Trabajo del Fondo de 1992	92WG6/2	

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 de 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 (EE.UU.) por el Estado español contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación que certificó el *Prestige* (sección 9).

En mayo de 2010, el Juzgado de lo Penal de Corcubión, que investigaba las causas del siniestro, declaró concluida la instrucción del caso. En julio de 2010, 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 los hidrocarburos del *Prestige*: el capitán, el primer oficial y jefe de máquinas 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. En su decisión, el Juzgado manifestó que el London Club y el Fondo de 1992 eran directamente responsables por los daños que resultaron del siniestro así como mancomunada y solidariamente responsables. También, el Juzgado decidió que la responsabilidad civil subsidiaria correspondía al propietario del buque, la empresa de gestión y el Estado español.

Novedades: En las secciones 3, 4 y 5 se resume la situación de las reclamaciones en España y Francia. La mayor parte de las reclamaciones presentadas tanto en España como en Francia han sido evaluadas.

El Tribunal de Apelación de Rennes ha dictado una nueva sentencia (sección 8).

Se facilita información sobre los alegatos presentados ante el Tribunal de Apelación de Nueva York por el Estado Español y la ABS (sección 9).

El Director estudia actualmente la posibilidad de que el Fondo de 1992 incoe una acción en contra de la ABS en Francia, pero considera que sería prudente esperar la sentencia del Tribunal de Casación francés en el procedimiento penal relativo al siniestro del *Erika* (sección 10).

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 del CRC + CF	€171 520 703
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, 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 122 reclamaciones esperan respuesta del reclamante.
Francia	Unas 20 reclamaciones están siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía evaluada.
Portugal	Ninguna
Procesos judiciales	
España	Además de la investigación de la causa del siniestro, se han incoado procesos penales contra el capitán, el primer oficial y el 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 2 122 reclamaciones de indemnización.
Francia	Quedan aún pendientes 127 acciones civiles en varios tribunales franceses.
Portugal	Se entablaron procesos judiciales pero se abandonaron tras un acuerdo con el Gobierno portugués.
Estados Unidos	Proceso iniciado por el Estado español contra la ABS, sociedad de

clasificación que certificó el <i>Prestige</i> .
--

2 El siniestro

- 2.1 El 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas, que transportaba 76 972 toneladas de fueloil pesado, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 30 kilómetros del Cabo Finisterre (Galicia, España). El 19 de noviembre, cuando estaba siendo remolcado para alejarlo de la costa, el buque se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa a una profundidad de 3 500 metros y la sección de popa a una profundidad de 3 830 metros. La rotura y el hundimiento derramaron una carga que se calcula en torno a 63 000 toneladas. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos del pecio a un ritmo decreciente. Posteriormente, el Gobierno español calculó que quedaban en el pecio aproximadamente 13 800 toneladas de carga.
- 2.2 Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados fueron a la deriva con los vientos y las corrientes por mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Los hidrocarburos contaminaron fuertemente la costa occidental de Galicia (España) y finalmente se desplazaron hasta el Golfo de Vizcaya, afectando 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 con 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 28 de febrero de 2011, la oficina de reclamaciones de La Coruña había recibido 845 reclamaciones por un total de €1 037 millones. Entre ellas figuran 15 reclamaciones del Gobierno español por un total de €84,8 millones. El cuadro a continuación presenta un desglose de las diferentes categorías de las reclamaciones:

Categoría de la 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	15	984 827 922

^{<1>} Se ha retirado una reclamación de un total de €132 millones de un grupo de 58 asociaciones a raíz de un acuerdo transaccional con el Gobierno español.

Total	845	1 037 016 676
--------------	------------	----------------------

3.1.2 Al 28 de febrero de 2011, 753 (90,72%) de las reclamaciones que no eran del Gobierno español se habían evaluado en €3,8 millones. Se han efectuado pagos provisionales por un total de €46 314 ^{<2>} respecto a 174 de las reclamaciones evaluadas, fundamentalmente al 30% de la cuantía evaluada. Quedan 62 reclamaciones pendientes de respuesta del reclamante y siete están en proceso. Se han rechazado 429 reclamaciones (por un total de €8 millones) y 19 han sido retiradas por los reclamantes. Las demás reclamaciones no han podido ser evaluadas debido a que la documentación remitida hasta el momento es insuficiente.

3.2 Francia

3.2.1 Al 28 de febrero de 2011, 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 las reclamaciones:

Categoría de la 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 28 de febrero de 2011. Se habían evaluado 455 reclamaciones en €8 millones y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €5,6 millones al 30% de la cuantía evaluada respecto a 361 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 evaluada. Se habían rechazado 58 reclamaciones por un total de €3,8 millones porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdidas debido al siniestro. Los reclamantes han retirado cuatro reclamaciones por un total aproximado de €3 000.

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.

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

4 Reclamaciones del Gobierno español

4.1 Reclamaciones presentadas

El Gobierno español ha presentado un total de 15 reclamaciones por una cuantía de €84,8 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 una garantía bancaria que proporcionó el Gobierno español, que cubre la diferencia mencionada anteriormente (esto es €41,5 millones) del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, asimismo el Gobierno español se comprometió a rembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea del Fondo de 1992.

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 €84,8 millones, han sido evaluadas provisionalmente en €300,2 millones. Las cuantías reclamadas y evaluadas han aumentado desde la última sesión del Comité Ejecutivo en octubre de 2010 debido a la presentación de una reclamación adicional por los gastos contraídos en el tratamiento de los residuos oleosos sólidos. La reclamación adicional, por un total de €1 630 838, ha sido evaluada en €1 563 623. Se ha enviado una carta al Gobierno español para comunicarle la última evaluación de sus reclamaciones. Se espera que el Gobierno español presente una reclamación adicional por otros gastos relacionados con el tratamiento de los residuos oleosos sólidos.

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 las 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 respecto a la duración de las operaciones.

<3> Para los pormenores respecto al plan de indemnización establecido por el Gobierno español se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 109 a 111.

<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.

- 4.3.3 En cuanto a los pagos de indemnización efectuados en relación con el derrame, con base en la legislación nacional y desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, algunos de los pagos tenían carácter de ayudas y se efectuaron a la población en las zonas afectadas sin considerar 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 han 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 la 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 sellado de 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 reclamaciones 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 evaluaron de nuevo en €38,5 millones y se envió a dicho 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 cuantía de la reclamación.
- 5.3 Parte de la diferencia entre la cuantía reclamada y la evaluada se debe a la falta de documentación de apoyo suficiente para algunas partidas de la reclamación. Por ello, es posible que la 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 solicitó, 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 mayo de 2010, el Juzgado de lo Penal de Corcubión declaró concluida la instrucción del caso. En julio de 2010, el Juzgado decidió que cuatro personas deberían someterse a juicio por responsabilidad civil y penal a consecuencia del derrame de hidrocarburos del *Prestige*: el capitán, el primer oficial 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 puerto de refugio en España. En su decisión, el Juzgado manifestó que el London Club y el Fondo de 1992 eran directamente responsables por los daños que resultaron del

siniestro así como mancomunada y solidariamente responsables. También, el Juzgado decidió que la responsabilidad civil subsidiaria correspondía al propietario del buque, la empresa gestora y el Estado español. En su decisión, el Juzgado solicitó que las partes con responsabilidad civil aportaran una garantía que cubriese su responsabilidad hasta sus límites legales respectivos.

- 6.1.3 El Fondo de 1992 ha solicitado al Juzgado que reconsidere dicha decisión, por motivos de orden público, dado que pedir al Fondo de 1992 que aportara una garantía infringía el espíritu del Convenio del Fondo de 1992 y las obligaciones del tratado contraídas por España. En sus alegatos, el Fondo de 1992 argumenta que el objetivo del Fondo es compensar a las personas que han sufrido daños causados por la contaminación según el Convenio del Fondo de 1992, que el Fondo ya ha pagado una parte considerable de las reclamaciones que resultaron del siniestro del *Prestige*, y que aún quedaban reclamaciones pendientes en Francia y en Portugal que el Fondo tendrá que compensar. El Fondo de 1992 también argumentó que la solicitud de que el Fondo aportara una garantía le impediría compensar a las víctimas que no eran parte de los procesos penales y que, por tanto, también impediría que el Fondo cumpliera con su objetivo.
- 6.1.4 Los procedimientos judiciales van a ser transferidos a otro juzgado, la Audiencia Provincial de La Coruña. Está previsto que la audiencia sobre los fundamentos penales y civiles del caso comience en 2012.
- 6.2 Reclamaciones civiles
- 6.2.1 Al 28 de febrero de 2011, unas 2 122 reclamaciones fueron presentadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión (España). Algunos de los reclamantes en los procedimientos habían presentado igualmente una reclamación a la oficina de reclamaciones de La Coruña. En la cifra mencionada anteriormente también se incluyen 31 reclamaciones de partes francesas.
- 6.2.2 Al 28 de febrero de 2011, los expertos contratados por el Fondo de 1992 habían examinado la gran mayoría de estas reclamaciones y, excluyendo las reclamaciones del Gobierno español y de los reclamantes franceses, se habían evaluado 1 883 reclamaciones por € 108 043. Se habían efectuado pagos provisionales por un total de €29 797 al 30% de la cuantía evaluada, teniendo en cuenta las ayudas recibidas, en su caso. Los reclamantes en 403 de las causas judiciales habían recibido pagos como consecuencia de un acuerdo transaccional con el Gobierno español, y la evaluación de estas reclamaciones se incluye en la reclamación subrogada presentada por el Gobierno español (véase la sección 4). Las reclamaciones restantes, excepto dos, han sido evaluadas a cero, por no haberse presentado documentación alguna.
- 6.2.3 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.
- 6.2.4 En enero de 2010, los expertos designados por el Juzgado de lo Penal de Corcubión presentaron su informe de evaluación de las reclamaciones civiles presentadas en el proceso penal. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 han examinado este informe. Han concluido que, en general, los peritos judiciales han observado que en la mayoría de las reclamaciones falta documentación de apoyo. En sus evaluaciones, los peritos 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 peritos 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.
- 6.2.5 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 acuerdos extrajudiciales con los reclamantes, cuando sea posible, y estar preparados para presentar los alegatos de la defensa cuando comience la audiencia.

7 Procesos judiciales 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 Ciento cinco de estos reclamantes han retirado sus acciones. Por consiguiente, las acciones de 127 reclamantes están pendientes ante los tribunales por reclamaciones de indemnización por un total de €85,5 millones.
- 7.3 Los tribunales han otorgado la suspensión de los procedimientos en 19 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.
- 7.4 Unos 31 reclamantes franceses, incluidas varias comunas, se han unido al proceso judicial en Corcubión (España).
- 7.5 En abril del 2010, el Estado francés entabló una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos contra tres compañías del grupo de la American Bureau of Shipping (ABS), sociedad de clasificación que certificó el *Prestige*. No ha habido novedades respecto a esta acción.

8 Sentencias de los tribunales en Francia

Tribunal de Apelación de Rennes

- 8.1 Dos propietarios de buques de pesca incoaron una acción en la que pedían €19 333 por pérdida de ingresos sufrida supuestamente por la reducción de la población de anchoas como resultado del siniestro del *Prestige* y €81 000 por el reemplazo de una red de pesca dañada por el petróleo. El Fondo de 1992 había evaluado los daños sufridos por la red en €3 000 y rechazó la reclamación por pérdida de ingresos, ya que no se estableció una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y la supuesta pérdida. En una sentencia dictada en mayo de 2009, el tribunal aceptó la evaluación de la reclamación por pérdida de ingresos efectuada por el Fondo de 1992 y rechazó la reclamación. En cuanto a la reclamación relativa a la red de pesca, el tribunal evaluó los daños en €6 000 que debían pagarse al nivel actual (30%) de los pagos aplicado por el Fondo. Uno de los reclamantes recurrió la sentencia.
- 8.2 En una sentencia dictada en enero de 2011, el Tribunal de Apelación de Rennes mantuvo el rechazo de la reclamación por pérdida de ingresos. En relación con la reclamación para el reemplazo de la red de pesca, el Tribunal de Apelación invalidó la sentencia y aceptó la evaluación del Fondo de 1992 para que se pagaran €3 000 al nivel actual (30%) de los pagos aplicado por el Fondo.
- 8.3 A la fecha de publicación del presente documento, el reclamante no había presentado recurso ante el Tribunal de Casación.

9 Acciones judiciales en los Estados Unidos

Información de fondo

- 9.1 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, estimados en más de US\$1 000 millones. El Estado español ha sostenido, entre otras cosas, que la ABS había actuado con negligencia y temeridad 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.
- 9.2 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*.

- 9.3 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.
- 9.4 Defensa de la ABS de que actuaba como 'el práctico o cualquier otra persona que, (...), preste servicios para el buque'
- 9.5 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.

Sentencia inicial del Tribunal de Distrito

- 9.6 En enero de 2008, el Tribunal de Distrito aceptó el argumento de la 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 de 1992), y por ello estaba exenta de responsabilidad. El tribunal argumentó asimismo que, conforme al artículo IX.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.

Tribunal de Apelación

- 9.7 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).
- 9.8 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 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 *fórum non conveniens* o en los principios de armonía internacional.
- 9.9 El Tribunal de Apelación restituyó las contrademandas originales de la ABS que habían sido desestimadas basándose en la FSIA, sosteniendo que dichas contrademandas se derivaban de cuestiones de deber y causalidad que eran 'similares, si no idénticas', a las cuestiones suscitadas en la demanda de España.
- 9.10 La causa ha sido enviada al juez del Tribunal de Distrito para consideración ulterior.

Segunda sentencia del Tribunal de Distrito

- 9.11 El Tribunal de Distrito dictó su segunda sentencia en agosto del 2010, concediendo la moción de la ABS de sentencia sumaria y desestimando de nuevo la demanda del Estado español contra la ABS.
- 9.12 El tribunal decidió que en este caso la ley aplicable era la de los Estados Unidos, principalmente basándose en las alegaciones de España de que el acto ilícito ocurrió en la sede de la ABS en los Estados Unidos, y basándose en el hecho de que la sede de la ABS tenía unas normas fijadas para la certificación de los buques, y que al menos uno de los certificados en vigor en el momento del siniestro del *Prestige* fue emitido desde dicha sede.
- 9.13 El tribunal señaló que España no citó, ni el tribunal pudo por sus propios medios localizar, algún precedente legal en los Estados Unidos en el cual una sociedad de clasificación había sido responsable

ante un tercero por daños causados debido al fallo de un buque, y que España no aportó prueba alguna de que había dependido, específicamente, de la certificación de la clase otorgada al *Prestige*.

9.14 Finalmente, el tribunal dictó que no estaba dispuesto a aceptar la regla que proponía España 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 ascendería a 'una expansión injustificada del alcance actual de la responsabilidad civil extracontractual'. El tribunal también sostuvo que una expansión de esta naturaleza sería contradictoria al deber indelegable del propietario del buque de proporcionar un buque apto para la navegación.

9.15 El Estado español ha apelado contra la decisión. En sus alegatos, España argumentó que:

- el Estado español había presentado pruebas suficientes para que, sobre la base de los hechos, un juez pudiese determinar que la ABS había actuado de forma temeraria en su inspección y clasificación del *Prestige*.
- el Juzgado de Distrito erró al mantener que una sociedad de clasificación no debería ser considerada responsable por su propia temeridad, por oposición a una negligencia ordinaria.
- la conducta temeraria equivale a no tener en cuenta intencionalmente a los demás y es fácil de evitar, y que a una sociedad de clasificación no debería concedérsele la misma protección por conducta temeraria que la que recibe por actos de negligencia.

9.16 En sus alegatos de defensa, la ABS argumentó que:

- al realizar las obligaciones asignadas al propietario de un buque, la ABS no tiene una obligación ilimitada ante todos los terceros debido a su temeridad, y que la obligación del propietario de un buque de ofrecer un buque apto para la navegación no era delegable y no debería transferirse a una sociedad de clasificación.
- la ABS no se comportó de forma temeraria, sus normas eran tan estrictas como las de cualquier otra sociedad de clasificación en el momento del siniestro del *Prestige*, y que España intenta que la acusación de negligencia se eleve a temeridad.
- un examen de las políticas públicas va en contra de la responsabilidad ilimitada por parte de las sociedades de clasificación de todas las partes, ya que dicha responsabilidad equivaldría a la responsabilidad de una compañía de seguros y resultaría en que los propietarios de buques tuvieran una menor responsabilidad por la aptitud para la navegación de sus buques.
- la legislación española y, por ende, el CRC, deberían aplicarse en este caso, y la ABS no tiene responsabilidad alguna con arreglo al artículo III.4 b) del CRC. La ABS señala que, salvo en los Estados Unidos, el CRC es la norma aplicable en todas las demás jurisdicciones asociadas al caso, incluidos China y los Emiratos Árabes Unidos (EAU). Por otra parte, la ABS solicita la aplicación de la legislación de las Bahamas, con arreglo a la cual, en su opinión, la ABS no es responsable. La ABS sostiene igualmente que, de aplicarse una legislación nacional distinta del CRC o la de las Bahamas, China o los EAU, no sería responsable de conformidad con dichas legislaciones.

9.17 En su respuesta a la defensa de la ABS, España alega que:

- tanto el Juzgado de Distrito como la ABS han malinterpretado la legislación en materia de responsabilidad por comportamiento temerario. España alega que dicho comportamiento da lugar a responsabilidad respecto a todas las partes que puedan previsiblemente verse afectadas por esta forma de comportamiento.

- el propietario del buque no es parte en esta causa y que un fallo de responsabilidad por parte de la ABS no reduce en absoluto la obligación no delegable del propietario del buque de proporcionar un buque apto para la navegación.
- el supuesto cumplimiento de las costumbres y normas del sector por parte de la ABS no la libera de responsabilidad.
- la legislación de los Estados Unidos es la aplicable en esta causa e, incluso si se aplicara una legislación extranjera, una sociedad de clasificación no tiene derecho a inmunidad con arreglo al CRC y, si incluso lo tuviera, dicha inmunidad no sería aceptada en vista del comportamiento temerario de la ABS en este caso.

9.18 Dos organizaciones de defensa del medio ambiente han presentado un escrito conjunto en calidad de *amicus curiae* a favor de la posición del Estado español, en el que alegan que:

- los grandes derrames de hidrocarburos tienen efectos negativos a largo plazo en el medio ambiente.
- no sólo los propietarios de buques y las empresas de seguros marítimos, sino el mundo marítimo en general, como los consignadores, los fletadores, los Estados del pabellón y los países costeros entre otros, se basan en las justificaciones presentadas por las sociedades de clasificación.
- las presiones económicas han hecho que las sociedades de clasificación se muestren más flexibles y, en consecuencia, no pueden quedar indemnes a su propio comportamiento temerario.

9.19 No se ha fijado aún una fecha para la audiencia oral ante el Tribunal de Apelación.

10 Posible acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS en Francia

10.1 En la 48ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en junio de 2010, el Director presentó un análisis preliminar de las implicaciones de una posible acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS en Francia (véase el documento IOPC/JUN10/3/2/1).

Consideraciones sobre el siniestro del Erika

10.2 En el siniestro del *Erika*, el Tribunal Penal de Apelación de París dictaminó que RINA (la sociedad de clasificación que certificó al *Erika*), junto al representante del propietario del buque (Tevere Shipping) y el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), eran responsables en lo penal de haber causado contaminación. En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia halló a las tres partes condenadas mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro (véase el documento IOPC/JUN10/3/1, sección 4).

10.3 RINA había alegado que podría beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contempladas en el artículo III.4 b) del CRC, pero el Tribunal Penal de Apelación de París sostuvo que RINA no podía beneficiarse de dichas disposiciones.

10.4 El Tribunal Penal de Apelación admitió que RINA tenía derecho a inmunidad de jurisdicción, ya que en su calidad de sociedad de clasificación prestaba un servicio público en nombre del Estado maltés, pero sostuvo igualmente que RINA había renunciado a su inmunidad por no haber alegado dicha inmunidad al inicio del proceso.

10.5 La sentencia del Tribunal Penal de Apelación de París ha sido recurrida. Se prevé que el Tribunal de Casación dicte sentencia en noviembre de 2011.

Consideraciones del Director

- 10.6 El abogado francés del Fondo ha indicado al Director que, en una posible acción contra la ABS en Francia en el contexto del siniestro del *Prestige*, el tribunal muy probablemente aplicaría la legislación francesa. En caso de que el Tribunal de Casación confirmara la sentencia del Tribunal Penal de Apelación en el siniestro del *Erika*, RINA sería considerada responsable de la contaminación provocada por dicho siniestro, lo que podría constituir un precedente que sería seguido por un tribunal francés en una acción contra la ABS en el siniestro del *Prestige*.
- 10.7 La cuestión de la inmunidad soberana sería otra cuestión incierta. En el siniestro del *Erika*, el tribunal reconoció que RINA tenía derecho a la inmunidad de jurisdicción de Estado extranjero, pero desechó esta inmunidad debido a que RINA no invocó este derecho al inicio del proceso (véase el párrafo 10.4). No es seguro que un tribunal sostenga que la ABS tenga derecho a inmunidad de jurisdicción en el contexto del siniestro del *Prestige*.
- 10.8 Con arreglo a la legislación francesa, el plazo de prescripción aplicable a una acción de recurso sería de diez años, lo que significa que el Fondo tendría hasta el 13 de noviembre de 2012 para entablar una acción contra la ABS en Francia.
- 10.9 Como se espera que el Tribunal de Casación dicte su sentencia en noviembre de 2011, el Director estima que lo mejor sería esperar dicha sentencia antes de decidir si debe interponer una acción contra la ABS.

11 Medidas que se han de adoptar**Comité Ejecutivo del Fondo de 1992**

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tenga a bien:

- a) tomar nota de la información facilitada en el presente documento; y,
 - b) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a las cuestiones tratadas en este documento.
-