

 <p>FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS</p>	Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT10/3/2
	Original: INGLÉS	13 de septiembre de 2010
	Asamblea del Fondo de 1992	92A15
	Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC49
	Asamblea del Fondo Complementario	SA6
	Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC25 •

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1971

VISTABELLA, AEGEAN SEA, ILIAD, NISSOS AMORGOS Y EVOIKOS

Nota del Director

Resumen: En este documento se presenta la información más reciente sobre los siguientes siniestros del Fondo de 1971: *Vistabella*, *Aegean Sea*, *Iliad*, *Nissos Amorgos*, y *Evoikos*.

Medida que se ha de adoptar: Consejo Administrativo del Fondo de 1971:

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	Desconocido
	Estado del pabellón del buque	Trinidad y Tabago
	Arqueo bruto (TRB)	1 090 TRB
	Asegurador del propietario del buque	Maritime General Insurance Company Limited
	Límite CRC	€359 000
	Indemnización	El Fondo de 1971 pagó €1,3 millones
	Procesos judiciales	El Fondo de 1971 interpuso recurso contra la aseguradora del buque. El Tribunal de Apelación de Guadalupe dictó sentencia a favor del Fondo por € 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 restante en la gabarra.

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

Civil de 1969 (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 FFr8,2 millones o €1,3 millones (£955 000) al Gobierno francés respecto a las 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.

Proceso judicial en Guadalupe

- 1.5 En una sentencia dictada en 1996, el Tribunal de Primera Instancia aceptó que, fundándose en la subrogación, el Fondo de 1971 tenía derecho de acción contra el propietario del buque y derecho de acción directa contra su aseguradora y adjudicó al Fondo el derecho a recobrar la cuantía total que había pagado por daños causados en los territorios franceses. La aseguradora apeló contra la sentencia.
- 1.6 El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en marzo de 1998. El Tribunal de Apelación juzgó que el CRC de 1969 era de aplicación al siniestro y que este Convenio se aplicaba a la acción directa del Fondo de 1971 contra la aseguradora, aunque en este caso concreto el propietario del buque no haya estado obligado a asegurarse, puesto que el barco transportaba menos de 2 000 toneladas de petróleo a granel como carga. Se remitió el caso de vuelta al Tribunal de Primera Instancia.
- 1.7 En la sentencia dictada en marzo de 2000, el Tribunal de Primera Instancia ordenó a la aseguradora pagar FFr8,2 millones o €1,3 millones al Fondo de 1971 más intereses. La aseguradora apeló contra la sentencia.
- 1.8 En febrero de 2004, el Tribunal de Apelación dictó sentencia confirmando la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de marzo de 2000. La aseguradora no apeló ante el Tribunal de Casación.

Procesos judiciales en Trinidad y Tabago

- 1.9 El Fondo, consultando con los abogados del Fondo de Trinidad y Tabago, comenzó un procedimiento sumario contra la aseguradora en Trinidad y Tabago, para ejecutar la sentencia del Tribunal de Apelaciones de Guadalupe.
- 1.10 El Fondo de 1971 presentó una solicitud de ejecución sumaria de la sentencia en el Tribunal Superior de Trinidad y Tabago. La aseguradora ha presentado alegatos de la defensa a la demanda en disconformidad con la ejecución de la sentencia porque fue dictada en aplicación del CRC de 1969, del que Trinidad y Tabago no era Parte.
- 1.11 El Fondo de 1971 presentó una respuesta en la que argumentó que no solicitaba que el tribunal aplicase el CRC de 1969, sino que trataba de que se ejecutara una sentencia extranjera en derecho común.
- 1.12 En marzo de 2008, el tribunal dictó una sentencia a favor del Fondo de 1971. La aseguradora ha apelado contra esta sentencia en el Tribunal de Apelación de Trinidad y Tabago.
- 1.13 Audiencias ante el Tribunal de Apelación tuvieron lugar en enero y julio de 2010. En la audiencia de julio de 2010, el tribunal indicó que quería recibir más propuestas de las partes en relación con los alegatos de la aseguradora sobre si el cumplimiento de la sentencia estaría en contra de la política pública. En agosto de 2010, la aseguradora presentó su propuesta por escrito. El Fondo de 1971 se encuentra en el proceso de examinar las propuestas presentadas por la aseguradora y preparará una respuesta que presentará en septiembre de 2010.

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 crudos
Estado del pabellón del buque	Grecia
Arqueo bruto (TRB)	57 801 TRB
Aseguradora P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
Límite CRC	€6,7 millones
Límite del CRC + Fondo	€57,2 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, por el cual el Estado español se comprometió a indemnizar a todas las víctimas que obtuvieron 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 o €289,6 millones ante los juzgados de lo penal y lo civil. Un 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 a la segunda parte del Informe Anual de 2009, página 53. No ha habido novedades en relación con los procesos penales desde la última vez que se informó sobre este siniestro en octubre de 2009.

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 para todas las cuestiones pendientes en el caso del *Aegean Sea*, se hace referencia a la parte dos del Informe Anual de 2009, página 53.

Procesos civiles

- 2.6 Con respecto a los procesos civiles iniciados por seis demandantes de los sectores de la pesca y maricultura que no alcanzaron un acuerdo con el Estado español sobre la cuantía de sus pérdidas, se hace referencia a la parte dos del Informe Anual de 2009, página 54.
- 2.7 Un pescador, un elaborador de pescado y un propietario de un buque pesquero solicitaron autorización para apelar ante el Tribunal Supremo, pero en julio de 2009, el tribunal desestimó la apelación en los tres casos. El elaborador de pescado ha apelado ante el Tribunal Constitucional. Las sentencias, respecto al propietario del buque pesquero y el pescador que dictó el 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.
- 2.9 No ha habido novedades respecto a este caso desde octubre de 2009.

3 Iliad*Resumen del siniestro*

3.1	<table border="1"> <tr> <td>Buque</td><td><i>Iliad</i></td></tr> <tr> <td>Fecha del siniestro</td><td>09.10.93</td></tr> <tr> <td>Lugar del siniestro</td><td>Pilos, Grecia</td></tr> <tr> <td>Causa del siniestro</td><td>Encalladura</td></tr> <tr> <td>Cantidad de hidrocarburos derramados</td><td>200 toneladas de fueloil ligero</td></tr> <tr> <td>Estado del pabellón del buque</td><td>Grecia</td></tr> <tr> <td>Arqueo bruto (TRB)</td><td>33 837 TRB</td></tr> <tr> <td>Aseguradora P&I</td><td>North of England Protection and Indemnity Association Limited</td></tr> <tr> <td>Límite CRC</td><td>€4,4 millones</td></tr> <tr> <td>Indemnización</td><td>Todas las reclamaciones presentadas en los procedimientos de limitación contra el Fondo de 1971 han prescrito, salvo dos: 1) una reclamación del propietario del buque y su aseguradora 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.</td></tr> </table>	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 del pabellón del buque	Grecia	Arqueo bruto (TRB)	33 837 TRB	Aseguradora P&I	North of England Protection and Indemnity Association Limited	Límite CRC	€4,4 millones	Indemnización	Todas las reclamaciones presentadas en los procedimientos de limitación contra el Fondo de 1971 han prescrito, salvo dos: 1) una reclamación del propietario del buque y su aseguradora 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.
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 del pabellón del buque	Grecia																				
Arqueo bruto (TRB)	33 837 TRB																				
Aseguradora P&I	North of England Protection and Indemnity Association Limited																				
Límite CRC	€4,4 millones																				
Indemnización	Todas las reclamaciones presentadas en los procedimientos de limitación contra el Fondo de 1971 han prescrito, salvo dos: 1) una reclamación del propietario del buque y su aseguradora 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), resultando en el derrame de 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 aseguradora entablaron acción judicial contra el Fondo de 1971 a fin de impedir que prescribiesen sus derechos al reintegro por parte del Fondo de 1971 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 una acción judicial contra el Fondo de 1971. Todas las demás reclamaciones con relación al Fondo de 1971 han prescrito.

Procedimiento de limitación

- 3.4 En marzo de 1994, la aseguradora P&I 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 por 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 aseguradora, presentaron objeciones al informe. El Fondo también presentó alegatos al tribunal sobre los criterios para la admisibilidad de reclamaciones de indemnización en virtud del CRC 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 a los procesos de limitación y remitió el caso al Tribunal de Kalamata, por ser el tribunal más próximo a la zona donde tuvo lugar el siniestro. Varios demandantes han apelado contra dicha decisión. El Fondo de 1971, siguiendo la asesoría recibida de su abogado griego, se ha unido a la apelación.
- 3.8 En marzo de 2002, tuvo lugar una vista. En abril de 2010, el Tribunal de Kalamata decidió que el Tribunal de Nafplion tenía jurisdicción respecto a los procedimientos de limitación y, por lo tanto, remitió la causa de vuelta a dicho tribunal.
- 3.9 Parece poco probable que, teniendo en cuenta la cuantía total de reclamación aprobada por el liquidador (€ 125 755) y el interés aplicable, la cuantía final adjudicada excederá la cuantía de limitación de €4,4 millones. Asimismo, todas las reclamaciones, excepto aquellas mencionadas en el párrafo 3.3, que representan aproximadamente un tercio de la cuantía aprobada por el liquidador, el tribunal puede considerarlas prescritas. Sin embargo, con base en los hechos mencionados anteriormente, la probabilidad de que el Fondo deba pagar indemnización es mínima. Se debe tomar nota de que 446 demandantes presentaron alegatos contra el informe del liquidador. La cuantía total de la reclamación aun la debe evaluar el tribunal. Por lo tanto, el Fondo debe continuar con el seguimiento de los procedimientos jurídicos.

4 **Nissos Amorgos***Resumen del siniestro*

4.1

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 crudos
Estado del pabellón del buque	Grecia
Arqueo bruto (TRB)	50 563 TRB
Aseguradora P&I	Assuranceföreningen Gard (Gard Club)
Límite CRC	Bs3 473 millones o BsF 3,5 millones ^{<1>}
Límite del CRC + Fondo	Bs39 738 millones o \$83 221 800
Indemnización	Se ha 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 siguientes tres reclamaciones: Dos reclamaciones de la República de Venezuela por US\$ 60 250 396 cada una. Estas reclamaciones están duplicadas y han prescrito. Una reclamación presentada en nombre de tres elaboradores de pescado por US\$30 000 000.

4.2

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

4.3

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)

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

^{<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, una autoridad de turismo de la República de Venezuela.

Reclamaciones de indemnización en los tribunales

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

Demandante	Categoría	Cuantía reclamada US\$	Tribunal	Postura del Fondo
República de Venezuela	Daños ambientales	\$60 250 396	Tribunal de lo Penal	Prescripción
República de Venezuela	Daños ambientales	\$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

- 4.5 La República de Venezuela presentó una reclamación por daños al medio ambiente por una cuantía de 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.

- 4.6 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 CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, que estas reclamaciones deberían considerarse no admisibles y que constituyan 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 también habían prescrito en relación con el Fondo de 1971 (documento 71FUND/AC.17/20).

Reclamaciones de los elaboradores de pescado

- 4.7 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 del Fondo de 1971 tomó nota de que las reclamaciones no habían sido fundamentadas por documentación de apoyo y, por tanto, deberían ser consideradas como no admisibles.

- 4.8 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, éstos habían renunciado implícitamente a toda reclamación contra el Fondo de 1971. El Fondo de 1971 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

- 4.9 Se han incoado procesos penales contra el capitán. En una 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.
- 4.10 En una sentencia dictada en febrero de 2005, el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo 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.
- 4.11 En octubre de 2006, el Fiscal General solicitó al Tribunal Supremo (Sala Constitucional) que revisase la sentencia del Tribunal de Apelación de lo Penal ya que el tribunal no había decidido respecto a la reclamación de indemnización presentada por el Fiscal General en nombre de la República de Venezuela.
- 4.12 En una sentencia dictada en marzo de 2007, el Tribunal Supremo (Sala Constitucional) decidió anular la sentencia del Tribunal de Apelación y remitir 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.
- 4.13 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 en Maracaibo, donde se decidirá la acción civil presentada por la República de Venezuela.
- 4.14 El Fondo de 1971 ha presentado alegatos en los que dice que al no haber sido notificado sobre la sentencia, 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 ocasionados 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 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, y no se ha demostrado los presuntos daños.
- 4.15 En una sentencia dictada en febrero de 2010, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia en Maracaibo, halló que el capitán, el propietario del buque y el Garb Club habían incurrido en responsabilidad civil del proceso penal, y les ordenó pagar al Estado venezolano la cuantía reclamada, a saber, US\$60 250 396 (véase párrafo 4.5).
- 4.16 El capitán, el propietario del buque y el Gard Club apelaron contra la sentencia. El Fondo de 1971 también apeló, a pesar de no haber sido notificado de la sentencia. Se prevé una audiencia ante el Tribunal de Apelaciones de Maracaibo en un futuro cercano.

Intentos de resolver las cuestiones pendientes

- 4.17 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 a la segunda parte del Informe Anual de 2009, páginas 59 a 60. No ha habido novedades desde octubre de 2009.

5 Evoikos

Resumen del siniestro

5.1	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 del pabellón del buque	Chipre
	Arqueo bruto (TRB)	80 823 TRB
	Aseguradora P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
	Límite CRC	8 846 942 DEG ^{<4>}
	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.

- 5.2 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 malasias 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.
- 5.3 En el momento del siniestro, Singapur era Parte del CRC de 1969, pero no en el Convenio del Fondo de 1971, mientras que Malasia e Indonesia eran Partes en el CRC de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971.
- 5.4 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.
- 5.5 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 CRC de 1969 en 8 846 942 DEG.
- 5.6 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.
- 5.7 El UK Club 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 interpuestas en Londres y Malasia fueron suspendidas por consentimiento mutuo. Aunque quedan prescritas todas las reclamaciones futuras en virtud de los Convenios, el asegurador había informado al Fondo que no estaba dispuesto a retirar sus acciones contra el Fondo en Londres y Malasia hasta que hubiese tenido la oportunidad de determinar que no quedaban reclamaciones pendientes contra el

<4>

El valor del DEG (Derechos Especiales de Giro), que es la unidad de cuenta empleada en los Convenios, se basa en una cesta de monedas internacionales clave y sirve de unidad de cuenta del Fondo Monetario Internacional (FMI) y varias organizaciones intergubernamentales.

propietario del buque que pudiesen culminar en que el Fondo tuviese que pagar indemnización o resarcimiento.

- 5.8 En octubre de 2009, el UK Club dio instrucciones a sus abogados de suspender la acción judicial entablada en Malasia. El UK Club informó recientemente al Fondo de 1971 de que la acción judicial contra el Fondo en Londres también se ha suspendido. El caso se ha cerrado.

6 Medidas que se han de adoptar

Consejo Administrativo del Fondo de 1971:

Se invita al Consejo Administrativo del Fondo de 1971 a:

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