



FONDO INTERNACIONAL  
DE INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO  
13ª sesión  
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.13/7  
28 junio 2001  
Original: INGLÉS

## ACTA DE LAS DECISIONES DE LA DECIMOTERCERA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada del 25 al 28 de junio de 2001)

Presidente: Sr. G Sivertsen (Noruega)  
Vicepresidente: Capitán Luis Díaz-Monclús (Venezuela)

### *Apertura de la sesión*

#### **1 Aprobación del orden del día**

El Comité Ejecutivo aprobó el orden del día que consta en el documento 92FUND/EXC.13/1.

#### **2 Examen de los poderes de los representantes**

2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

Alemania	Islas Marshall	Países Bajos
Australia	Japón	Singapur
Canadá	Letonia	Vanuatu
Francia	Noruega	Venezuela
Irlanda		

2.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada por el Director en el sentido de que todos los miembros mencionados del Comité habían presentado los poderes, que estaban en regla.

2.3 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Bélgica	Finlandia	Panamá
Chipre	Grecia	Polonia
Dinamarca	India	Reino Unido
Emiratos Árabes Unidos	Italia	República de Corea
España	Liberia	Suecia
Federación de Rusia	Malta	Túnez
Filipinas		

2.4 Estuvieron representados en calidad de observadores los siguientes Estados no Miembros:

*Estados que han depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al Convenio del Fondo de 1992:*

Argentina	Kenya
-----------	-------

*Otros Estados*

Camerún	Côte d'Ivoire	Irán, República Islámica de
Chile	Ecuador	Malasia
Colombia	Estados Unidos	Portugal

2.5 Estuvieron representadas en calidad de observadores las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones internacionales no gubernamentales siguientes:

*Organizaciones Intergubernamentales:*

Comisión Europea  
Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971

*Organizaciones Internacionales no gubernamentales:*

Cristal Ltd  
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras  
Grupo Internacional de Clubes P & I  
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)  
Unión Internacional de Salvadores  
Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (IUCN)

### **3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992**

#### **3.1 Nakhodka**

3.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Nakhodka* que constan en el documento 92/FUND/EXC.13/2.

*Reclamaciones de indemnización*

3.1.2 El Comité tomó nota de que se habían liquidado reclamaciones por un total de ¥25 445 millones (£149 millones) por una cuantía total de ¥17 914 millones (£105 millones). Se tomó nota de que el total de los pagos efectuados a los demandantes alcanzó ¥16 495 millones (£88 millones), incluyendo los efectuados por el propietario del buque y su asegurador. El Comité tomó nota asimismo de la situación respecto a la evaluación de las reclamaciones restantes, de un total de ¥9 695 millones (£57 millones), en particular que se esperaba que las evaluaciones de la mayoría de las reclamaciones restantes quedarían concluidas para octubre de 2001.

*Reclamaciones relativas a la calzada*

- 3.1.3 El Comité tomó nota de la información relativa a las reclamaciones por la construcción y retirada de una calzada que había sido construida desde la orilla hasta la sección varada de la proa del *Nakhodka*, cuya finalidad era que los camiones cisterna pudieran llegar por carretera hasta las cercanías de la proa varada, facilitando así la retirada de los hidrocarburos (véase el documento 92FUND/EXC.13/2, párrafo 3). Se tomó nota de que estas reclamaciones estaban siendo examinadas frente a los criterios de admisibilidad estipulados por las Asambleas del Fondo de 1971 y de 1992, es decir que las operaciones eran razonables desde un punto de vista técnico objetivo.
- 3.1.4 La delegación japonesa manifestó que las reclamaciones relativas a la calzada eran objeto de conversaciones entre los FIDAC, el asegurador del propietario del buque y el Gobierno japonés y, sin querer entrar en detalles, señaló que la Guardia Costera japonesa había tomado la decisión de construir la calzada después de tener en cuenta las condiciones atmosféricas impredecibles y graves en el Mar del Japón en invierno y otras dificultades que se encontraron a la sazón.
- 3.1.5 Varias delegaciones manifestaron que el asegurador del propietario del buque y los FIDAC no debían escatimar esfuerzos por liquidar estas reclamaciones y destacaron la importancia de que los FIDAC mantuviesen una actitud tolerante sobre reclamaciones de este tipo. Algunas delegaciones apuntaron también que la elevada cuantía de las reclamaciones no debía influir en el modo en que fuese tratada por los FIDAC, si bien los Fondos debían tener mucho cuidado en la evaluación de reclamaciones tan cuantiosas.
- 3.1.6 Algunas delegaciones manifestaron que era importante para los FIDAC no considerar la construcción de la calzada como poco razonable, viendo las cosas desde la perspectiva del presente, ya que ello podría disuadir a las autoridades nacionales de adoptar medidas preventivas innovadoras en casos futuros.

*Acciones judiciales*

- 3.1.7 El Comité tomó nota de las novedades en las acciones judiciales que se indican en los párrafos 4.1 – 4.13 del documento 92FUND/EXC.13/2.
- 3.1.8 Algunas delegaciones expresaron el parecer de que el FIDAC debía promover con vigor el recurso contra el propietario del buque, el asegurador P & I, la compañía matriz del propietario del buque y el Registro Ruso de Transporte Marítimo. Se sugirió también que los Fondos considerasen las posibilidades del recurso en países distintos del Japón y asimismo los problemas relativos a ‘penetrar el velo corporativo’ y los problemas prácticos de detener un buque de la compañía matriz en Japón.

*Solución global*

- 3.1.9 El Comité Ejecutivo encargó al Director que mantuviese conversaciones con el Gobierno japonés, el propietario del buque y su asegurador sobre las reclamaciones y cuestiones pendientes y explorase las posibilidades de alcanzar una transacción global de todas las cuestiones pendientes.
- 3.1.10 La delegación japonesa manifestó que, si se pudiesen resolver las cuestiones pendientes a satisfacción de todas las partes interesadas, ello podría conducir a una pronta transacción global.

3.2 *Erika*

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Erika* que constan en los documentos 92FUND/EXC.13/3, 92FUND/EXC.13/3/Add.1, 92FUND/EXC.13/3/Add.2.

*Reclamaciones de indemnización*

- 3.2.2 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre la situación de las reclamaciones como sigue:

Al 20 de junio de 2001, se habían presentado 4 960 reclamaciones de indemnización por un total de FFr765 millones (£71 millones). De estas reclamaciones 919 (18%) fueron presentadas durante el periodo marzo – junio de 2001.

Se habían evaluado unas 3 193 reclamaciones, por un total de FFr327 millones (£31 millones), en un total de FFr206 millones (£19 millones). Así que se había hecho la evaluación del 64% del número total de 4 960 reclamaciones recibidas.

Ciento noventa y cuatro reclamaciones, por un total de FFr18 millones (£1,7 millones), habían sido rechazadas. Muchas de las reclamaciones rechazadas estaban siendo reevaluadas a la luz de la documentación adicional facilitada por los demandantes.

El asegurador del propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd ('Steamship Mutual'), había efectuado pagos respecto a 2 038 reclamaciones, por un total de FFr82 millones (£7,6 millones). La mayoría de estos pagos corresponden al 60% de las cuantías aprobadas, pero algunos pagos por dificultades específicas efectuados en una primera fase se realizaron íntegramente o en porcentajes superiores.

Otras 1 761 reclamaciones, por un total de FFr438 millones (£41 millones), estaban en vías de ser evaluadas o a la espera de que los demandantes facilitaran más información necesaria para completar la evaluación.

- 3.2.3 El Comité tomó nota de que, debido al volumen de reclamaciones de indemnización, particularmente en el sector del turismo, el Fondo de 1992, con el apoyo de la firma de expertos de turismo contratada en el Reino Unido y Francia por el Fondo y la Steamship Mutual, había elaborado un programa informático para asistir a los expertos en la evaluación de las reclamaciones de indemnización. Se tomó nota además de que este programa había entrado en funcionamiento en mayo de 2001 y que en lo sucesivo se reduciría sustancialmente el tiempo empleado en el proceso de evaluación.
- 3.2.4 Varias delegaciones expresaron apreciación por la elaboración del programa informático por los FIDAC para agilizar el proceso de tramitación de reclamaciones, que sin duda sería útil para futuros siniestros.
- 3.2.5 La delegación francesa expresó satisfacción porque el proceso de tramitación de reclamaciones iba por buen camino. Aquella delegación manifestó que, pese a la complejidad del proceso de evaluación de reclamaciones, era importante incrementar el ritmo de las evaluaciones, teniendo en cuenta que quedaban más de 2 400 reclamaciones pendientes del turismo. La delegación francesa instó al Fondo de 1992 a continuar sus esfuerzos y ofreció la asistencia del Gobierno francés para mejorar la tramitación de reclamaciones.
- 3.2.6 El Comité recordó que el Gobierno francés había introducido un plan para facilitar pagos de urgencia en el sector de la pesca, que era administrado por OFIMER (Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture), organismo gubernamental adjunto al Ministerio de Agricultura y Pesca de Francia. Se tomó nota de que, al 30 de mayo de 2001, OFIMER había pagado FFr25,3 millones (£2,5 millones) a demandantes del sector de pesca y FFr13,1 millones (£1,3 millones) a productores de sal.
- 3.2.7 La delegación francesa manifestó que desde septiembre de 2000 todos los pagos complementarios hechos por OFIMER se habían basado en las evaluaciones de los expertos contratados por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992.

- 3.2.8 Respecto al sector del turismo, la delegación francesa manifestó que el Gobierno había creado un sistema de pagos complementarios en junio de 2001, que también se basaba en las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo de 1992, y que los pagos sólo se efectuarían una vez que se hubiese alcanzado acuerdo entre los demandantes y el Fondo de 1992 en cuanto a la cuantía admisible de las reclamaciones. La delegación francesa manifestó que el sistema permitiría a los demandantes recibir un pago del 100% de la cuantía aprobada, pero destacó que la eficacia de dicho sistema dependía de la velocidad del proceso de evaluación.
- 3.2.9 El Director informó al Comité que las 899 reclamaciones del turismo que se habían evaluado ascendían a FFr150 millones y que dichas reclamaciones se habían evaluado en FFr95 millones, que representaban aproximadamente el 63% de las cuantías reclamadas.
- 3.2.10 El Comité Ejecutivo expresó su gratitud al personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient y a los expertos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual por la excelente labor que habían efectuado, con frecuencia en circunstancias difíciles, y su apreciación por los progresos que se habían conseguido en la tramitación de reclamaciones.

*Reclamación presentada al Comité Ejecutivo para su consideración*

- 3.2.11 El Comité Ejecutivo recordó que, en su 9ª sesión, había examinado una la reclamación de una compañía que produce ostras en un criadero de Cancale (Norte de Bretaña) unos 100 kilómetros fuera de la zona afectada por los hidrocarburos del *Erika* pero que efectúa su actividad comercial en Crach (Morbihan), dentro de la zona afectada, por pérdidas supuestamente causadas por una reducción de las ventas debido a la resistencia del mercado a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Comité recordó que había decidido que la información disponible era insuficiente para poder adoptar una postura acerca de la admisibilidad de la reclamación. Se recordó además que el Comité había encargado al Director que obtuviese más detalles del negocio del demandante, en particular la medida en que dicho negocio dependía de la zona afectada y si tenía oportunidades de encontrar otros mercados (documento 92FUND/EXC.9/12, párrafo 3.6.39).
- 3.2.12 El Comité tomó nota de que el Director había llevado a cabo más investigaciones, que habían mostrado que el demandante compraba embriones de ostras originarios del Golfo de Morbihan, dentro de la zona afectada, que dichos embriones de ostras eran llevados entonces a Cancale (fuera de la zona afectada) donde se criaban hasta el tamaño de mercado, que las ostras recolectadas eran devueltas a Crach (Morbihan) donde se limpiaban, se clasificaban y se ponían en estanques de depuración, y que tras la depuración se ponía una etiqueta al envase, identificando el lugar de origen del producto como Morbihan. Se tomó nota de que, según el demandante, el 80% del producto depurado se vendía a mayoristas de Bretaña, el 15% a compradores de otras partes de Francia y el 5% a compradores de fuera del país. Se tomó nota además de que, aunque toda la producción era normalmente procesada y comercializada en Crach, una parte podría haber sido procesada y vendida localmente en Cancale.
- 3.2.13 El Comité Ejecutivo estaba de acuerdo con el Director en que se cumplía el criterio de proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación. El Comité estaba de acuerdo también en que había de considerarse que el negocio del demandante formaba parte integral de la actividad económica dentro de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos. El Comité consideró, por lo tanto, que existía un grado razonable de proximidad entre la contaminación y toda pérdida que efectivamente hubiese sufrido el demandante, y decidió que la reclamación fuese considerada admisible en principio.

*Procesos judiciales*

- 3.2.14 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades en los diversos procesos judiciales.
- 3.2.15 Una delegación manifestó que eran muy exiguas las perspectivas de éxito en los recursos contra las sociedades de clasificación y expresó la opinión de que era equivocado recurrir contra una

sociedad de clasificación, que sólo recibía un honorario muy reducido por su labor en nombre del propietario del buque.

*Estudios llevados a cabo en el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia*

- 3.2.16 El Comité recordó que se habían llevado a cabo extensos estudios en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia en junio de 2000, en octubre de 2000 y en enero de 2001, sobre el alcance de los daños causados por el siniestro del *Erika* con respecto a la industria del turismo.
- 3.2.17 Se recordó que, en su 8ª sesión, en vista de la incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*, el Comité Ejecutivo había decidido que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen de momento al 50% de la cuantía de la pérdida o daños sufridos efectivamente por los respectivos demandantes, determinada por los expertos del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 3.3.38).
- 3.2.18 Se recordó además que, en su 11ª sesión, el Comité Ejecutivo había decidido incrementar el nivel de los pagos del Fondo de 1992 del 50% al 60% de la cuantía de los daños sufridos efectivamente por los respectivos demandantes (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 3.58).
- 3.2.19 El Comité tomó nota de que el Director había recibido otro estudio ("el estudio de junio de 2001"), sobre las pérdidas en la industria del turismo, llevado a cabo en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria.

*Resumen del estudio de junio de 2001*

- 3.2.20 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el estudio de junio de 2001 se basaba en las declaraciones del IVA de las empresas y en las reclamaciones efectivamente presentadas hasta la fecha respecto a alquileres de veraneo, en particular apartamentos de autoabastecimiento
- 3.2.21 El Comité recordó que los estudios previos, y en particular el estudio de enero de 2001, se basaban en dos métodos, el criterio de la demanda y el criterio de la oferta. Se tomó nota de que en el estudio de junio de 2001 se aducía que el único método que podía proporcionar una estimación cercana a la realidad era el basado en las declaraciones de las propias empresas.
- 3.2.22 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en el estudio de junio de 2001 se había elaborado una comparación entre las declaraciones de IVA de los años civiles 1999 y 2000 de las empresas del sector del turismo en los cinco departamentos en cuestión, lo que había posibilitado comparar la evolución del giro de estas empresas. Pero también se tomó nota de que, aunque en el caso de los pequeños negocios que están obligados a pagar el IVA, las declaraciones de IVA eran incompletas, se consideraba que las declaraciones presentadas por este grupo de negocios eran suficientemente representativas.
- 3.2.23 El Comité tomó nota de que, en cuanto a los apartamentos de autoabastecimiento, que no están supeditados al IVA, se afirma en el estudio de junio de 2001 que – al contrario del criterio adoptado en el estudio de enero de 2001 – es poco probable que reclamen indemnización todos los que sufrieran pérdidas debidas a la reducción del número de turistas que visitaran la zona. Se señaló al Comité que este sector comprende principalmente individuos que no están obligados a llevar cuentas y no tenían una razón para retrasar la presentación de reclamaciones una vez concluida la temporada turística. Se tomó nota de que, por esta razón, se había supuesto que la gran mayoría de los demandantes en potencia de este grupo hubiesen presentado sus reclamaciones para mediados de junio de 2001 y que los que presentasen reclamaciones en lo sucesivo representarían solamente una pequeña parte de los demandantes en potencia de este grupo. Se tomó nota además de que en el estudio se señala que al 15 de junio de 2001 se habían recibido de este grupo de demandantes menos de 500 reclamaciones por un total de FFfr13,2 millones (£1,2 millones). También se tomó nota de que en el estudio se dan las siguientes razones del bajo número de reclamaciones de este sector:

- existen importantes variaciones en el alquiler de los apartamentos de un año a otro, lo que dificulta el presentar reclamaciones con datos comparativos para los años anteriores;
- como los individuos en cuestión no están supeditados al IVA, no tienen documentos para apoyar las pérdidas alegadas;
- muchos individuos sólo han alquilado sus apartamentos ocasionalmente, lo que hace difícil probar una pérdida efectiva;
- muchos individuos de este grupo podrían ser reacios a presentar reclamaciones por unos pocos miles de francos.

El Comité Ejecutivo tomó nota de la predicción del estudio de que la cuantía total de las reclamaciones de este grupo no rebasaría FFr30 millones (£2,8 millones).

- 3.2.24 El Comité tomó nota de que, como en los estudios anteriores, el estudio de junio de 2001 se basa en los criterios del FIDAC para la admisibilidad de las reclamaciones, en particular en cuanto a la localización geográfica de las empresas en cuestión. Se tomó nota de que en el estudio se señala que en los cinco departamentos afectados por el siniestro del *Erika* la mayor parte de las empresas están localizadas en el interior. Se tomó nota además de que en el estudio se supone que la mayor parte de las pérdidas admisibles para su indemnización se relacionan con empresas de las zonas costeras. También se tomó nota de que en el estudio se habían empleado cifras del giro de las empresas cuyas reclamaciones conforme a los criterios del Fondo serían admisibles y que dichas cifras se habían reajustado para obtener la reducción de beneficio, que constituye la base para el cálculo de la indemnización.
- 3.2.25 El Comité Ejecutivo tomó nota de que en el estudio de junio de 2001 se estima la cuantía total de las reclamaciones admisibles para su indemnización en el sector del turismo entre FFr363 millones (£34 millones) y FFr503 millones (£47 millones).
- 3.2.26 Se tomó nota de que se mencionaba en el estudio que el número de reclamaciones del sector de turismo había estado disminuyendo en meses recientes, que las reclamaciones presentadas hasta ahora sólo ascienden a un total de FFr520 millones (£49 millones) y que las reclamaciones raramente son aceptadas en el 100% de las cuantías reclamadas.
- 3.2.27 El Comité tomó nota de que el estudio considera además la probabilidad de que se presenten reclamaciones por pérdidas incurridas en el sector del turismo durante 2001. Se tomó nota además de que el estudio había señalado que, aunque en la experiencia de los FIDAC es inusual que las pérdidas en el sector del turismo se refieran a más de un año, tales pérdidas son posibles si continúa la contaminación, y que ya se habían presentado algunas reclamaciones por pérdidas sufridas en 2001. El Comité tomó nota, no obstante, de que el Observatorio nacional del turismo había pronosticado que sería buena la temporada turística a lo largo de la costa atlántica en el año 2001 y que se sugería que no existía el riesgo de ninguna repercusión importante del siniestro del *Erika* en 2001.

*Opinión de los expertos del Fondo de 1992 acerca del estudio de junio de 2001*

- 3.2.28 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, como los resultados del estudio de junio de 2001 no se recibieron hasta el 18 de junio de 2001, los expertos del Fondo de 1992 habían dispuesto de muy poco tiempo para examinarlos. El Comité tomó nota de las conclusiones de los expertos del Fondo, que eran las siguientes.
- 3.2.29 Se tomó nota de que los expertos del Fondo de 1992 concuerdan en términos amplios con la estimación general en el estudio del total máximo de pérdidas del turismo admisibles para su indemnización en torno a FFr500 millones (£47 millones) y asimismo concuerdan en que el número de supuestos que se han formulado en el estudio de junio de 2001 es mínimo. En opinión de los expertos del Fondo, por primera vez había sido posible hacer una comparación directa entre los niveles del giro declarados de las empresas turísticas y las reclamaciones efectivamente

recibidas, ya que había transcurrido una temporada turística completa, y las empresas turísticas habían podido evaluar el impacto del siniestro del *Erika* en su negocio, y que se podía suponer, por lo tanto, que la mayoría de las empresas que habían sufrido pérdida económica importante y pensaban reclamar indemnización ya lo habían hecho así.

- 3.2.30 Se tomó nota de que los expertos señalaron que en estudios anteriores quedaba un alto grado de incertidumbre respecto al nivel de las pérdidas posibles incurridas en el sector del alojamiento con autoabastecimiento, pero que la estimación en el informe de junio de 2001 se basaba en el conocimiento de las reclamaciones relativas a este sector recibidas por el Fondo de 1992 (actualmente en torno a FFr15 millones o £1,4 millones). Se tomó nota asimismo de que los expertos del Fondo de 1992 concuerdan con las razones aducidas en el estudio de junio de 2001 para el nivel relativamente bajo de las reclamaciones de este sector. También se tomó nota de que, en opinión de los expertos, sobre la base del supuesto de que, nueve meses después de terminar la temporada veraniega de 2000, la mayoría de los demandantes en potencia del sector de autoabastecimiento hayan presentado reclamaciones, la estimación de las pérdidas económicas de este sector había sido revisada sustancialmente a la baja, en comparación con estudios previos, hasta FFr30 millones (£2,8 millones).
- 3.2.31 Se observó que el Observatorio nacional del turismo había realizado investigaciones que son más exhaustivas que la propia colección de los expertos del Fondo de 1992 de anécdotas de las oficinas turísticas a nivel local, departamental y regional. Asimismo se observó que la información facilitada confirma la evaluación de los expertos del Fondo en el sentido de que todo indica que la temporada turística de 2001 sería tan buena o incluso mejor que la de 1999, y que sólo en una serie de casos aislados, en lugares donde existe una contaminación continua de la orilla, era probable que las reclamaciones de la temporada de 2001 fuesen consideradas admisibles.
- 3.2.32 El Comité tomó nota de que, en opinión de los expertos del Fondo de 1992, el estudio de junio de 2001 llevado a cabo en el Ministerio no tiene en cuenta otra serie de factores. Se observó que el estudio no había formulado supuestos en cuanto al enfoque de los tribunales franceses y su interpretación del concepto de daños por contaminación. También se observó que el estudio no tenía en cuenta las reclamaciones potenciales de las empresas turísticas que elevaron su giro en 2000 en comparación con 1999, pero no hasta los niveles que habían previsto. Se observó asimismo que se habían recibido varias reclamaciones de esta índole y habían sido consideradas admisibles cuando el demandante había probado el impacto negativo del siniestro del *Erika* sobre las previas tendencias constantes de crecimiento del negocio. En opinión de los expertos el estudio no tiene en cuenta las sumas adicionales gastadas por las instituciones turísticas o los distintos negocios en actividades de fomento u otros esfuerzos por mitigar el impacto del siniestro. Se tomó nota además de que se habían recibido y aprobado reclamaciones de la junta de turismo del Departamento de la Vandea y de la junta regional de turismo de Bretaña por gastos para tales fines y que recientemente habían presentado nuevas reclamaciones la Región de la provincia del Loira y el Departamento de Charente Marítimo. El Comité tomó nota también de que los expertos del Fondo de 1992 habían estimado previamente que los gastos excepcionales relativos a las campañas de mitigación de las instituciones turísticas podrían ascender a unos FFr57 millones (£5,3 millones), que se había notificado que algunas agencias departamentales y regionales estaban aumentando sus programas de comercialización de 2001 en un empeño por restaurar la imagen turística de la zona y reconstituir los niveles de los visitantes tanto nacionales como extranjeros y que era posible que se presentasen reclamaciones por esa actividad promocional aumentada en 2001.
- 3.2.33 El Comité tomó nota también de que los expertos señalaron que el estudio no tiene en cuenta las reclamaciones de empresas fuera de Francia, por ejemplo las empresas de turismo especialistas del extranjero que cuentan con las ventas de vacaciones a la zona afectada y que en potencia podrían demostrar dependencia del recurso afectado. También se tomó nota de que se habían recibido dos reclamaciones de empresas de turismo del Reino Unido y se esperaba una tercera, pero que para tales reclamaciones seguiría siendo pertinente la cuestión de la admisibilidad. El Comité tomó nota de la opinión de los expertos de que estos factores pueden haber llevado al estudio a subestimar el nivel general de las reclamaciones, pero esta subestimación bien podía ser



compensada si una proporción significativa de posibles demandantes decidiesen no presentar reclamaciones.

*Otra evaluación de la cuantía total de los daños derivados del siniestro del Erika*

- 3.2.34 El Comité recordó que poco antes de la 11ª sesión del Comité Ejecutivo, en enero de 2001, los medios informativos franceses comunicaron un estudio de los daños resultantes del siniestro del *Erika* efectuado por una empresa francesa de consultoría especializada en contabilidad (Mazars et Guérard) asistida por varios grupos de expertos. Se recordó además que el estudio había sido encargado por la Association Ouest Litoral Solidaire (un grupo de tres regiones administrativas: Bretaña, País del Loira y Poitou-Charentes). Se tomó nota de que, según el estudio, la cuantía total de los daños podía estimarse en la gama de FFr5 460–6 340 millones (£528 – 594 millones).
- 3.2.35 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la documentación disponible no da ninguna información detallada de los métodos empleados para esta evaluación. Se tomó nota también de que parecía que, en lo que se refiere a las pérdidas en el sector del turismo, la evaluación se basa en una reducción del giro y no en la pérdida de beneficio, siendo esta la base de la evaluación de la indemnización. Se observó también que el Director creía que la cuantía indicada para el sector marítimo era exagerada y que las pérdidas estimadas relativas a los daños ambientales probablemente quedarían fuera de la definición de 'daños por contaminación' estipulada en los Convenios de 1992.

*Consideraciones del Comité Ejecutivo*

- 3.2.36 El Comité tomó nota de que tendría que estudiar de nuevo cómo conseguir el equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pague indemnización lo antes posible a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso.
- 3.2.37 El Comité Ejecutivo recordó que se podía hacer caso omiso de las reclamaciones de TotalFina y el Gobierno francés a los efectos del examen del nivel de los pagos por el Comité Ejecutivo, toda vez que dichas reclamaciones serían promovidas sólo si se han abonado íntegramente todas las demás reclamaciones, y en la medida en que lo hayan sido.
- 3.2.38 El Comité Ejecutivo tomó nota de que las cifras de las reclamaciones por operaciones de limpieza y las reclamaciones de los sectores de pesquería y maricultura habían sido estimadas por el Fondo de 1992 en FFr150 - 200 millones (£14 -19 millones) y FFr125 millones (£12 millones) respectivamente, es decir un total de FFr275 - 325 millones (£26 - 30 millones). También se tomó nota de que el estudio de junio de 2001 llevado a cabo en el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria estima la cuantía total de las reclamaciones admisibles en el sector del turismo en unos FFr500 millones (£47 millones). El Comité anotó que, si esta estimación es correcta, el total de reclamaciones admisibles sería del orden de FFr 800 millones (£75 millones) y sería posible fijar el nivel del pago del Fondo de 1992 en el 100% de la pérdida probada o daños sufridos por los distintos demandantes.
- 3.2.39 El Comité Ejecutivo observó, con todo, que quedaba una serie de incertidumbres significativas en las estimaciones hechas en el estudio de junio de 2001, como indicaron los peritos del Fondo de 1992. Se observó que no se habían tenido en cuenta en el estudio las campañas publicitarias. Se observó también que el estudio de junio de 2001 se basa en los criterios de admisibilidad aplicados por el Fondo de 1992. Pero se tomó nota de que se había aconsejado al Director que los tribunales franceses podrían adoptar un criterio más amplio en su interpretación de la noción de 'daños debidos a la contaminación' con respecto a la pérdida económica pura, y que no era posible predecir las consecuencias de tal enfoque. El Comité tomó nota además de que también estaba el riesgo de que tuviese lugar una nueva contaminación de la costa, que podría causar nuevas pérdidas, en particular en los sectores de pesca y maricultura, pero en opinión del Director este riesgo había disminuido considerablemente, y en todo caso era sumamente improbable que se produjese una nueva contaminación importante.

- 3.2.40 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, en opinión del Director, un importante elemento lo constituían las reclamaciones efectivamente presentadas hasta ahora. Se tomó nota de que la cuantía total de todas las reclamaciones recibidas en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones al 20 de junio de 2001 era FFr765 millones (£72 millones), de las que FFr525 millones (£49 millones) se relacionan con el turismo. Se recordó que la experiencia había indicado que las reclamaciones normalmente no se aprueban al 100% de la cuantía reclamada. No obstante, también se anotó que había asimismo algunas reclamaciones significativas de compañías de transbordadores y empresas de turismo fuera de la zona afectada que no se habían tenido en cuenta en el estudio de junio de 2001. Se observó que, en opinión del Director, era dudoso que tales reclamaciones fuesen admisibles, pero habría que hacer alguna compensación, con todo, respecto a las reclamaciones de este tipo. También se observó que, aunque en general era poco probable que la temporada turística de 2001 fuese afectada por el siniestro del *Erika* en grado significativo, podía haber reclamaciones admisibles relativas a aquella temporada de zonas en que aún se estuviese realizando la limpieza. El Comité tomó nota también de que podrían presentarse reclamaciones contra el Fondo de 1992 hasta el final del plazo de prescripción, es decir dentro de los tres años siguientes a la fecha en que ocurrieron los daños o dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro.
- 3.2.41 El Comité tomó nota de que las reclamaciones de sectores distintos del turismo se habían estimado en unos FFr300 millones (£29 millones), que el Director creía que la estimación en el estudio de junio de 2001 de las reclamaciones de turismo de FFr500 millones (£47 millones) podía ser algo baja, y consideraría que sería prudente una cifra de FFr700 millones (£66 millones). Se tomó nota de que el Director opinaba que era necesario tener en cuenta los costos de las campañas de comercialización de unos FFr100 millones (£9,4 millones) y que sería prudente incluir una cuantía de FFr100 millones (£9,4 millones) por pérdidas en el sector del turismo durante 2001 más un margen general de seguridad de FFr200 millones (£18,8 millones). El Comité tomó nota de que, teniendo en cuenta los imprevistos mencionados, el total estimado de la reclamaciones admisibles sería del orden de FFr1 400 millones (£131 millones), lo que en opinión del Director, significaba que el nivel de los pagos del Fondo de 1992 se podría incrementar al 80% de la pérdida probada o daños sufridos por los distintos demandantes, evaluados por el Fondo de 1992.
- 3.2.42 A la luz de lo que antecede, el Comité Ejecutivo decidió incrementar el nivel de los pagos del Fondo de 1992 al 80% de la cuantía de los daños efectivamente sufridos por los distintos demandantes, evaluados por el Fondo de 1992. Se acordó que el nivel de los pagos fuese revisado en la 14ª sesión del Comité.
- 3.2.43 La delegación francesa expresó su gratitud al Director por la labor realizada por el Fondo de 1992 y agradeció a las delegaciones su apoyo. Aquella delegación manifestó que el aumento del nivel de los pagos al 80% era muy importante para los demandantes y que el incremento del nivel al 80%, cercano al 100%, constituía un paso positivo con relación a las víctimas.

#### *Declaración del Director*

- 3.2.44 El Director hizo la siguiente declaración:

El Director informó al Comité Ejecutivo en su 11ª sesión celebrada en enero de 2001 (véase el documento 92FUND/11/2/Add.1) de que en 2000 una persona que se presentó como el presidente de una organización denominada 'Confédération Maritime' había organizado varias manifestaciones en contra de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient así como en contra de las oficinas de los expertos marítimos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual en Brest para supervisar las operaciones de limpieza. El Director había informado al Comité de que para entonces la persona en cuestión había presentado, o había afirmado que había presentado varias querellas ante el Fiscal en contra de las personas a cargo de la Oficina de Tramitación de las Reclamaciones.

Desde entonces dicha persona había seguido formulando numerosas declaraciones difamatorias a la prensa no sólo con respecto a las personas a cargo de la oficina de Lorient sino también con respecto a los FIDAC. La 'Confédération Maritime' había anunciado recientemente a la prensa que se proponía presentar una querrela ante el Fiscal contra el Director, quien era 'responsable personalmente del establecimiento de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, de su administración y de la contratación de su personal', y exigía que 'se dismantelara inmediatamente' la oficina y que se sustituyera por un 'equipo integrado por antiguos capitanes de la marina mercante o de buques de pesca'.

El Director manifestó que confiaba en que las autoridades judiciales francesas adoptasen urgentemente todas las medidas necesarias para que se proceda con las querellas como es debido.

- 3.2.45 La delegación francesa indicó que había tomado nota de la información facilitada por el Director con respecto a la demanda presentada por la 'Confédération Maritime'. Dicha delegación manifestó que confiaba en el Fondo de 1992 y en su Director. La delegación indicó que, según la información de que se disponía hasta el momento, se habían refundido todos los procedimientos judiciales en relación con la 'Confédération Maritime' se habían atribuido a la misma jurisdicción y que se tendría que dejar a las autoridades judiciales adoptar las decisiones oportunas.

### 3.1 Baltic Carrier

- 3.3.1 El Comité tomó nota de la información con respecto al siniestro del *Baltic Carrier* que se facilita en los documentos 92FUND/13/4 y 92FUND/13/4/Add.1.
- 3.3.2 El Comité tomó nota de que el *Baltic Carrier* (23 235 AB), matriculado en las Islas Marshall, transportaba unas 30 000 toneladas de fueloil pesado cuando, el 29 de marzo de 2001, fue abordado por el *Tern* (20 362 AB), granelero cargado de azúcar matriculado en Chipre, a unas 30 millas al nordeste de Rostock (Alemania). Se tomó nota además de que el abordaje tuvo como resultado la fuga de unas 2 500 toneladas de fueloil pesado.
- 3.3.3 Se tomó nota de que el *Baltic Carrier* permaneció fondeado cerca del lugar del abordaje durante la primera semana de abril hasta que concluyeron las operaciones de alijo de los tanques de carga intactos y que el navío fue luego escoltado a un astillero de Szczecin (Polonia) para repararlo.
- 3.3.4 El Comité Ejecutivo señaló que los hidrocarburos derramados fueron a la deriva hacia el noroeste del punto de abordaje y pronto se acercaron a la costa danesa, y que la costa de varias islas había resultado afectada por la contaminación.
- 3.3.5 Se señaló que tanto el *Baltic Carrier* como el *Tern* estaban registrados en la Assuranceforeningen Gard (el Club Gard).

### *Operaciones de limpieza en Dinamarca*

- 3.3.6 El Comité tomó nota de que la Guardia Costera danesa había respondido al derrame con siete de sus navíos de respuesta a los derrames de hidrocarburos y de que las autoridades suecas y alemanas habían despachado tres y dos navíos de respuesta, respectivamente, en virtud de lo estipulado en la Convención sobre la protección del medio ambiente en la zona del Mar Báltico (Convención de Helsinki).
- 3.3.7 El Comité tomó nota asimismo de que el equipo especializado de respuesta a derrames de hidrocarburos para las actividades desde tierra fue facilitado desde las reservas de emergencia danesas por los servicios de emergencia suecos y por un fabricante de equipo de respuesta danés.

- 3.3.8 El observador de la delegación de Dinamarca señaló que este derrame ponía de relieve lo importante que era adoptar un enfoque mundial con respecto a la contaminación por hidrocarburos y las ventajas que supondría un acuerdo regional entre Estados limítrofes en virtud del cual se prestaría asistencia mutua. Dicha delegación manifestó su agradecimiento por la ayuda prestada por Suecia y Alemania.

*Reclamaciones de indemnización por daños debidos a contaminación en Dinamarca*

- 3.3.9 El Comité Ejecutivo tomó nota de que habría reclamaciones por cuantías importantes del costo de limpieza del mar y las orillas en Dinamarca. También se señaló que la pesca comercial había sufrido alguna pérdida debido al cierre de algunos puertos pequeños, la contaminación por hidrocarburos de redes y el rechazo de las capturas debido a la contaminación. Asimismo se tomó nota de que quedaron embadurnadas varias jaulas flotantes de piscifactorías y de que, en el momento de la contaminación, las piscifactorías estaban siendo aprovisionadas de alevines de trucha. Asimismo se señaló que algunas zonas agrícolas resultaron contaminadas en relación con la carga, transporte y transferencia del petróleo a contenedores y que, puesto que el siniestro se había producido antes del inicio de la temporada turística, era poco probable que se presentasen reclamaciones importantes por pérdidas en el sector del turismo.
- 3.3.10 El Comité señaló que aún no era posible evaluar la cuantía total de las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación en Dinamarca.
- 3.3.11 El observador de la delegación de Dinamarca indicó que su delegación creía que las reclamaciones de indemnización excederían del límite del propietario del buque, teniendo presente la envergadura de las operaciones de limpieza que se habían llevado a cabo tras el derrame.

*Contaminación en Suecia*

- 3.3.12 El observador de la delegación de Suecia indicó que se habían encontrado hidrocarburos que se pensaba que procedían del *Baltic Carrier* en la costa sudoeste de Suecia y de que se habían emprendido operaciones de limpieza para eliminar los hidrocarburos. Asimismo, la delegación señaló que aún no había finalizado el análisis de los hidrocarburos pero que, si los hidrocarburos contaminantes eran los mismos que los hidrocarburos procedentes del *Baltic Carrier*, el Servicio de Guardacostas de Suecia y las autoridades locales se proponían presentar reclamaciones con respecto a las operaciones de limpieza.

*Vigilancia del medio ambiente en Dinamarca*

- 3.3.13 El Comité Ejecutivo tomó nota de que las autoridades danesas estaban considerando la posibilidad de efectuar un estudio de la distribución de los hidrocarburos y de investigar si es necesaria una nueva limpieza, posiblemente mediante biodegradación.
- 3.3.14 El Comité señaló que las autoridades danesas habían puesto a disposición del Fondo de 1992 un proyecto de propuesta sobre tal estudio, cuyos puntos principales eran los siguientes:

Se extraerían muestras de sedimento de profundidades de 0 a 2, 2 a 6 y de 6 a 10 cm, dos muestras en cada uno de los 30 emplazamientos. Se extraerían muestras de agua en 30 emplazamientos. Se extraerían unas 60 muestras distintas de mejillones en cada uno de los 30 emplazamientos. Se esperaba que el muestreo llevase unos 14 días. El costo total del muestreo y análisis se calcula en unas Dkr 1 190 000 (£96 000).

- 3.3.15 El Comité Ejecutivo señaló que el Director había considerado que, si bien el objetivo del estudio propuesto, que se decía que se centraba en el impacto del derrame en los recursos recreativos y económicos, parecía relacionarse con los 'daños por contaminación' según se definen en los Convenios de 1992, parecía haber cierto grado de superposición con un programa de vigilancia que ya está siendo emprendido por las autoridades en conexión con los daños a piscifactorías.

Asimismo se tomó nota de que el Director había expresado dudas a las autoridades danesas sobre la necesidad de medir los HAP en las muestras de sedimento en el contexto del impacto del derrame sobre las actividades recreativas y había pedido más detalles sobre la propuesta de medir los HAP en los mejillones. Por otra parte se señaló que, habida cuenta de estas observaciones, las autoridades danesas habían indicado que pensaban presentar una propuesta revisada en un futuro próximo.

- 3.3.16 La delegación observadora de Dinamarca indicó que informaría al Gobierno danés de la opinión del Fondo de 1992 con respecto a la vigilancia del medio ambiente prevista.

*Liquidación de reclamaciones de indemnización por daños debidos a contaminación en Suecia y Dinamarca*

- 3.3.17 El Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar liquidaciones finales en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones por daños debidos a contaminación en Suecia y Dinamarca derivados del siniestro del *Baltic Carrier* en la medida en que las reclamaciones no diesen pie a cuestiones de principio que no hubiesen decidido previamente los órganos rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.

*Contaminación por hidrocarburos en Rostock y Ventspills*

- 3.3.18 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.13/4/Add.1 sobre los daños por contaminación en Rostock (Alemania) y Ventspills (Letonia) a raíz de los subsiguientes derrames de hidrocarburos del *Baltic Carrier*, que habían entrado en el tanque de pique de proa del *Tern* inmediatamente después del abordaje. Se señaló que el *Tern* se había dirigido a Rostock y se había descubierto que unas 230 toneladas de carga del *Baltic Carrier* estaban atrapadas en el tanque de pique de proa del *Tern*. Asimismo el Comité señaló que durante la estadía del *Tern* en Rostock se había limpiado la proa y se había extraído la mayor parte de los hidrocarburos del tanque de pique de proa. Por otra parte se señaló que había ocurrido un derrame de menor importancia en el puerto de Rostock pero que se desconocía la causa de este derrame.
- 3.3.19 El Comité tomó nota de que se habían redistribuido unas 800 toneladas de carga de azúcar del *Tern* para asentar el buque a popa, después de lo cual se había obtenido autorización de Clase para que el buque se dirigiese, escoltado por un remolcador, a su puerto de descarga de Ventspills. Asimismo se señaló que el *Tern* había descargado su carga en Ventspills del 5 al 17 de Mayo de 2001 y que entre estas fechas se había producido una nueva fuga de hidrocarburos del *Baltic Carrier*.
- 3.3.20 El Comité tomó nota de que se habían efectuado algunas operaciones de limpieza en Rostock y de que el Gard Club había contratado a un contratista local de Ventspills para que llevara a cabo las operaciones de limpieza en Ventspills y para que retirara los hidrocarburos restantes del tanque de pique de proa del *Baltic Carrier*. Se señaló que se habían retirado aproximadamente 95 toneladas de hidrocarburos del tanque averiado. El Comité tomó nota de, que aunque se esperaba que se presentasen reclamaciones por daños debidos a contaminación tanto en Rostock como en Ventspills, aún era demasiado pronto para hacer una evaluación de la cuantía total en cuestión.

*Aplicabilidad de los Convenios de 1992 a los daños por contaminación en Rostock y Ventspills*

- 3.3.21 El Comité tomó nota de que el *Tern* era un granelero y por consiguiente no era un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité se planteó la cuestión de si el derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* desde el *Tern* estaba comprendido dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 o, en otras palabras, hasta donde llegaba la responsabilidad del buque que transportaba los hidrocarburos en un principio.
- 3.3.22 Se señaló que, en virtud del artículo III.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el propietario del buque que transporta los hidrocarburos es responsable de los daños por

contaminación ocasionados por su buque a consecuencia de un siniestro. También se señaló que los 'daños ocasionados por contaminación' se definen como las pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque (artículo I.6). Se señaló que 'siniestro' significaba todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños (artículo I.7).

- 3.3.23 Se señaló que los hidrocarburos derramados en Rostock y Ventspills procedían del *Baltic Carrier* y habían causado daños por impurificación fuera de este buque. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que si los hidrocarburos del *Baltic Carrier* que penetraron en el *Tern* se hubiesen derramado en el mar en el punto del abordaje poco después de acontecer este, no cabría duda alguna de que los Convenios de 1992 hubieran sido de aplicación a ese derrame.
- 3.3.24 El Comité tomó nota de que, sin embargo, el *Tern* había sido llevado del punto del abordaje a Rostock, donde se habían adoptado algunas medidas (corrimiento de la carga, limpieza de la proa, remoción de la mayor parte de los hidrocarburos del pique de proa) a fin de permitirle, una vez obtenida la autorización de Clase, proseguir viaje a Ventspills para descargar su carga. El Comité examinó la cuestión de si el hecho de que se hubiese movido el *Tern* con los hidrocarburos del *Baltic Carrier* en el tanque de pique de proa antes de que dichos hidrocarburos se derramasen en el mar en Rostock implicaría que este derrame no fuese causado por una serie de acaecimientos de origen común, es decir el abordaje. Se señaló que, como había sido necesario y prudente llevar el *Tern* a Rostock para su inspección, el Director había considerado que existía un nexo causal suficientemente estrecho entre el abordaje y los daños por contaminación causados en Rostock y que este derrame estaba comprendido dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.
- 3.3.25 El Comité señaló que, en lo que respecta al derrame en Ventspills, la situación era, en opinión del Director, diferente ya que no era consecuencia previsible del abordaje que los hidrocarburos originarios del *Baltic Carrier* ocasionasen daños por contaminación en Letonia. El Comité señaló que se sabía en el momento de la salida de Rostock que quedaban hidrocarburos del *Baltic Carrier* a bordo del *Tern*. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que la travesía desde Rostock a Ventspills constituiría un factor interpuesto que rompería el nexo causal entre el abordaje y los daños por contaminación en Ventspills, y el derrame en Ventspills constituiría, por tanto, un siniestro diferente causado por un suceso cuyo origen no fue el abordaje, ni un acaecimiento cuyo origen estuviese en el abordaje, sino el hecho de no haber retirado los hidrocarburos del *Tern*. El Comité tomó nota de que el Director había considerado que por lo tanto este último derrame de hidrocarburos no se encontraba dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 y que la responsabilidad de daños por contaminación en Ventspills no recaería en el propietario del *Baltic Carrier* sino que se tendría que determinar conforme al derecho consuetudinario.
- 3.3.26 Una serie de delegaciones opinó que no era previsible que el abordaje entre el *Baltic Carrier* y el *Tern* hubiese ocasionado la contaminación en Ventspills y que la travesía del *Tern* de Rostock a Ventspills constituyera un factor interpuesto que rompería el nexo causal entre el abordaje y los daños por contaminación en Ventspills.
- 3.3.27 Algunas delegaciones opinaron que, antes de que se pueda adoptar una decisión acerca del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 a los derrames de Rostock y Ventspills, sería necesario establecer la cadena precisa de acontecimientos que condujeron a los derrames.
- 3.3.28 Una delegación consideró que no había una respuesta clara con respecto a la pregunta, pero que se podría discutir que el *Tern* era sólo un agente que transportaba los hidrocarburos a otro lugar y que la nave no era diferente a ningún otro agente. Al parecer de dicha delegación el hecho de que se hubiese movido el buque de un lugar a otro no debería ser el factor determinante, que debería ser la cuestión de si la contaminación en Ventspills era previsible, y que el elemento decisivo era la cuestión de si la contaminación resultante se había producido como consecuencia de negligencia ordinaria o grave. La delegación consideró que una negligencia grave sería suficiente para romper la cadena causal, mientras que una negligencia ordinaria no lo sería. Tal

delegación consideró que no había suficiente información con respecto a los derrames en Rostock y Ventspills para determinar el grado de negligencia.

- 3.3.29 El Comité Ejecutivo decidió que era prematuro adoptar una decisión sobre el ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 más allá de los daños por contaminación producidos como resultado de un derrame de hidrocarburos que tuvo lugar en el lugar del abordaje y que la decisión sobre la cuestión de si los Convenios se aplicaban también a los derrames en Rostock y Ventspills se aplazaría a la próxima sesión. Se encargó al Director que investigara más a fondo la cadena de acontecimientos que condujo a los derrames en Rostock y Ventspills.

### 3.4 Zeinab

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de los avances con respecto al siniestro del *Zeinab* que figuran en el documento 92FUND92/13/5.

#### *El siniestro*

- 3.4.2 El Comité tomó nota de que, el 14 de abril de 2001, la nave *Zeinab* matriculada en Georgia, de la que se sospechaba que realizaba contrabando de hidrocarburos de Iraq, fue embargada por las Fuerzas de Intercepción multinacionales. El Comité también tomó nota que la nave estaba siendo escoltada a una zona de retención en aguas internacionales cuando perdió estabilidad a unas 16 millas de la costa de Dubai y se hundió a 25 metros de profundidad. Asimismo se señaló que, según se tenía noticia, la nave había estado transportando una carga de 1 500 toneladas de fueloil, de las cuales se calcula que se derramaron unas 400 toneladas en el momento del siniestro. Se señaló también que en los tanques intactos quedaba una carga de unas 1 100 toneladas, que fue extraída con éxito de la nave hundida, sin nuevos derrames importantes de hidrocarburos. El Comité tomó nota de que al parecer el *Zeinab* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación por ningún seguro de responsabilidad.
- 3.4.3 El Comité tomó nota de que los hidrocarburos habían afectado a varias playas de esparcimiento en Dubai y Sharjah y de que asimismo impactaron la costa de Ajman, y de que se habían manchado las escolleras de defensa contra el mar de algunas villas. Por otra parte, el Comité tomó nota de que los hidrocarburos también habían afectado a las plantas de desalinización de Sharjah y Ajman, y de que la planta de desalinización de Sharjah tuvo que ser cerrada temporalmente varias veces, lo que había conducido a una escasez en el suministro de agua a la ciudad. Se señaló además que varias playas de esparcimiento habían quedado manchadas de petróleo, y que éste había penetrado en la zona portuaria de Port Rashid ocasionando manchas en las escolleras y las naves. El Comité señaló además que el petróleo podría haber afectado a la industria turística de Dubai, si bien la pronta limpieza de las orillas de esparcimiento podría haber ayudado a limitar las pérdidas. El Comité tomó nota además de que, según se tenía noticia, las actividades de pesca y los mercados del pescado no habían resultado afectados.

#### *Definición de 'buque'*

- 3.4.4 El Comité Ejecutivo tomó nota de que al parecer el *Zeinab* se había construido en 1967 en Italia como una nave de carga general de doble escotilla de unas 4 354 tpm. El Comité señaló asimismo que en algún momento en torno a 1998 la nave había sido transformada para transportar hidrocarburos instalándose 12 tanques dentro de las bodegas de carga, aunque cuando se emprendió la conversión se habían dejado en su sitio las brazolas de escotilla y se habían cubierto los tanques con una lona impermeabilizada para que el *Zeinab* mantuviese la apariencia exterior de un buque de carga general.
- 3.4.5 El Comité recordó que las definiciones de 'buque' que figuran en el Artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que recogen los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992, dicen:

*Convenio de Responsabilidad Civil de 1969*

'Buque' significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, que transporte efectivamente hidrocarburos a granel como carga.

*Convenio de Responsabilidad Civil de 1992*

'Buque' significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

- 3.4.6 El Comité señaló que, puesto que el *Zeinab* estaba transportando hidrocarburos a granel como carga en el momento en que se produjo el siniestro, debería ser por lo tanto considerado como un buque a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971. Se señaló además que el *Zeinab* era claramente capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga y que se había utilizado frecuentemente para transportar hidrocarburos en la región. El Comité consideró que sería difícil discutir que no fuese un buque a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992. Por consiguiente el Comité opinó que el *Zeinab* estaba comprendido dentro de las definiciones de 'buque' que figuran en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

*Aplicabilidad de los Convenios*

- 3.4.7 El Comité recordó que en el momento del siniestro los Emiratos Árabes Unidos eran Parte tanto en el Convenio del Fondo de 1971 como en el Convenio del Fondo de 1992, ya que no habían denunciado el primero para adherirse al segundo. El Comité recordó asimismo que había examinado la cuestión de la aplicabilidad de los dos convenios en su 8ª sesión en el contexto del siniestro del *Al Jaziah I* que se había producido en los Emiratos Árabes Unidos el 27 de enero de 2000 (documento 92FUND/EXC.8/4, párrafos 3.1 - 3.10). El Comité recordó también que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había examinado también la cuestión en su segunda sesión (documento 71FUND/A.23/14/11, párrafos 3.1 - 3.10). Se recordó que el Comité Ejecutivo y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 habían decidido que tanto el Convenio del Fondo de 1992 como el Convenio del Fondo de 1971 eran aplicables a dicho siniestro (documentos 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.11 y 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.12).
- 3.4.8 El Comité Ejecutivo decidió que, puesto que en el momento en que se produjo el siniestro los Emiratos Árabes Unidos eran Parte tanto en el Convenios de 1969/1971 como en los Convenios de 1992, que se habían incorporado al derecho interno, ambas series de convenios eran aplicables al siniestro.
- 3.4.9 Se señaló que supuestamente el *Zeinab* estaba matriculado en Georgia, que en el momento en que se produjo el siniestro era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 pero no en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que los Emiratos Árabes Unidos también eran Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Por consiguiente se señaló que los Emiratos Árabes Unidos estarían obligados a aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 en lo que respecta a la responsabilidad del propietario del buque (véase el artículo 30.4b) de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados).

*Reparto de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992*

- 3.4.10 El Comité Ejecutivo recordó que en su 9ª sesión había examinado también la cuestión del reparto de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 en una situación análoga



(documento 92FUND/EXC.9/11, párrafos 4.1 - 4.6), que también se había examinado por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su segunda sesión (documento 71FUND/A.23/14/11, párrafos 4.1 - 4.6) en el contexto del siniestro del *Al Jaziah*. El Comité recordó que ambos órganos habían llegado a la conclusión de que, puesto que ni había disposiciones en los Convenios del Fondo ni normas conforme al Derecho general de los tratados que rigiesen la aplicación simultánea de dos series de Convenios, los dos Fondos tendrían que acordar una solución práctica y justa. Asimismo se recordó que, por consiguiente, ambos órganos habían decidido repartir las responsabilidades entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 a partes iguales (documentos 92FUND/EXC.9/12, párrafos 3.8.7 - 3.8.15 y 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafos 17.12.7 - 17.12.15).

- 3.4.11 El Comité decidió que se repartiesen a partes iguales entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 las responsabilidades derivadas del siniestro del *Zeinab*.
- 3.4.12 Se señaló que cada demandante tenía derecho a interponer su reclamación bien contra el Fondo de 1992 o contra el Fondo de 1971, que el Fondo en contra del cual se presentara la reclamación era responsable de la cuantía total de los daños hasta el límite de su responsabilidad en virtud de su respectivo Convenio, y que el reparto de responsabilidades entre los dos Fondos tendría que ser negociado entre ambos.

#### *Reclamaciones de indemnización*

- 3.4.13 El Comité Ejecutivo tomó nota de que supuestamente el *Zeinab* no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad y de que era poco probable que el propietario pudiese pagar indemnización.
- 3.4.14 Se señaló que el Director había pedido al Comité que examinase la cuestión de si estaba dispuesto a autorizar al Director a efectuar en nombre del Fondo de 1992 las liquidaciones finales de todas las reclamaciones derivadas del siniestro del *Zeinab* en la medida en que dichas reclamaciones no diesen lugar a cuestiones de principio que no hubiesen decidido previamente cualquiera de los órganos rectores del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992.
- 3.4.15 Una delegación manifestó preocupación por el hecho de que supuestamente el *Zeinab* había estado dedicado al contrabando de hidrocarburos y de que no hubiera sido clasificado debidamente ni contara con un certificado para transportar hidrocarburos. Dicha delegación expresó la opinión de que, si el Fondo de 1992 tuviese que ocuparse de reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro, podría parecer que el Fondo estaba propiciando la explotación de buques de calidad inferior en un momento en que se están desplegando esfuerzos conjuntos para mejorar la calidad de los buques. Además, se llamó la atención sobre las obligaciones de los Estados Contratantes en virtud del artículo VII.10 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.4.16 Otra delegación se refirió al artículo 4.2 a) en virtud del cual el Fondo estaba exento de pagar indemnización por daños ocasionados por contaminación debidos, entre otras cosas, a un acto de guerra u hostilidades. La delegación opinó que valdría la pena examinar más detalladamente este asunto.
- 3.4.17 Algunas delegaciones consideraron que las Fuerzas multinacionales de intercepción estaban simplemente desempeñando deberes de vigilancia para cerciorarse de que las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas fuesen respetadas. Dichas delegaciones consideraron que, incluso si el hundimiento del *Zeinab* se hubiese debido a un acto cometido deliberadamente, esto podría dar lugar a que el Fondo interpusiera un recurso en vez de constituir una defensa en virtud el artículo 4.2 a).
- 3.4.18 La delegación observadora de los Emiratos Árabes Unidos declaró que la zona en cuestión ya no estaba en guerra y que el cumplimiento de las Resoluciones de las Naciones Unidas no afecta al derecho a la indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

- 3.4.19 Varias delegaciones manifestaron que les preocupaba autorizar al Director a liquidar reclamaciones hasta que se conociesen las circunstancias precisas en torno al hundimiento del *Zeinab*.
- 3.4.20 El Comité Ejecutivo decidió que, habida cuenta de las reservas manifestadas por varias delegaciones, era prematuro autorizar al Director a efectuar liquidaciones de reclamaciones de indemnización surgidas del siniestro y que se tendría que examinar la cuestión más a fondo en la próxima sesión del Comité.

#### **4 Otros asuntos**

##### **4.1 *Estado de los Convenios***

- 4.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el estado de los Convenios que se facilita en el documento 92FUND/EXC.13/6.
- 4.1.2 Se recordó que, en una conferencia Diplomática celebrada en septiembre de 2000, bajos los auspicios de la OMI, se había aprobado un Protocolo para enmendar el artículo 43.1 del Convenio del Fondo de 1971, que rige la terminación del Convenio, y que el Protocolo entró en vigor el 27 de junio de 2001. Se recordó asimismo que, en virtud del artículo 43.1 enmendado, el Convenio del Fondo de 1971 dejará de estar en vigor en la fecha en que el número de Estados Miembros del Fondo de 1971 llegue a ser inferior a 25 o 12 meses después de la fecha en que la Asamblea del Fondo de 1971 (u otro órgano cualquiera que actúe en su nombre) compruebe que la cuantía total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en los Estados Miembros restantes llegue a ser inferior a 100 millones de toneladas, si esto sucede antes.
- 4.1.3 Se señaló los Emiratos Árabes Unidos habían depositado un instrumento de denuncia del Convenio del Fondo de 1971 el 24 de mayo de 2001. Asimismo se señaló que, cuando surta efecto esa denuncia el 24 de mayo de 2002, el número de Estados Miembros llegaría a ser inferior a 25, y que el Convenio dejaría de estar en vigor en esa fecha y no sería de aplicación a los siniestros que ocurran después de tal fecha.
- 4.1.4 El Comité Ejecutivo manifestó su satisfacción por este avance.

##### **4.2 Próxima sesión**

Se tomó nota que los órganos rectores celebrarían sus próximas sesiones en la semana que comienza el 15 de octubre de 2001.

#### **5 Aprobación del Acta de las decisiones**

El proyecto de Acta de las decisiones del Comité Ejecutivo, tal y como figura en el documento 92FUND/EXC.13/WP.1, fue aprobado a reserva de determinadas enmiendas.

---