



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

Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT09/3/2
Original: INGLÉS	28 de agosto 2009
Asamblea del Fondo de 1992	92A14
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC46
Asamblea del Fondo Complementario	SA5
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC24 •

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC

FONDO DE 1971: VISTABELLA, AEGEAN SEA, ILIAD, KRITI SEA, NISSOS AMORGOS, PLATE PRINCESS, EVOIKOS, ALAMBRA Y AL JAZIAH 1

Nota del Director

Resumen:	En este documento se presenta la información más reciente sobre los siguientes siniestros del Fondo de 1971: <i>Vistabella</i> , <i>Aegean Sea</i> , <i>Iliad</i> , <i>Kriti Sea</i> , <i>Nissos Amorgos</i> , <i>Plate Princess</i> , <i>Evoikos</i> , <i>Alambra</i> y <i>Al Jaziah 1</i> .
Medida que se ha de adoptar:	<u>Consejo Administrativo del Fondo de 1971:</u> Tomar nota de la información.

1 Vistabella

Resumen del siniestro

1.1	Buque	<i>Vistabella</i>
	Fecha del siniestro	07.03.91
	Lugar del siniestro	Guadalupe, Francia
	Causa del siniestro	Hundimiento
	Cantidad de hidrocarburos derramados	Desconocida
	Estado de pabellón del buque	Trinidad y Tabago
	Arqueo bruto (AB)	1 090 AB
	Asegurador del propietario del buque	Maritime General Insurance Company Limited
	Límite CRC	€359 000
	Indemnización	£969 250 pagada por el Fondo de 1971
	Procesos judiciales	En 1971, el Fondo interpuso recurso contra el asegurador del buque. El Tribunal de Apelación de Guadalupe dictó sentencia a favor del Fondo por un total de €1 289 483, más intereses y costas.

1.2 Cuando era remolcada, la gabarra de navegación marítima *Vistabella* (1 090 TRB), matriculada en Trinidad y Tabago, se hundió a una profundidad superior a 600 metros, 15 millas al sudeste de Nevis. Se derramó una cantidad desconocida de la carga de fueloil pesado a consecuencia del siniestro, y se desconoce la cantidad que quedó en la gabarra.

1.3 La *Vistabella* no estaba asegurada en ningún P&I Club, sino que estaba amparada por un seguro contra responsabilidad de terceros, con una sociedad aseguradora de Trinidad. La aseguradora argumentó que el seguro no cubriría este siniestro. La cuantía de limitación aplicable a la embarcación se calculó en FFr2 354 000 o €359 000. No se constituyó ningún fondo de limitación. Es poco probable que el propietario del buque pueda cumplir las obligaciones que le impone el Convenio de

Responsabilidad Civil (CRC de 1969) sin la cobertura efectiva de un seguro. El propietario del buque y su aseguradora no respondieron a invitaciones para cooperar en el procedimiento de liquidación de reclamaciones.

Reclamaciones de indemnización

- 1.4 El Fondo de 1971 pagó una indemnización que ascendía a FF8,2 millones o €1,3 millones (£955 000) al Gobierno francés respecto a operaciones de limpieza. Se abonó indemnización a demandantes privados en St. Barthélemy y las Islas Vírgenes Británicas, y a las autoridades de las Islas Vírgenes Británicas por un total aproximado de £14 250.

Procesos judiciales

- 1.5 En relación con los procesos judiciales en Guadalupe (Francia) y Trinidad y Tabago se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 56 y 57.
- 1.6 No ha habido novedades respecto a este caso desde que se notificó al Consejo Administrativo del Consejo de 1971 en su 23º período de sesiones celebrado en 2008.

2 Aegean Sea

Resumen del siniestro

2.1	Buque	<i>Aegean Sea</i>
	Fecha del siniestro	03.12.92
	Lugar del siniestro	La Coruña, España
	Causa del siniestro	Encalladura
	Cantidad de hidrocarburos derramados	73 500 toneladas de fueloil
	Estado de pabellón del buque	Grecia
	Arqueo bruto (AB)	57 801 AB
	Aseguradora P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
	Límite CRC	€6,7 millones
	Límite CRC y Fondo	€7,2 millones
	Indemnización	Se concertó un acuerdo entre el Estado español, el Fondo de 1971, el propietario del buque y el UK Club, por el cual la cuantía total adeudada por el propietario del <i>Aegean Sea</i> , el UK Club y el Fondo de 1971 a las víctimas ascendía a Pts 9 000 millones o €4 millones, y el Estado español se comprometió a indemnizar a todas las víctimas que pudieran obtener una sentencia definitiva de un juzgado español a su favor que condenara al propietario del buque, al UK Club o al Fondo de 1971 a pagar indemnización a consecuencia del siniestro.

- 2.2 En un temporal, el *Aegean Sea* (57 801 TRB) embarrancó al acercarse al puerto de La Coruña, en el noreste de España. El buque, que transportaba aproximadamente 80 000 toneladas de petróleo crudo, se partió en dos y ardió violentamente durante unas 24 horas. La sección de proa se hundió a unos 50 metros de la costa. La sección de popa permaneció en gran parte intacta. El petróleo que quedaba en la sección de popa fue extraído por salvadores que operaban desde la orilla. No se conocía la cantidad de hidrocarburos derramados puesto que la mayor parte de la carga o bien se dispersó en el mar o bien se consumió por las llamas a bordo del buque, pero se estimó en unas 73 500 toneladas. Se contaminaron varios trechos de costa al este y nordeste de La Coruña, así como la abrigada Ría del Ferrol. Se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Reclamaciones de indemnización

- 2.3 Se presentaron reclamaciones por un total de Pts 48 187 millones (€89,6 millones) ante los juzgados de lo penal y lo civil. Gran número de reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales pero muchos demandantes dieron curso a sus reclamaciones en el juzgado.

Procesos penales

- 2.4 Con respecto a los procesos penales iniciados a raíz de este siniestro se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 57 y 59.

Liquidación global

- 2.5 Con respecto al acuerdo firmado por el Estado español, el propietario del buque y el UK Club sobre una solución global de todas las cuestiones pendientes en el caso del *Aegean Sea*, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 57 y 58.

Procesos civiles

- 2.6 Con respecto a los procesos civiles iniciados por seis demandantes de los sectores de pesquerías y maricultura que no alcanzaron acuerdo con el Estado español sobre la cuantía de sus pérdidas, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 58 y 59.
- 2.7 Un elaborador de pescado, el propietario de un buque pesquero y un pescador solicitaron licencia para recurrir ante el Tribunal Supremo, pero en julio de 2009 el Tribunal desestimó el recurso en los tres casos. Por consiguiente, las sentencias del Tribunal de Apelación son definitivas.
- 2.8 El Estado español, conforme al acuerdo con el Fondo de 1971, pagará las cuantías adjudicadas por los tribunales.

3 Iliad*Resumen del siniestro*

3.1	Buque	<i>Iliad</i>
	Fecha del siniestro	09.10.93
	Lugar del siniestro	Pilos, Grecia
	Causa del siniestro	Encalladura
	Cantidad de hidrocarburos derramados	200 toneladas de fueloil ligero
	Estado de pabellón del buque	Grecia
	Arqueo bruto (AB)	33 837 AB
	Aseguradora P&I	North of England Protection and Indemnity Association Limited
	Límite CRC	€4,4 millones
	Indemnización	Todas las reclamaciones presentadas en el procedimiento de limitación contra el Fondo de 1971 han prescrito, salvo dos: 1) una reclamación del propietario del buque y su asegurador para el reintegro de todo pago en concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque y de una compensación en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971, y 2) una reclamación del propietario de una piscifactoría por €3 millones.

- 3.2 El buque tanque griego *Iliad* (33 837 TRB) encalló entre escollos cerca de la isla de Sfaktiria tras zarpar del puerto de Pilos (Grecia), como resultado se derramaron unas 200 toneladas de petróleo crudo ligero de Siria. Se activó el plan de emergencia nacional griego y se limpió el derrame con relativa rapidez.

- 3.3 El propietario del buque y su asegurador entablaron acción judicial contra el Fondo de 1971 a fin de impedir que prescribiesen sus derechos al reintegro por parte del Fondo de todo pago por concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque, y a la compensación en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971. El propietario de una piscifactoría, cuya reclamación es de Drs 1 044 millones o €3 millones, también interrumpió el plazo de prescripción entablando acción judicial contra el Fondo de 1971. Han prescrito todas las demás reclamaciones con relación al Fondo de 1971.

Procesos de limitación

- 3.4 En marzo de 1994, el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque estableció un fondo de limitación que ascendía a Drs 1 497 millones o €4,4 millones en el Tribunal de Nafplion mediante el depósito de una garantía bancaria.
- 3.5 El Tribunal decidió que las reclamaciones debían presentarse a más tardar el 20 de enero de 1995. Llegada esa fecha, se habían presentado 527 reclamaciones en el procedimiento de limitación, por un total de Drs 3 071 millones o €9 millones, más Drs 378 millones o €1,1 millones en concepto de indemnización de "daños morales".
- 3.6 En marzo de 1994, el Tribunal designó un liquidador para examinar las reclamaciones en el proceso de limitación. El liquidador presentó su informe al Tribunal en marzo de 2006. En su informe, el liquidador evaluó las 527 reclamaciones en €125 755, cifra inferior a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque. No obstante, 446 de estos demandantes, incluido el propietario del buque y su asegurador, presentaron objeciones al informe. El Fondo también presentó alegatos al Tribunal en el que trataba de los criterios para la admisibilidad de reclamaciones de indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971. En sus alegatos, el Fondo argumentó que habían prescrito todas las reclamaciones, excepto las mencionadas en el párrafo 3.3.
- 3.7 En octubre de 2007, el Tribunal de Nafplion decidió que no tenía jurisdicción respecto al procedimiento de limitación y remitió la causa al Tribunal de Kalamata, por ser el tribunal más próximo a la zona donde tuvo lugar el siniestro. Varios demandantes han apelado contra la decisión. El Fondo de 1971, siguiendo la asesoría recibida de su abogado griego, se ha unido a la apelación. La próxima vista tendrá lugar en 2010.

4 **Kriti Sea**

Resumen del siniestro

4.1	Buque	<i>Kriti Sea</i>
	Fecha del siniestro	09.08.96
	Lugar del siniestro	Agioi Theodoroi, Grecia
	Causa del siniestro	Manipulación incorrecta de los hidrocarburos
	Cantidad de hidrocarburos derramados	De 20 a 50 toneladas de fueloil ligero
	Estado de pabellón del buque	Grecia
	Arqueo bruto (AB)	62 678 AB
	Aseguradora P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
	Límite CRC	€6,6 millones
	Indemnización	Todas las reclamaciones han sido objeto de acuerdo o están pendientes de una resolución judicial definitiva, y las cuantías totales se sitúan dentro del límite del CRC de 1969. Por tanto, el Fondo de 1971 no estará obligado a pagar indemnización alguna con respecto a este siniestro.

- 4.2 El buque tanque griego *Kriti Sea* (62 678 TRB) derramó entre 20 y 50 toneladas de crudo ligero de Arabia cuando descargaba en una terminal en el puerto de Agioi Theodoroi (Grecia) a unos 40 kilómetros al oeste del Pireo, Grecia. Quedaron embadurnadas de petróleo costas rocosas y tramos de playa, se vieron afectadas siete piscifactorías, y los cascos de embarcaciones de recreo y los buques de pesca de la zona quedaron manchados de petróleo.
- 4.3 En diciembre de 1996, el propietario del buque estableció un fondo de limitación que ascendía a Drs 2 241 millones o €6,6 millones mediante el depósito de una garantía bancaria.
- 4.4 Quedan sin resolver tres reclamaciones: las del Estado griego, una piscifactoría y el propietario de un lugar de veraneo junto al mar, que fueron objeto de acciones judiciales. En sentencias dictadas en marzo de 2006, el Tribunal Supremo anuló las decisiones del Tribunal de Apelación, que había confirmado las reclamaciones del Estado griego y la piscifactoría, por carecer del razonamiento jurídico correcto, y también anuló la decisión del Tribunal de Apelación, que había rechazado la reclamación del propietario del lugar de veraneo junto al mar, por aplicación impropia de la ley. El Tribunal Supremo remitió estas reclamaciones de vuelta al Tribunal de Apelación, para volver a escuchar las causas en su fundamento y tratar la cuestión de la cuantía. Tuvo lugar una vista en el Tribunal de Apelación en marzo de 2008. El Tribunal de Apelación dictó sus sentencias en diciembre de 2008 y redujo las indemnizaciones iniciales concedidas a los demandantes. Estas sentencias ahora ya son definitivas.
- 4.5 La cuantía total concedida a todos los demandantes por este siniestro no supera el fondo de limitación establecido con arreglo al CRC de 1969. Por consiguiente, el Fondo de 1971 no tendrá que asumir responsabilidad alguna por este siniestro.
- 4.6 En vista de que el asunto está cerrado por lo que respecta al Fondo de 1971, éste ha decidido suspender el seguimiento del procedimiento antes de su clausura formal.

5 Nissos Amorgos

Resumen del siniestro

5.1 Buque	<i>Nissos Amorgos</i>
Fecha del siniestro	28.02.97
Lugar del siniestro	Maracaibo, República de Venezuela
Causa del siniestro	Encalladura
Cantidad de hidrocarburos derramados	3.600 toneladas de fueloil
Estado de pabellón del buque	Grecia
Arqueo bruto (AB)	50 563 AB
Aseguradora P&I	Assuranceföreningen Gard (Gard Club)
Límite CRC	Bs3 473 millones o BsF 3,5 millones ^{<1>}
Límite CRC y Fondo	Bs39 738 millones o \$83 221 800
Indemnización	Se han acordado reclamaciones por un valor de Bs350 075 468 (£69 000) y \$24 397 612 (£13 millones). Todas las reclamaciones acordadas han sido pagadas.
Procesos judiciales	Quedan sin resolver en los tribunales las tres siguientes reclamaciones: Dos reclamaciones de la República de Venezuela por US\$ 60 250 396 cada una. Estas reclamaciones están duplicadas y han prescrito. Una reclamación de tres elaboradores de pescado por US\$30 000 000.

^{<1>} En enero de 2008, el bolívar fuerte (BsF) reemplazó al bolívar (Bs) a un tipo de cambio de 1 BsF = 1000 Bs.

- 5.2 El buque tanque griego *Nissos Amorgos* (50 563 TRB), que transportaba aproximadamente 75 000 toneladas de petróleo crudo venezolano, embarrancó al pasar por el Canal de Maracaibo en el Golfo de Venezuela, el 28 de febrero de 1997. Las autoridades venezolanas han sostenido que la encalladura ocurrió realmente fuera del propio Canal. Se derramó una cantidad estimada en 3 600 toneladas de petróleo crudo.

Reclamaciones acordadas

- 5.3 El siniestro dio lugar a diversas reclamaciones. En el cuadro a continuación se resumen las reclamaciones acordadas, las cuales se han pagado en su totalidad:

Demandante	Categoría	Cuantía acordada Bs	Cuantía acordada US\$
Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Limpieza		\$8 364 223
ICLAM ^{<2>}	Medidas preventivas	Bs61 075 468	
Pescadores y elaboradores de camarones	Lucro cesante		\$16 033 389
Otras reclamaciones ^{<3>}	Daños materiales y lucro cesante	Bs289.000.000	
Total		Bs350.075.468 (£69 000)	\$24 397 612 (£13 millones)

Reclamaciones de indemnización en los tribunales

- 5.4 La situación de las reclamaciones de indemnización pendientes ante los tribunales en Venezuela es la siguiente:

Demandante	Categoría	Cuantía reclamada US\$	Tribunal	Postura del Fondo
República de Venezuela	Daños al medio ambiente	\$60 250 396	Tribunal de lo penal	Prescripción
República de Venezuela	Daños al medio ambiente	\$60 250 396	Tribunal de lo civil	Prescripción
Tres elaboradores de pescado	Lucro cesante	\$30 000 000	Tribunal de lo civil	No se ha probado ninguna pérdida
Total		\$150 500 792		

Reclamaciones de la República de Venezuela

- 5.5 La República de Venezuela presentó una reclamación por daños al medio ambiente por US\$60 250 396 contra el capitán, el propietario del buque y su aseguradora el Gard Club, en el Tribunal de lo penal de Cabimas. La República de Venezuela presentó la misma reclamación ante el Tribunal de lo civil de Caracas.
- 5.6 En julio de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió que los elementos de las reclamaciones de la República de Venezuela no estaban relacionados con los daños ocasionados por contaminación contemplados en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del

<2> Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.

<3> Pagada íntegramente por el asegurador del propietario del buque, a excepción de la reclamación de Corpozulia, autoridad de turismo de la República de Venezuela.

Fondo de 1971, que estas reclamaciones deberían considerarse no admisibles y que constituían una duplicación, pues se referían a los mismos daños (documento 71FUND/AC.11/3). En octubre de 2005, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió que las reclamaciones de la República de Venezuela habían prescrito en relación con el Fondo de 1971 (documento 71FUND/AC.17/20).

Reclamaciones de los elaboradores de pescado

- 5.7 Tres elaboradores de pescado presentaron reclamaciones por un total de US\$30 millones en el Tribunal Supremo contra el Fondo de 1971 y el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). Estas reclamaciones se presentaron en el Tribunal Supremo no como resultado de un “avocamiento”, sino porque uno de los demandados es un organismo de la República de Venezuela y, conforme al derecho venezolano, las reclamaciones contra la República han de ser presentadas al Tribunal Supremo. El Tribunal Supremo actuaría en este caso como Tribunal de primera y última instancia. En su sesión de julio de 2003, el Consejo Administrativo tomó nota de que las reclamaciones no habían sido fundamentadas por documentación de apoyo y por tanto deberían ser consideradas como no admisibles.
- 5.8 En agosto de 2003, el Fondo de 1971 presentó alegatos al Tribunal Supremo argumentando que, como los demandantes habían presentado y luego renunciado a reclamaciones en el Tribunal de lo penal de Cabimas y el Tribunal de lo civil de Caracas contra el capitán, el propietario del buque y el Gard Club por los mismos daños, habían renunciado implícitamente a toda reclamación contra el Fondo de 1971. El Fondo argumentó además que, no sólo los demandantes no habían demostrado el alcance de sus pérdidas, sino que las pruebas que habían presentado indicaban que la causa de toda pérdida no estaba relacionada con la contaminación. No ha habido novedades respecto a estas reclamaciones.

Procesos penales

- 5.9 Se han incoado procesos penales contra el capitán. En sentencia dictada en mayo de 2000, el Tribunal de lo penal lo juzgó responsable de los daños surgidos a consecuencia del siniestro, y lo sentenció a un año y cuatro meses de prisión. El capitán apeló contra la sentencia.
- 5.10 En sentencia dictada en febrero de 2005, el Tribunal de Apelación de lo penal dictaminó que el capitán había incurrido en responsabilidad penal debido a negligencia que causó los daños por contaminación al medio ambiente, pero que, como habían pasado más de cuatro años y medio después de la fecha del hecho penal, prescribía el proceso penal contra el capitán. En su sentencia, el Tribunal manifestó que esta decisión no prejuzgaba las responsabilidades civiles que pudieran derivarse del hecho penal declarado prescrito.
- 5.11 En octubre de 2006, el Fiscal General solicitó al Tribunal Supremo (Sala Constitucional) que revisase la sentencia del Tribunal de Apelación de lo penal porque el Tribunal no había decidido respecto a la reclamación de indemnización presentada por el Fiscal General en nombre de la República de Venezuela.
- 5.12 En sentencia dictada en marzo de 2007, el Tribunal Supremo (Sala Constitucional) decidió anular la sentencia del Tribunal de Apelación y devolver el expediente penal al Tribunal de Apelación, donde una sala diferente dictaría una nueva sentencia. En su sentencia, el Tribunal Supremo falló que la sentencia del Tribunal de Apelación era inconstitucional, ya que no había decidido respecto a la reclamación de indemnización presentada por la República de Venezuela que se había presentado para obtener indemnización para el Estado venezolano por los daños causados. El expediente penal fue devuelto al Tribunal de Apelación.
- 5.13 Una sala diferente del Tribunal de Apelación de lo penal dictó una nueva sentencia en febrero de 2008, confirmando que el proceso penal contra el capitán había prescrito pero preservando la acción civil derivada del hecho penal. En la sentencia, el Tribunal de Apelación decidió remitir el expediente a un tribunal de lo penal de primera instancia, donde se decidirá la acción civil presentada por la República de Venezuela.

- 5.14 El propietario del buque y su aseguradora alegaron que el Tribunal de lo penal de Primera Instancia no tenía jurisdicción para conocer el asunto y que el expediente debería trasladarse al Tribunal Marítimo.
- 5.15 En marzo de 2009, el Tribunal de lo penal de Primera Instancia dictó una decisión en la que desestimaba el recurso de falta de jurisdicción. Esta decisión fue notificada al capitán, pero no al propietario del buque, a su asegurador y al Fondo de 1971. En dicha decisión, el Tribunal fija la fecha para el inicio de la presentación de conclusiones.
- 5.16 En sus alegatos, el Fondo de 1971 argumentaba que al no notificarle la decisión, el Tribunal le había denegado el derecho de defensa. En sus alegatos, el Fondo presenta las siguientes conclusiones:
- Las reclamaciones de la República de Venezuela contra el Fondo de 1971 han prescrito.
 - Todas las reclamaciones admisibles por daños provocados por la contaminación ya han sido indemnizadas por el Club y el Fondo.
 - La reclamación de la República de Venezuela no es admisible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1971 (CRC de 1971) y los Convenios de los Fondos, y no se han demostrado los presuntos daños.

- 5.17 El Tribunal no ha dictado aún sentencia.

Intentos de resolver las cuestiones pendientes

- 5.18 Con respecto a los intentos realizados a lo largo de los años por el Fondo de 1971 para resolver las cuestiones pendientes, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 64 a 66.
- 5.19 En diciembre de 2008 se celebró una reunión en Caracas entre representantes del Fondo de 1971, que visitaban Venezuela para otros asuntos, y representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Los representantes hicieron un examen general de las cuestiones pendientes.
- 5.20 Con respecto a las reclamaciones pendientes de los tres elaboradores de pescado contra el Fondo de 1971 y el Instituto Nacional de Canalizaciones, los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores manifestaron que el Gobierno no podía intervenir, ya que los demandantes eran compañías privadas.
- 5.21 Con respecto a las reclamaciones de la República de Venezuela, los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores expresaron sorpresa porque no se había retirado la reclamación de la Procuraduría. Se sugirió que el Ministerio de Relaciones Exteriores convocase una reunión con las partes interesadas, incluido el Fiscal General del Estado, la Procuraduría General y el Ministerio del Medio Ambiente, para examinar si se podía hallar una solución.
- 5.22 Los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores no pudieron convocar dicha reunión mientras los representantes del Fondo de 1971 estaban en Caracas, pero tuvo lugar una reunión posteriormente en diciembre de 2008 a la que solamente asistieron representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores. El Fondo de 1971 estuvo representado por sus abogados venezolanos. En aquella reunión, los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores expresaron su intención de reactivar el caso y poner la cuestión en conocimiento del Ministro de Relaciones Exteriores. Los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores manifestaron que, una vez que hubieran recibido instrucciones del Ministro, convocarían una reunión de todas las partes interesadas y se invitaría al Fondo de 1971 para que asista a ella.

6 *Plate Princess**Resumen del siniestro*

6.1	Buque	<i>Plate Princess</i>
	Fecha del siniestro	27.05.97
	Lugar del siniestro	Lago de Maracaibo, República de Venezuela
	Causa del siniestro	Derrame durante las operaciones de carga
	Cantidad de hidrocarburos derramados	3,2 toneladas de fueloil
	Estado de pabellón del buque	Malta
	Arqueo bruto (AB)	30 423 AB
	Aseguradora P&I	The Standard Steamship Owners' Protection e Indemnity Association (Bermuda) Limited (Standard Club)
	Límite CRC	BsF 2,8 millones
	Indemnización	Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 han prescrito.

- 6.2 El 27 de mayo de 1997, el buque tanque de Malta *Plate Princess* (30 423 TRB) cargaba 44 250 toneladas de crudo de Lagotreco en una terminal de hidrocarburos en Puerto Miranda en el Lago de Maracaibo (Venezuela), según informes se derramaron 3,2 toneladas de hidrocarburo en dicho lago, junto con agua de lastre.

Procesos judiciales

- 6.3 En junio de 1997, un sindicato de pescadores (FETRAPESCA) entabló una acción contra el capitán y el propietario del *Plate Princess* en el Tribunal de lo penal de Cabimas en nombre de 1 692 propietarios de embarcaciones pesqueras, reclamando una cantidad total de US\$17 millones. La reclamación era por supuestos daños a embarcaciones pesqueras y redes y por lucro cesante. FETRAPESCA presentó también una reclamación por lucro cesante de pescadores contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* en el Tribunal de lo Civil de Caracas por una cantidad estimada en US\$10 millones.
- 6.4 En junio de 1997, un sindicato de pescadores local (Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda), presentó una demanda en el Tribunal de lo civil de Caracas contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* por una cantidad estimada en US\$20 millones.
- 6.5 En la sesión de mayo de 2006, el Consejo Administrativo decidió que las reclamaciones mencionadas en los párrafos 6.3 y 6.4, habían prescrito en lo que respecta al Fondo de 1971 (véase Informe Anual de 2006, páginas 67 a 69).
- 6.6 En diciembre de 2006, las reclamaciones mencionadas fueron transferidas al Tribunal Marítimo de Primera Instancia.

Procesos de limitación

- 6.7 La cuantía de limitación aplicable al *Plate Princess* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estimaba en 1998 en 3,6 millones de DEG o Bs 2 845 millones y, en 1997, se facilitó una garantía bancaria por esta cuantía al Tribunal de lo penal de Cabimas.
- 6.8 En diciembre de 2006, las demandas en el Tribunal de lo civil de Caracas por parte de FETRAPESCA y el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda fueron transferidas al Tribunal Marítimo de Caracas.
- 6.9 En noviembre de 2008, el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* presentaron alegatos al Tribunal Marítimo de Caracas solicitando la constitución del fondo de limitación en la cuantía de la garantía bancaria facilitada al Tribunal de lo penal de Cabimas.

- 6.10 En diciembre de 2008, el Tribunal Marítimo de Caracas denegó la solicitud del propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* de incoar un proceso de limitación. El propietario del buque y el capitán han apelado contra esta decisión.

Otras novedades sobre la reclamación de FETRAPESCA

- 6.11 En julio de 2008, el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* pidieron al Tribunal Marítimo de Caracas que declarase prescrita la reclamación de FETRAPESCA (perención de instancia) ya que los demandados no habían tomado medidas para dar curso debido a su reclamación en el Tribunal. En una decisión publicada posteriormente aquel mes, el Tribunal decidió que la reclamación no había prescrito. El propietario del buque y el capitán apelaron contra esta decisión pero, en octubre de 2008, el Tribunal Marítimo de Apelación confirmó la sentencia del Tribunal Marítimo de Caracas.
- 6.12 En sentencia dictada en febrero de 2009, el Tribunal admitió la reclamación de FETRAPESCA y ordenó el pago de los daños sufridos por la demandante, los cuales debían ser cuantificados por un perito judicial. La sentencia no ha sido notificada formalmente al Fondo.

Reclamación enmendada del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

- 6.13 En abril de 2008 el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda presentó una reclamación enmendada contra el propietario del buque, el capitán del *Plate Princess*, y el Fondo de 1971. La reclamación enmendada, que ahora asciende a un total de BsF 53,5 millones es por pérdidas sufridas por unos 650 pescadores respecto a los daños a las redes y embarcaciones, y respecto al lucro cesante por un plazo de seis meses. El Tribunal Marítimo de Caracas aceptó la reclamación enmendada.
- 6.14 En julio de 2008, el Fondo de 1971 presentó alegatos manifestando que la reclamación había prescrito porque:
- No se había notificado al Fondo de 1971 sobre la acción contra el propietario del buque dentro de un plazo de tres años, a partir de la fecha en la que ocurrieron los daños, como prevé el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 y de conformidad con la decisión del Consejo Administrativo en su sesión de mayo de 2006, y
 - no se había nombrado al Fondo de 1971 como demandado en una acción dentro del plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro, como también prevé el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971.
- 6.15 El Fondo de 1971 contrató expertos para examinar la reclamación y pidió al Tribunal que facilitase copias de la documentación presentada por los demandantes para demostrar las pérdidas. La documentación asciende a miles de páginas, y copiarla rebasa los recursos del Tribunal Marítimo. Por consiguiente, el Tribunal Marítimo subcontrató la labor. El Fondo de 1971 no recibió la documentación hasta agosto de 2008.
- 6.16 Los expertos del Fondo de 1971 dieron a conocer su informe a principios de octubre de 2008. En su informe, los expertos concluyeron que:
- Los demandantes no habían demostrado que los daños sufridos por los pescadores hubieran sido causados por el derrame del *Plate Princess*;
 - la cantidad de hidrocarburos derramados era tan pequeña que no podía explicar los extensos daños supuestos;
 - los informes de inspección presentados para demostrar el alcance de los daños a las redes y embarcaciones eran de dudosa precisión; y
 - los documentos presentados para apoyar la reclamación por lucro cesante en muchos casos había sido falsificada y hecha para los fines de formular la reclamación.

- 6.17 El informe de los expertos del Fondo de 1971 fue presentado al Tribunal Marítimo en noviembre de 2008 pero el Tribunal decidió que el informe no era admisible porque no había sido

presentado dentro del plazo previsto por el derecho venezolano. El Fondo de 1971 apeló contra esta decisión por el motivo de que el plazo no era suficiente para que el Tribunal facilitase al Fondo de 1971 copias de la documentación y para que sus expertos las examinasen.

- 6.18 En noviembre de 2008, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y uno de los expertos contratados por el Fondo de 1971 viajaron a Caracas para ayudar a los abogados del Fondo de 1971 a prepararse para la vista principal de la reclamación del Tribunal Marítimo, prevista para comenzar a principios de diciembre de 2008. Tuvieron lugar conversaciones tanto con los abogados del Fondo de 1971 como con los abogados designados por el capitán y el propietario del buque. Sin embargo, la vista fue aplazada hasta enero de 2009.
- 6.19 El Tribunal dictó su decisión en febrero de 2009. En su decisión, el Tribunal admite la reclamación del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda y ordena al Fondo de 1971 el pago de los daños sufridos por los demandantes, que debería cuantificar un perito judicial, así como de intereses desde la fecha del siniestro hasta la fecha de ejecución de la sentencia. En su decisión, el Tribunal rechaza igualmente las acusaciones de fraude presentadas por el Fondo.
- 6.20 El capitán alegó desorden judicial.
- 6.21 El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 apelaron contra la sentencia.

7 Evoikos

Resumen del siniestro

7.1	Buque	<i>Evoikos</i>
	Fecha del siniestro	15.10.97
	Lugar del siniestro	Estrecho de Singapur
	Causa del siniestro	Abordaje
	Cantidad de hidrocarburos derramados	29 000 toneladas de fueloil pesado
	Zona afectada	Singapur, Malasia e Indonesia
	Estado de pabellón del buque	Chipre
	Arqueo bruto (AB)	80 823 AB
	Aseguradora P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
	Límite CRC	8 846 942 DEG
	Indemnización	La indemnización total pagada por el propietario del buque es inferior a la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del CRC de 1969.

- 7.2 El buque tanque chipriota *Evoikos* (80 823 TRB) abordó al buque tanque tailandés *Orapin Global* (138 037 TRB) al pasar por el Estrecho de Singapur. El *Evoikos* que transportaba aproximadamente 130 000 toneladas de fueloil pesado, sufrió avería en tres tanques de carga, y posteriormente se derramó una cantidad estimada en 29 000 toneladas de la carga. El *Orapin Global*, que estaba en lastre, no derramó hidrocarburos. Los hidrocarburos derramados afectaron al principio a las aguas y algunas islas del sur de Singapur, pero posteriormente manchas de hidrocarburos fueron a la deriva en aguas malasia e indonesias del Estrecho de Malaca. En diciembre de 1997, llegaron a la orilla hidrocarburos en lugares situados a lo largo de 40 kilómetros de la costa malasia en la Provincia de Selangor.
- 7.3 En el momento del siniestro, Singapur era Parte del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, pero no en el Convenio del Fondo de 1971, mientras que Malasia e Indonesia eran Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971.

- 7.4 Todas las reclamaciones admisibles de indemnización conocidas en Malasia, Singapur e Indonesia han sido liquidadas por el propietario del buque. El Fondo de 1971 no tiene conocimiento de que existan reclamaciones pendientes.
- 7.5 En el proceso de limitación comenzado por el propietario del buque en Singapur, el Tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Evoikos* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 en 8 846 942 DEG.
- 7.6 La cuantía de indemnización total pagada por el propietario del buque es inferior a la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del CRC de 1969.
- 7.7 El asegurador del propietario del buque comenzó acciones judiciales contra el Fondo de 1971 en Londres, Indonesia y Malasia para proteger sus derechos contra el Fondo. La acción en Indonesia fue suspendida. Las acciones en Londres y Malasia fueron suspendidas por consentimiento mutuo. Aunque quedan prescritas todas las reclamaciones futuras en virtud de los Convenios, el asegurador ha informado al Fondo que no está dispuesto a retirar sus acciones contra el Fondo en Londres y Malasia hasta que haya tenido la oportunidad de determinar que no quedan reclamaciones pendientes contra el propietario del buque que pudieran culminar en que el Fondo tuviera que pagar indemnización o resarcimiento.
- 7.8 No ha habido novedades en este caso desde 2003. Este caso no puede cerrarse hasta que se finalice toda la litigación pendiente.

8 Alambra

Resumen del siniestro

8.1 Buque	<i>Alambra</i>
Fecha del siniestro	17.09.00
Lugar del siniestro	Tallin, Estonia
Causa del siniestro	Corrosión
Cantidad de hidrocarburos derramados	300 toneladas de fueloil pesado
Estado de pabellón del buque	Malta
Arqueo bruto (AB)	75 366 AB
Aseguradora P&I	London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club)
Límite CRC	7,6 millones DEG
Indemnización	Todas las reclamaciones derivadas de este siniestro fueron acordadas y pagadas dentro de los límites del CRC.

- 8.2 El buque tanque *Alambra* (75 366 TRB), matriculado en Malta, estaba cargando una carga de fueloil pesado en el puerto de Muuga, Tallin (Estonia) cuando se escapó una cantidad supuesta de 300 toneladas de carga por una fisura en el forro del fondo del buque. El *Alambra* fue retenido por las autoridades estonias en espera de una decisión de la Autoridad Portuaria de Tallinn para permitir extraer las 80 000 toneladas de carga restantes a bordo. La transferencia de la carga fue finalmente emprendida en febrero de 2001 y, en mayo de 2001, el buque abandonó por fin Estonia para su desguace.

Reclamaciones de indemnización

- 8.3 El propietario del buque y su asegurador, la London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (London Club), han acordado reclamaciones por costes de limpieza por un total de US\$620 000. El Tribunal de Primera Instancia de Estonia aprobó este acuerdo en marzo de 2004, y se puso fin a todas las acciones judiciales contra el propietario del buque y el Club en relación con las reclamaciones con respecto a la limpieza.

- 8.4 El propietario del puesto de atraque en el puerto de Muuga, en el que el *Alambra* estaba cargando la carga en el momento del siniestro, y una empresa contratada por el propietario del puesto de atraque para efectuar actividades de carga de hidrocarburos, en su nombre, han presentado reclamaciones al propietario del buque y el London Club por EEK 29,1 millones y EEK 9,7 millones, respectivamente por lucro cesante debido a la indisponibilidad del puesto de atraque mientras se emprendían las operaciones de limpieza.

Acciones judiciales

- 8.5 En noviembre de 2000, el propietario del puesto de atraque en el puerto de Muuga y la empresa que había contratado para efectuar actividades de carga de hidrocarburos incoaron una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Tallinn contra el propietario del buque y el London Club y pidieron al Tribunal que notificase al Fondo de 1971 el procedimiento conforme al artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971. Habiéndosele notificado las acciones, el Fondo de 1971 intervino en el proceso.
- 8.6 En el contexto de estas acciones judiciales, se ha planteado la cuestión de si el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 han sido correctamente implementados en el derecho nacional estonio. Con respecto a los pormenores del siniestro se hace referencia al Informe Anual de 2007, páginas 72 y 73.
- 8.7 En septiembre de 2002, el London Club presentó alegatos en el Tribunal respecto a las reclamaciones presentadas por el propietario del puesto de atraque en el puerto de Muuga y por la empresa contratada por éste, en los que sostenía que el propietario del buque deliberadamente no había hecho las reparaciones necesarias al *Alambra* con el resultado de que el buque llegara a estar en una condición no apta para la navegación y que, por consiguiente, conforme al contrato del seguro, así como en virtud de la Ley de la marina mercante, el Club no estaba obligado a pagar indemnización por los daños resultantes del siniestro.
- 8.8 El Fondo de 1971 presentó alegatos argumentando que, en el Derecho estonio, el concepto de falta intencionada ha de interpretarse como acto deliberado, no sólo respecto al siniestro sino también respecto al efecto del mismo, es decir, que el propietario del buque ocasionó deliberadamente los daños ocasionados por la contaminación. El Fondo sostuvo que las pruebas presentadas respecto a la condición del *Alambra* no demuestran que el propietario del buque fuese culpable de una falta intencionada y que, por lo tanto, el asegurador no quedaba exonerado de su responsabilidad por daños debidos a la contaminación.
- 8.9 Tras las negociaciones entre los dos demandantes antes citados y el propietario del buque, celebradas en junio de 2009, se firmó un acuerdo transaccional entre estos dos demandantes (que entretanto se han fusionado para formar una sola sociedad) y el propietario del buque, mediante el cual los demandantes se comprometieron a retirar sus reclamaciones tras recibir del propietario del buque la cantidad de US\$ 450 000, en concepto de indemnización. El asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1971 fueron parte de este acuerdo.
- 8.10 Los demandantes ya han recibido la cantidad acordada y, de conformidad con el acuerdo, han retirado sus reclamaciones del Tribunal. Como parte del acuerdo, los demandantes liberaron al asegurador del propietario del buque y al Fondo de 1971 de cualquier obligación derivada del siniestro.
- 8.11 El caso se ha cerrado.

9 *Al Jaziah 1**Resumen del siniestro*

9.1	Buque	<i>Al Jaziah 1</i>
	Fecha del siniestro	24.01.00
	Lugar del siniestro	Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos)
	Causa del siniestro	Hundimiento
	Cantidad de hidrocarburos derramados	100-200 toneladas de fueloil
	Estado de pabellón del buque	Honduras
	Arqueo bruto (AB)	681 AB
	Aseguradora P&I	Ninguna
	Límite CRC	3 millones de DEG (£2,6 millones)
	Indemnización	Se han liquidado y pagado todas las reclamaciones, por un total de Dhr 6,4 millones (£870 000). El Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 han contribuido, cada uno, con el 50% de las cuantías pagadas.
	Procedimientos jurídicos	Los Fondos han incoado acción de recurso contra el propietario del buque, y reclaman un reembolso por las cuantías pagadas en concepto de indemnización, es decir Dhr 6,4 millones (£870 000). Si bien el Tribunal decidió a favor de los Fondos, será muy difícil hacer cumplir la sentencia, dado que el propietario del buque no cuenta con activos financieros suficientes.

9.2 El 24 de enero de 2000, el buque tanque *Al Jaziah 1* (681 TRB), cargado de fueloil, se hundió a una profundidad aproximada de diez metros a cinco millas al nordeste del puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos, EAU). Se calculó que aproximadamente entre 100 y 200 toneladas de carga escaparon del buque hundido. Los hidrocarburos fueron a la deriva bajo la influencia de fuertes vientos hacia las orillas cercanas, contaminando varias islas pequeñas y bancos de arena. También quedaron contaminados algunos manglares. El buque hundido fue puesto a flote por los salvadores y llevado al puerto franco de Abu Dhabi.

9.3 El buque no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía seguro de responsabilidad.

Aplicación de los Convenios

9.4 En las sesiones de octubre de 2000, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que, como los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los Convenios tanto de 1969/1971 como de 1992 en el momento del siniestro del *Al Jaziah 1*, ambas series de Convenios eran de aplicación al siniestro y que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

Reclamaciones de indemnización

9.5 Todas las reclamaciones se liquidaron y pagaron en Dhr 6,4 millones (£870 000). No se exigirá al Fondo de 1971 ni al Fondo de 1992 nuevos pagos en concepto de indemnización.

Recurso judicial

9.6 Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 decidieron, en sus sesiones de octubre de 1992, que el Fondo de 1992 debían recurrir contra el propietario del buque porque el buque no era apto para la navegación, y el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad.

9.7 En enero de 2003, los Fondos entablaron acción judicial en el Tribunal de Primera instancia de

Abu Dhabi contra la entidad compuesta por el propietario matriculado^{<4>} del *Al Jaziah 1* y su único propietario del buque, solicitando que los demandados pagasen Dhr 6,4 millones (£870 000) a los Fondos, distribuyéndose la suma a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

- 9.8 En sentencia dictada en marzo de 2008, el Tribunal juzgó que el propietario del buque debería pagar a los Fondos la cantidad de Dhr 6 402 282,00 (£870 000), suma que debería distribuirse a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.
- 9.9 El propietario del buque no ha apelado contra la sentencia y, por lo tanto, es definitiva.
- 9.10 Los Fondos han pedido al Tribunal que ejecute la sentencia y en una audiencia de julio de 2008, el agente judicial del Tribunal informó a los abogados de los Fondos de que el propietario del buque tenía grandes dificultades económicas. Se propuso que los Fondos debían investigar si el propietario del buque contaba con otros recursos financieros para pagar lo establecido en la sentencia.
- 9.11 El Tribunal informó a los abogados de los Fondos de que el propietario del buque tiene fuertes deudas por unos Dhr 63 millones, suma que incluye la cuantía adjudicada a favor de los Fondos, que el propietario del buque había estado encarcelado debido a que no podía pagar sus deudas y de que recientemente había sido excarcelado tras haberse comprometido a pagar la suma de Dhr 4 200 por mes de su sueldo para pagar sus deudas.
- 9.12 Los abogados de los Fondos han investigado si el propietario del buque tenía otros bienes para pagar lo establecido en la sentencia, pero, según la investigación llevada a cabo, el propietario del buque no contaba con recursos financieros adicionales. Los abogados de los Fondos indicaron que en las presentes circunstancias sería muy difícil recuperar las cantidades concedidas por el Tribunal de Primera Instancia.
- 9.13 En las sesiones de octubre de 2008, los órganos rectores del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 encargaron al Director que se dirija al propietario del buque para buscar un acuerdo, habida cuenta de su situación económica.
- 9.14 Los Fondos, a través de sus abogados en los Emiratos Árabes Unidos, se han dirigido al propietario del buque conforme a las instrucciones de los órganos rectores de los Fondos.
- 9.15 No se han logrado avances en las negociaciones con el propietario del buque.

10 Medida que se ha de adoptar

Consejo Administrativo del Fondo de 1971

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

^{<4>} Conforme a las leyes en vigor de los Emiratos Árabes Unidos, en este tipo de entidad, llamada "sociedad unipersonal", no hay activos o pasivos ajenos a su propietario.