



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

COMITÉ EJECUTIVO
14ª sesión
Punto 6 del orden del día

92FUND/EXC/14/12
19 octubre 2001
Original: INGLÉS

ACTA DE LAS DECISIONES DE LA DECIMOCUARTA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada el 15, 16 y 19 de octubre 2001)

Presidente: Sr Gaute 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.14/1.

2 Examen de los poderes de los representantes

2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

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

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

2.2 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Antigua y Barbuda	España	México
Argentina	Federación de Rusia	Nueva Zelanda
Bahamas	Filipinas	Panamá
Bélgica	Finlandia	Polonia
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Grecia	Reino Unido
Chipre	India	República de Corea
Dinamarca	Italia	Sri Lanka
Emiratos Árabes Unidos	Liberia	Suecia
Eslovenia	Malta	Trinidad y Tabago
	Mauricio	Túnez

2.3 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:

Camerún Turquía

Otros Estados

Arabia Saudita Nigeria Portugal
Malasia Perú República Árabe Siria

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

Organizaciones intergubernamentales:

Fondo de 1971

Comisión de la Comunidad Europea

Organizaciones internacionales no gubernamentales:

Comité Marítimo Internacional

Cristal Ltd

Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras

Grupo Internacional de Clubes P & I

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd

Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos

3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992

3.1 Visión general

El Comité Ejecutivo tomó nota del documento 92FUND/EXC.14/2, en el que figura un resumen de la situación con respecto a los diez siniestros de los que se ocupa el Fondo de 1992 desde la 10ª sesión del Comité, celebrada en octubre de 2000.

3.2 Siniestro en Alemania

3.2.1 Se recordó que el 20 de junio de 1996 se descubrió que petróleo crudo había contaminado el litoral alemán y varias islas alemanas cercanas a la frontera con Dinamarca en el Mar del Norte, y que las autoridades alemanas habían emprendido las operaciones de limpieza en el mar y en la costa. Asimismo se recordó que las investigaciones por las autoridades alemanas habían revelado que el buque tanque ruso *Kuzbass* había descargado crudo libio en el puerto de Wilhelmshaven el

11 de junio de 1996. Se señaló que de conformidad con las autoridades alemanas, los análisis de las muestras de hidrocarburos tomadas del buque coincidían con los resultados de las muestras tomadas del litoral contaminado.

- 3.2.2 Asimismo se recordó que en julio de 1998 las autoridades alemanas habían presentado una acción judicial ante el Tribunal de primera instancia de Flensburg en contra del propietario del *Kuzbass* y su asegurador P & I, la West of England Shipowners Mutual Insurance Association (Luxemburgo) (West of England Club), reclamando indemnización por el costo de las operaciones por un total de DM2 610 226 (£830 000). Asimismo se recordó que se había notificado al Fondo de 1992 de las acciones judiciales y que había intervenido en los procedimientos a fin de proteger sus intereses.
- 3.2.3 El Comité Ejecutivo tomó nota de los avances con respecto a este siniestro que figuran en el documento 92FUND/EXC.14/3 y en particular de los alegatos presentados al tribunal por el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club, en los que manifestaron que los análisis llevados a cabo en su nombre mostraban que, aunque tanto los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* como los hidrocarburos hallados en la costa procedían de Libia, los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran crudo Brega y los hidrocarburos contaminantes no lo eran. El Comité tomó nota de que el propietario del buque y el Club habían indicado que puesto que el *Kuzbass* se estaba dirigiendo al Mediterráneo para cargar petróleo crudo, no había sido necesario limpiar los tanques, y que en cualquier caso la derrota seguida por el *Kuzbass* estaba lejos de las zonas en las que supuestamente se habían descargado en el mar los hidrocarburos que causaron la contaminación. Asimismo se señaló que las autoridades alemanas habían sostenido que había pruebas *prima facie* de que la contaminación sólo había podido ser causada por el *Kuzbass*. Además se señaló que las autoridades alemanas ya no sostenían que la contaminación por hidrocarburos había sido causada por limpieza de tanques sino por la descarga de lavazas, ya que había habido una fuga entre un tanque de decantación y un tanque de carga.
- 3.2.4 El Comité tomó nota de que el Tribunal había nombrado un experto para que examinara las pruebas sobre el origen de los hidrocarburos y que el experto había llegado a la conclusión de que las muestras de contaminación contenían sin lugar a dudas residuos de petróleos crudos típicos de los que se encuentran en lavados de tanques (lavazas) de petroleros. Se señaló que el experto había afirmado asimismo que los hidrocarburos en cuestión eran sin duda crudos libios, pero que no era posible determinar qué crudo libio en particular, y que sin contar con una muestra de referencia del tanque de decantación del *Kuzbass* no era posible establecer si la contaminación había sido causada por la nave.
- 3.2.5 Se señaló que el Director había estudiado los datos analíticos presentados por el Organismo Marítimo e Hidrográfico, en particular los espectrogramas de masas de las muestras de contaminación que, a su juicio eran muy similares al crudo libio Es Sider y no al crudo libio El Brega, que son los hidrocarburos que transportó el *Kuzbass* en la travesía inmediatamente anterior al supuesto delito de contaminación.
- 3.2.6 Asimismo se señaló que según el calendario de exportaciones de crudo libio producido por los Servicios de Información Marítima del Lloyds, antes de transportar la carga de crudo El Brega a Wilhemshaven, el *Kuzbass* había transportado dos cargas de crudo Es Sider y una carga de crudo Ras Lanuf. Asimismo se señaló que si el *Kuzbass* hubiera sido el causante de la contaminación, y que si esta se hubiera debido a la descarga por la borda de las lavazas acumuladas durante varias travesías, esto podría explicar en opinión del Director porqué los espectrogramas de masas de las muestras de la contaminación se parecían más a los de Es Sider.
- 3.2.7 El Comité tomó nota de que basándose en las pruebas presentadas por las autoridades alemanas, el Director consideró que la contaminación fue causada por una descarga de lavazas de hidrocarburos crudos parecidos al crudo Es Sider de un buque tanque y que el *Kuzbass* era lo más probable el causante de la contaminación.

- 3.2.8 Se señaló que el Director había sostenido deliberaciones oficiosas con el West of England Club con respecto a las pruebas pero que el Club seguía afirmando que el *Kuzbass* no era el culpable.
- 3.2.9 El Comité Ejecutivo acordó con el Director que en vista de la postura adoptada por el propietario del buque y el West of England Club, las cuestiones relacionadas con la responsabilidad tendrían que ser resueltas por los tribunales alemanes.
- 3.2.10 Una delegación señaló que el demandante era en este caso las autoridades alemanas, que se podían permitir esperar una decisión de los tribunales. En la opinión de dicha delegación la situación hubiera sido muy distinta si los demandantes hubiesen sido pescadores que hubiesen sufrido apuros económicos como resultado de las demoras a la hora de acordar la cuestión de la responsabilidad entre el propietario del buque y el Fondo de 1992. Si se plantease una situación así, en la opinión de dicha delegación el Fondo de 1992 tendría que considerar el pago de reclamaciones y hacerse cargo de los procedimientos judiciales.
- 3.2.11 El Director señaló que este asunto suscitaba una cuestión importante de principio, ya que en virtud del artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992 los demandantes tenían que adoptar todas las medidas razonables para utilizar los recursos jurídicos que estuviesen a su disposición antes de obtener indemnización del Fondo de 1992.

3.3 *Nakhodka*

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades con respecto a este siniestro que figuran en el documento 92FUND/EXC.14/4 (véase 71FUND/A.24/16/5).

Reclamaciones de indemnización

- 3.3.2 El Comité Ejecutivo señaló que al 10 de octubre de 2001 se habían liquidado 458 reclamaciones por un total de ¥26 382 millones (£145 millones) a ¥18 467 millones (£102 millones) y que se habían efectuado pagos a los demandantes que ascendían a ¥16 738 millones (£92 millones), incluidos los pagos efectuados por el propietario del buque y su asegurador P&I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), por un total de US\$5 millones (£4 millones). El Comité señaló asimismo de la situación con respecto a la evaluación de reclamaciones pendientes, en particular que se esperaba que se finalizaran todas las evaluaciones antes de finales de 2001.

Nivel de pagos

- 3.3.3 El Comité Ejecutivo recordó que como resultado de los avances y conforme a la autorización de los Órganos Rectores, el Director había decidido en enero de 2001 aumentar el nivel de pagos del 70% al 80% de las cuantías de los daños realmente sufridos por demandantes individuales (documentos 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.1.5 y 71FUND/AC.3/ES.6/7, párrafo 3.3.5).

Reclamaciones relacionadas con la construcción de una calzada

- 3.3.4 El Comité recordó que el Centro de Prevención de desastres Marítimos del Japón (Japan Maritime Disaster Prevention Centre) (JMDPC)) había presentado reclamaciones por un total de ¥3 336 millones (£18 millones) con respecto a los costos de la construcción y la retirada de una calzada de 175 m desde la costa, que se utilizó para extraer los 380m³ de mezcla de hidrocarburos y agua de la proa volcada después de que se paralizaran las operaciones en el agua.
- 3.3.5 El Comité recordó que en las sesiones de junio de 2001 de los Órganos Rectores varias delegaciones habían indicado que el asegurador del buque y los FIDAC deberían hacer todo lo posible para liquidar estas reclamaciones y habían subrayado la importancia de que los Fondos mantengan un espíritu amplio en cuanto a reclamaciones de este tipo. Se recordó asimismo que algunas delegaciones habían señalado que la elevada cuantía de las reclamaciones no debería

influir la forma en que el Fondo trate dichas reclamaciones, aunque había que ejercer una gran cautela a la hora de evaluar dichas reclamaciones. Se recordó además que algunas delegaciones habían manifestado que era importante que los Fondos no considerasen que la construcción de la calzada no había sido razonable con la ventaja de verlo en retrospectiva, ya que esto disuadiría a las autoridades nacionales de adoptar medidas preventivas innovadoras en casos futuros.

- 3.3.6 El Comité tomó nota que habían tenido lugar reuniones en septiembre y octubre de 2001 entre el Gobierno japonés, los FIDAC y el UK Club para debatir a fondo los aspectos técnicos de las reclamaciones con respecto a la calzada. Asimismo se señaló que en las reuniones se había abordado asimismo la cuestión de si las reclamaciones habían cumplido los criterios de admisibilidad establecidos por los Órganos Rectores de los FIDAC. También se tomó nota que se habían logrado avances y que se celebrarían más reuniones.
- 3.3.7 Una delegación indicó que la liquidación de la reclamación con respecto a la calzada era fundamental para finalizar el caso en una forma rápida y satisfactoria y que era importante que los Fondos llegasen a una solución pragmática sin la ventaja de la retrospectiva.
- 3.3.8 La delegación japonesa indicó que el Gobierno japonés seguiría perseverando en sus esfuerzos para liquidar la reclamación sobre la calzada.

Acciones judiciales

- 3.3.9 El Comité tomó nota de los avances recientes con respecto a los procedimientos legales expuestos en los párrafos 4.1 – 4.18 del documento 92FUND/EXC.14/4.

Solución de todas las cuestiones pendientes

- 3.3.10 El Comité recordó que en las sesiones de junio de 2001 de los Órganos Rectores, el Comité Ejecutivo había encargado al Director que entablara discusiones con el gobierno japonés, el propietario del buque y el UK Club sobre todas las reclamaciones pendientes y que estudiara las posibilidades de alcanzar una solución global de todas las cuestiones pendientes. Se recordó además que la delegación japonesa había indicado que si se pudieran resolver las cuestiones pendientes de forma satisfactoria para todas las partes interesadas, esto podría conducir a una liquidación global anticipada.
- 3.3.11 El Comité señaló que el UK Club y los FIDAC habían mantenido deliberaciones sobre las posibilidades de alcanzar una solución global y de que continuarían estas deliberaciones. Se señaló además que el Director y el UK Club habían acordado que los objetivos de todo acuerdo global serían el pago íntegro de todas las reclamaciones admisibles, la recuperación por los FIDAC de la cuantía razonable de la indemnización abonada por ellos y la terminación de todos los litigios.
- 3.3.12 La delegación japonesa indicó que era demasiado pronto para autorizar al Director llegar a un acuerdo global en esta fase, ya que no estaba claro cuál debía ser el fundamento de tal acuerdo. La delegación señaló que todo acuerdo global debería guardar relación con las acciones de recurso.
- 3.3.13 Varias delegaciones apoyaron la idea de alcanzar una solución global e hicieron hincapié en la necesidad de flexibilidad, pragmatismo y transparencia. Tales delegaciones acordaron que era demasiado pronto para autorizar al Director a concluir un acuerdo a este respecto o para que el Comité examinara las cuantías de liquidación.
- 3.3.14 Se encargó al Director que siguiera estudiando las posibilidades de alcanzar un acuerdo con respecto a todas las cuestiones pendientes, incluidas las relacionadas con las diversas acciones de recursos.

3.4 Erika

- 3.4.1 Antes de examinar los documentos relacionados con el siniestro del *Erika* el Presidente indicó que no se permitía la filmación ni la grabación de las sesiones del Comité Ejecutivo y se pidió a todos los presentes que respetasen tal norma.
- 3.4.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades con respecto al siniestro del *Erika* que figuran en los documentos 92FUND/EXC.14/5, 92FUND/EXC.14/5/Add.1, 92FUND/EXC.14/5/Add.2 y 92FUND/EXC.14/5/Add.3.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 3.4.3 El Comité tomó nota de la información que se facilita en el documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1 en el que se resumen los informes de la Autoridad Marítima de Malta y la Comisión Francesa Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos en sus respectivas investigaciones sobre la causa del siniestro del *Erika*.
- 3.4.4 Se señaló que ambos informes confirmaban que el buque estaba en muy mal estado antes del siniestro y que el grado de corrosión de las partes estructurales del buque fue un factor que contribuyó al siniestro.
- 3.4.5 Se señaló que en ambos informes se confirmó que todos los certificados y documentos del *Erika* estaban en regla. Asimismo, se señaló que en el informe de la Comisión Francesa se hacía referencia a una carta que envió la sociedad de clasificación del buque a la Autoridad Marítima de Malta en agosto de 1999 después de que se hubiera llevado a cabo la verificación del Código Internacional de la Gestión de la Seguridad en la que se recomendaba que se anulara el Documento Demostrativo del Cumplimiento Internacional de Gestión de la Seguridad expedido a Panship, los administradores del *Erika*. Se señaló que en el informe de la Autoridad Marítima de Malta se indicaba que la sociedad de clasificación había identificado 18 prácticas que no cumplían las normas y que era necesario efectuar cuatro mejoras al final de dicha verificación. Asimismo se señaló que en el informe maltés se indicaba que después de que Panship hubiese adoptado las medidas correctivas, la sociedad de clasificación había llevado a cabo una nueva verificación en noviembre de 1999, y que al final de dicha verificación, la sociedad de clasificación había confirmado que el sistema de gestión de la seguridad de la compañía satisfacía los requisitos del Código Internacional de Gestión de la Seguridad.
- 3.4.6 Se señaló que en ambos informes se había confirmado que las estructuras internas del tanque No. 2 del tanque de lastre de estribor estaban deterioradas, y que en el informe de la comisión francesa se sugería que ese deterioro se debía al hecho de que el tanque No. 2 de estribor se había concebido en un principio como un tanque de carga y que se había transformado en un tanque de lastre separado en 1993. Se señaló que en el informe maltés se sugería que esta transformación había tenido lugar en 1997. Se señaló que parecía que ya había habido contaminación por hidrocarburos en el tanque de lastre No. 2 de estribor y que en el informe maltés se indicaba que a raíz del descubrimiento de hidrocarburos en el tanque de lastre en 1996, la sociedad de clasificación había impartido instrucciones para que se sometiera al tanque a una prueba hidrostática.
- 3.4.7 Se señaló que ambos informes confirmaban que en 1998 se habían encontrado residuos oleosos en el tanque de lastre No. 2 de estribor y se sugirió que se habían corroído las estructuras de acero en el interior y alrededor del tanque, incluidas las chapas de la cubierta principal que estaban en general en mal estado.
- 3.4.8 Se señaló que el buque había sido sometido a reparaciones importantes entre junio y agosto de 1998. Se indicó también que en ambos informes se mencionaba que las pruebas no destructivas de las soldaduras durante estas reparaciones habían sido mínimas y que no habían incluido

pruebas radiográficas o ultrasónicas y que había discrepancias entre el espesor de las chapas de acero utilizadas en las reparaciones y el espesor según los planes de la reparación.

- 3.4.9 Se señaló que en el informe maltés se indicaba que durante una inspección anual en noviembre de 1999 el inspector de la sociedad de clasificación había advertido que había adelgazamiento de la vagra de cubierta en los tanques de lastre de babor y estribor No. 2 y que el inspector había recomendado que se llevaran a cabo más inspecciones, que se midiera el espesor y que posteriormente se efectuaran las reparaciones necesarias a más tardar en enero de 2000.
- 3.4.10 Se señaló que, según el informe de la Comisión Francesa, la tarde del 10 de diciembre de 1999, cuando la tripulación había inspeccionado la cubierta principal después de que el buque empezara a experimentar una escora inexplicable, el nivel de hidrocarburos en el tanque de carga No. 3 central había disminuido considerablemente y que el tanque de lastre de lastre No. 2 de estribor, que estaba vacío al zapar, estaba a medio llenar. Se señaló que el informe maltés indicaba que durante esta inspección se habían encontrado hidrocarburos en el tanque de lastre No 2 de estribor y que el nivel de hidrocarburos en el tanque de carga No. 3 había disminuido.
- 3.4.11 El Comité señaló que la principal diferencia entre los informes guardaba relación con la secuencia de los acontecimientos que llevaron a la ruptura del buque. Se señaló que en el informe de la Comisión francesa se indicaba que la ruptura se había iniciado con la fractura de las planchas longitudinales entre el tanque de carga No. 3 y el tanque de lastre No. 2 de estribor, mientras que en el informe de la Autoridad Marítima de Malta se llegaba a la conclusión de que la secuencia había comenzado con la fractura del revestimiento de planchas lateral en las inmediaciones de los tanques de lastre No. 2 de estribor.
- 3.4.12 Se señaló que en el informe de la Autoridad Marítima de Malta se llegó a la conclusión de que no era posible establecer con certeza la causa del fallo inicial y subsiguiente, y que las inspecciones llevadas a cabo por la sociedad de clasificación en 1998 y 1999 no habían identificado ni advertido las zonas considerables de corrosión local.
- 3.4.13 Asimismo se señaló que la Comisión francesa había llegado a la conclusión entre otras cosas de que las reparaciones inadecuadas a las que se había sometido al *Erika* en 1998 eran factores decisivos en la secuencia de acontecimientos que llevaron al siniestro.
- 3.4.14 Las delegaciones de Francia y de Malta indicaron que había precisión en los resúmenes de los informes de las investigaciones que figuran en el documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1. No obstante, la delegación de Malta señaló que, en contra de lo que se indicaba en el documento, la verificación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) sólo se llevó a cabo inicialmente en la Panship y no en el *Erika*. La delegación maltesa señaló asimismo que en el informe de la Comisión francesa se había malinterpretado la carta enviada por la sociedad de clasificación a la Autoridad Marítima de Malta en agosto de 1999. Indicó también que tras la verificación en relación con el Documento Demostrativo de Cumplimiento (DOC) del IGS sobre Panship, la sociedad de clasificación había llevado a cabo otra verificación más de IGS en otros tres buques administrados por Panship. Señaló asimismo que después de que se hubiese finalizado la verificación con respecto a estos tres buques, la sociedad de clasificación había efectuado otra verificación de Panship con respecto al Documento anteriormente mencionado.
- 3.4.15 En respuesta a la pregunta de una delegación, se señaló que en el informe de la Autoridad Marítima de Malta no se confirmó la conclusión de la Comisión francesa de que la velocidad y los rumbos seguidos por el buque no fueron factores decisivos en la causa del desastre. En respuesta a la pregunta de dicha delegación de porqué la Autoridad Marítima de Malta no había anulado el Documento de cumplimiento de la IGS, se señaló que los dos informes se produjeron independientemente y que por lo tanto no se formulaban observaciones sobre el otro informe, y viceversa. El Comité tomó nota de las discrepancias de opiniones entre el informe francés y el informe maltés con respecto a la carta enviada por la sociedad de clasificación de naves a la Autoridad Marítima de Malta.

- 3.4.16 La delegación francesa señaló que se estaba llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro, que podría revelar más información.
- 3.4.17 Una delegación preguntó a qué conclusión había llegado el Director a la luz de los resultados de ambas investigaciones. El Director respondió que consideraba que era demasiado pronto para sacar conclusiones en vista de que en Francia se estaban llevando a cabo investigaciones tanto penales como civiles sobre la causa del siniestro.

Conversión a francos franceses de la cuantía máxima pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1992

- 3.4.18 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.14/5/Add.2, y en particular de las recientes acusaciones en relación con las decisiones del Comité Ejecutivo y las medidas del Director con respecto a la conversión de 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) en francos franceses.
- 3.4.19 Se recordó que un individuo sobre todo había acusado y amenazado al personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, a expertos contratados por Steamship Mutual, al Fondo de 1992 y al Director. El Comité señaló con pesar que estas amenazas y alegaciones se han presentado de una forma más o menos continua.
- 3.4.20 El Comité señaló que en septiembre de 2001 una asociación para la protección del mar 'Keep it Blue', junto con otra entidad, la Confédération Maritime, habían presentado una queja ante la fiscalía según la cual el Director había cometido fraude en relación con la decisión sobre la conversión de la cuantía máxima pagadera en DEG en virtud del Convenio del Fondo de 1992 traducida a francos franceses. Se señaló asimismo que se había acusado al Director de haber violado el Convenio del Fondo de 1992 al convertir los DEG en francos en una fecha distinta a la estipulada en el Convenio y que el Director había efectuado personalmente el cálculo basándose en un tipo que él mismo escogió, es decir, el del 15 de febrero de 2000, mientras que se debería haber efectuado la conversión utilizando el tipo de cambio del 4 de abril de 2000, es decir, la fecha en la que la Asamblea hubiese examinado la cuestión y que al hacerlo se privó a las víctimas de FFr35 227 130. Se señaló que los acusadores habían pedido que se destituyera al Director y que se despidiese a los miembros de la delegación francesa del Fondo de 1992 ya que no habían defendido los intereses legítimos de las víctimas, del Estado francés y de los contribuyentes. Se señaló que estas acusaciones se habían enunciado en un comunicado de prensa el 3 de septiembre de 2001 y se habían repetido en una rueda de prensa celebrada en Nantes el 4 de septiembre de 2001.
- 3.4.21 El Comité recordó que la conversión de la cuantía máxima de indemnización disponible en moneda nacional se rige por el artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992, que dice lo siguiente:

Las cuantías mencionadas en el presente artículo serán convertidas en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el Derecho Especial de Giro, en la fecha de la decisión de la Asamblea acerca de la primera fecha de pago de indemnización.

- 3.4.22 Asimismo se recordó que en su 2ª sesión, celebrada en octubre de 1997, la Asamblea del Fondo de 1992 había adoptado una decisión de principio con respecto al siniestro del *Nakhodka* (documento 92FUND/A.2/29, párrafo 17.2.8) sobre el método que se ha de utilizar para la conversión:

La Asamblea decidió que la conversión de 135 millones de DEG en moneda nacional se haría basándose en el valor de dicha moneda con respecto al DEG en la fecha en que la Asamblea (o el Comité Ejecutivo) aprobara el Acta de las Decisiones de la sesión en la que la Asamblea (o el Comité Ejecutivo) tomara la decisión que

permitiera los pagos de las indemnizaciones. Se señaló que con respecto al siniestro del *Nakhodka*, dicha fecha fue el 17 de abril de 1997 y que el tipo de cambio en tal fecha (1 DEG = ¥171,589) arrojaría 135 millones de DEG, lo que equivale a ¥23 164 515 000 (£114 millones). Asimismo, se decidió que si no se aprobaba el Acta de las Decisiones durante la sesión, la fecha para la conversión sería la del último día de la sesión.

- 3.4.23 Se recordó que de conformidad con el artículo 18.9 del Convenio del Fondo de 1992, la Asamblea puede crear los órganos auxiliares de carácter provisional o permanente que considere necesarios, determinar sus respectivos mandatos y conferirles la autoridad necesaria para desempeñar las funciones que se les haya asignado.
- 3.4.24 Asimismo se recordó que de conformidad con el artículo 18.9, la Asamblea había decidido en su 2ª sesión crear un Comité Ejecutivo con el mandato entre otras cosas de tomar decisiones en vez de la Asamblea sobre cuestiones a las que se hace referencia en el artículo 18.7 del Convenio del Fondo de 1992, en particular sobre reclamaciones de indemnización que le hubiera remitido el Director. Asimismo se recordó que el artículo 18.7 hacía referencia a la aprobación de la liquidación de reclamaciones contra el Fondo de 1992, decisiones sobre el reparto entre demandantes de la cuantía de indemnización disponible y fijación de las condiciones según las cuales se deberían efectuar pagos provisionales a víctimas con respecto a reclamaciones con vistas a garantizar que se les indemnice lo antes posible.
- 3.4.25 El Comité Ejecutivo señaló que de este modo la Asamblea le había conferido al Comité Ejecutivo la autoridad de tomar decisiones en relación con las reclamaciones de indemnización, y que con respecto al siniestro del *Erika*, en su 6ª sesión celebrada en febrero de 2000, el Comité había decidido con respecto a la fecha que se utilizaría para la conversión de DEG en francos franceses como sigue (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafos 3.27 – 3.30):

El Comité Ejecutivo señaló que, de conformidad con el artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992, la máxima cuantía de indemnización pagadera en virtud de los Convenios del Fondo de 1992, 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG), se convertiría a moneda nacional basándose en el valor de dicha moneda por referencia al DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea del Fondo de 1992 en cuanto a la primera fecha del pago de la indemnización.

Se señaló que, una vez que la Asamblea hubiese establecido el Comité Ejecutivo, la decisión sobre los pagos de indemnización sería adoptada por lo general por el Comité en vez de por la Asamblea. El Comité opinó por consiguiente que se debería considerar que la referencia en el artículo 4.4 e) con respecto a la Asamblea hace alusión al Comité Ejecutivo.

El Comité Ejecutivo decidió que, de conformidad con la decisión de la Asamblea en el caso *Nakhodka* (documento 92FUND/A.2/29, párrafo 17.2.8), la conversión a francos franceses de 135 millones de DEG se haría basándose en el valor de dicha divisa con respecto al DEG en la fecha de la adopción del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo en su 6ª sesión, es decir, el 15 de febrero de 2000.

Habida cuenta de que los tipos de cambio aplicables sólo estarían disponibles el 17 de febrero de 2000, el Comité Ejecutivo encargó al Director que hiciese los cálculos necesarios y notificase el resultado a la 7ª sesión del Comité.

- 3.4.26 Se recordó que en la 6ª sesión, el Comité Ejecutivo había autorizado al Director a efectuar liquidaciones definitivas en nombre del Fondo de 1992 con respecto a todas las reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*, en la medida en que las reclamaciones no suscitasen cuestiones de principio que no hubiese decidido previamente el Comité (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.9). Asimismo se recordó que en un documento presentado en dicha sesión, el Director

había señalado a la atención del Comité el hecho de que si el Comité Ejecutivo autorizase al Director a efectuar pagos, el Comité no podría adoptar ninguna decisión respecto a la fecha del primer pago (documento 92FUND/EXC.6/2, párrafo 8.2). Se recordó asimismo que en dicha sesión, el Comité había limitado la autoridad del Director a pagos provisionales en virtud del artículo 7.9 del reglamento interior (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.18).

- 3.4.27 Se recordó que el Director había informado de los resultados de este cálculo al Comité Ejecutivo en su 7ª sesión, celebrada del 3 al 6 de abril de 2000, que había dado una cifra de 135 millones de DEG, lo que equivale a FFr1 211 966 811, y que el Comité había refrendado según consta en el Acta de las Decisiones (documento 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.3.23):

El Comité Ejecutivo recordó que, en su 6ª sesión, había decidido que la conversión de 135 millones de DEG a francos franceses se efectuase con arreglo al valor de esta moneda respecto al DEG en la fecha de aprobación del Acta de las Decisiones de la 6ª sesión del Comité Ejecutivo, es decir el 15 de febrero de 2000 (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.2.9). El Comité refrendó el cálculo de la conversión por el Director basándose en los tipos de cambio aplicables aquel día, lo que daba 135 millones de DEG = FFr1 211 966 881.

- 3.4.28 Se recordó que en su 4ª sesión extraordinaria, celebrada del 4 al 6 de abril de 2000, la Asamblea había tomado nota de la información facilitada por el Director en el documento 92FUND/A/ES.4/2 sobre el siniestro del *Erika* y había decidido recaudar contribuciones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika* (documento 92FUND/A/ES.4/7, párrafos 3.1-3.5).
- 3.4.29 También se recordó que en su 5ª sesión, celebrada del 23 al 27 de octubre de 2000, la Asamblea había aprobado los informes del Comité Ejecutivo con respecto a las sesiones comprendidas entre la 5ª y la 9ª (documento 92FUND/A.5/28, párrafo 20.2).
- 3.4.30 El Comité Ejecutivo tomó nota de la opinión del Director de que fue el Comité y no el Director quien tomó la decisión que fijaba la fecha que debía utilizarse para la conversión de DEG a francos franceses, y que en contra de lo que se afirmaba en la queja, el Director no había infringido ningún Convenio sino que había llevado a cabo la conversión de conformidad con las instrucciones del Comité utilizando el 15 de febrero de 2000 como la fecha de la conversión, un cálculo puramente matemático. Se indicó que, tal y como había señalado el Director, sus medidas habían sido refrendadas por el Comité Ejecutivo que, actuando con la autoridad que le había conferido la Asamblea, tenía el poder de tomar tal decisión. Asimismo se recordó que, tal y como había señalado el Director, en su decisión sobre el caso del *Nakhodka* al que se hace referencia en el párrafo 3.4.22 anterior, la Asamblea había reconocido explícitamente que el Comité Ejecutivo tomaría las decisiones sobre la fecha para la conversión y que la Asamblea había aprobado los informes sobre las sesiones del Comité Ejecutivo en las que se examinó esta cuestión. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que por consiguiente estaban en consonancia con el Convenio del Fondo de 1992, de que el Director había actuado de conformidad con las instrucciones que le dieron y que las alegaciones no tenían ningún fundamento.
- 3.4.31 Se señaló que el 4 de octubre de 2001, el Fondo de 1992 había emitido un comunicado de prensa en Francia, que figura en el anexo al documento 92FUND/EXC.14/5/Add.2, en respuesta a las acusaciones a las que se hace referencia en el párrafo 3.4.20.
- 3.4.32 Se señaló que la Confédération Maritime y 'Keep-it-Blue' habían respondido al comunicado de prensa del Fondo de 1992 sosteniendo en particular que la decisión sobre la conversión había sido tomada por el Director, que el Comité no tenía la autoridad para tomar ninguna decisión sobre la conversión en cuestión, ya que el Reglamento interior de la Asamblea no le confería al Comité tal autoridad, que la labor del Comité debería regirse por el Reglamento interior de la Asamblea salvo que hubiese una disposición en sentido contrario en el Convenio, que el Convenio

estipulaba expresamente que se efectuara la conversión basándose en el tipo de cambio de la fecha de la decisión de la Asamblea, que el mandato del Comité no abarcaba tales decisiones y que el Comité no tenía el poder de decidir que se considerase que el artículo 4.4 e) de la Asamblea se refiriese al Comité. Se señaló asimismo que se había sostenido también que la decisión era en realidad una enmienda del Convenio del Fondo de 1992, que sólo podía introducirse mediante una Conferencia Diplomática convocada por la OMI. Asimismo se señaló que se había sostenido que puesto que la Asamblea adoptó la decisión sobre la conversión en octubre de 2000, y no el 4 de abril de 2000, la pérdida resultante para los demandantes franceses ascendía a FFr132 310 766 y no a FFr35 227 130.

- 3.4.33 Se señaló que el Director tenía entendido que la decisión del Comité Ejecutivo se había adoptado a fin de fijar en una fecha anticipada la cuantía de indemnización disponible traducida a francos franceses para poner fin a la incertidumbre en este sentido. Asimismo se señaló que toda decisión en cuanto a la conversión entre divisas podría considerarse en retrospectiva beneficiosa o perjudicial para los demandantes habida cuenta de que el tipo de cambio del DEG con respecto al franco era variable.
- 3.4.34 En el examen de esta cuestión intervinieron 25 delegaciones de los miembros del Comité Ejecutivo y de otros Estados Miembros del Fondo. Dichas delegaciones refrendaron el análisis presentado por el Director en el párrafo 3.4.30 anterior y confirmaron que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Director habían actuado de conformidad con el Convenio del Fondo de 1992 y que el Director había llevado a cabo las instrucciones del Comité correctamente.
- 3.4.35 En lo que respecta a las alegaciones sin fundamento que se habían hecho contra el Director y el Comité Ejecutivo, muchas delegaciones se lamentaron que se tratase de desacreditar así a la Organización y consideraron que había que remitir la cuestión a la Asamblea.
- 3.4.36 El Presidente resumió las deliberaciones como se indic a a continuación.

La decisión por la que se fijó la fecha que se ha de utilizar para la conversión de DEG a francos franceses había sido tomada por el Comité Ejecutivo y no por el Director. En contra de lo que se afirmaba en la demanda, el Director no había violado ningún Convenio sino que había llevado a cabo la conversión de conformidad con las instrucciones del Comité Ejecutivo y había utilizado el 15 de febrero de 2000 como la fecha de conversión y que esto había sido un cálculo puramente matemático. Las medidas del Director habían sido respaldadas por el Comité Ejecutivo que, actuando con la autoridad que le había conferido la Asamblea, tenía el poder de tomar tal decisión. En su decisión sobre el caso del *Nakhodka*, la Asamblea había reconocido explícitamente que el Comité Ejecutivo tomaría las decisiones sobre la fecha para la conversión. La Asamblea había aprobado los informes en las sesiones del Comité Ejecutivo en las que se examinó esta cuestión.

- 3.4.37 El Comité refrendó el resumen del Presidente.
- 3.4.38 El Comité Ejecutivo reiteró su gran preocupación en lo que respecta a las amenazas y acusaciones que, procedentes principalmente de una persona, se han dirigido prácticamente de forma continua contra el Jefe de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient y otros miembros del personal en la oficina, los expertos contratados por la Steamship Mutual, el Fondo de 1992 y el Director. El Comité señaló que tal comportamiento era inaceptable y que obstaculizaba gravemente las operaciones del Fondo de 1992 en Francia en perjuicio de los demandantes legítimos, que tal vez el Fondo de 1992 no pudiese proseguir sus actividades en Francia y que, por consiguiente, tal vez se tuviese que cerrar la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient si no cesa este tipo de comportamiento. El Comité manifestó que esperaba que las autoridades judiciales francesas adoptasen las medidas oportunas para permitir al Fondo desempeñar sus funciones con normalidad en Francia.

- 3.4.39 Se estableció que era importante para el Fondo de 1992 seguir abordando las dificultades encontradas en Francia con dignidad y transparencia.

Situación con respecto a las reclamaciones

- 3.4.40 El Comité tomó nota de la información que se facilita sobre la situación con respecto a las reclamaciones y que se indica a continuación:

Al 11 de octubre de 2001, se habían presentado 5 637 reclamaciones de indemnización por un total de FFr863 millones (£82 millones). De estas reclamaciones 1 614 (29%) fueron presentadas entre marzo y octubre de 2001. Se habían evaluado unas 4 096 reclamaciones que ascendían a FFr469 millones (£45 millones), por un total de FFr280 millones (£27 millones). Por consiguiente se había evaluado el 73% del número total de reclamaciones recibidas.

Se habían rechazado doscientas ochenta y tres reclamaciones, por un total de FFr36 millones (£3,4 millones). Muchas de estas reclamaciones rechazadas estaban siendo reevaluadas a la luz de nueva documentación aportada por los demandantes.

Se efectuaron pagos de indemnización con respecto a 2 857 reclamaciones por un total de FFr157 millones (£15 millones). Unas 1 541 reclamaciones más, por un total de FFr394 millones (£38 millones), estaban en proceso de ser evaluadas o bien a la espera de que los demandantes presentasen más información necesaria para concluir la evaluación.

Existía una diferencia considerable entre las diversas categorías de reclamaciones en lo que respecta al avance logrado en la evaluación de las mismas. En determinadas categorías se había evaluado el 90% de todas las reclamaciones y se habían efectuado pagos con respecto a más del 50% de las reclamaciones de casi todas las categorías. La mayoría de las reclamaciones de estas categorías se había presentado relativamente pronto. Por otra parte, se había evaluado el 61% de las reclamaciones del sector turístico, pero de las 2 703 reclamaciones de este sector, 1 068 (es decir más del 40%) se habían presentado después de marzo de 2001. Seguía habiendo demoras entre el momento de la aprobación y el del pago de las reclamaciones principalmente porque los demandantes no habían aceptado las cuantías aprobadas.

Nivel de los pagos

- 3.4.41 Se recordó que el Comité Ejecutivo había decidido, en su 13ª sesión celebrada en junio de 2001, incrementar el nivel de los pagos del 60% al 80% de la cuantía de los daños efectivamente sufridos por cada demandante, evaluados por el Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.2.42).
- 3.4.42 El Comité Ejecutivo tomó nota de un estudio complementario que se había efectuado en octubre de 2001 en el Ministerio francés de Economía, Finanzas e Industria, “el estudio de octubre de 2001”. Asimismo tomó nota de la opinión expresada por los expertos del Fondo de 1992 sobre dicho estudio.
- 3.4.43 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el estudio de octubre de 2001 confirmaba la estimación de FFr500 millones (£47 millones) de pérdidas admisibles del sector de turismo hecha en el estudio efectuado en junio de 2001, y que sumando una provisión de FFr50 millones (£4,7 millones) para “reclamaciones de fuera de la zona” y sumando una estimación de FFr300 millones (£28,3 millones) para reclamaciones de otros sectores ajenos al turismo, el estudio llegaba a un

total de FFr850 millones (£81 millones). Se observó que el estudio concluía que la indemnización del 100% era por lo tanto posible con un margen de seguridad de FFr350 millones (£33 millones).

- 3.4.44 El Comité tomó nota de que los expertos del Fondo de 1992 estaban de acuerdo en términos amplios con la estimación general del total máximo de las pérdidas de turismo admisibles para su indemnización en torno a FFr500 millones (£47 millones).
- 3.4.45 El Comité Ejecutivo tomó nota de que tenía que considerar de nuevo cómo conseguir el equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pagase indemnización lo más pronto posible a las víctimas de daños de contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso.
- 3.4.46 Se recordó que las reclamaciones de TotalFina y el Gobierno francés podían desestimar los efectos del examen por el Comité Ejecutivo del nivel de los pagos, ya que estas reclamaciones sólo se seguirían si, y en la medida en que lo fuesen, todas las demás reclamaciones hubiesen sido abonadas íntegramente.
- 3.4.47 Se recordó que las reclamaciones admisibles en los sectores distintos del turismo se habían estimado en unos FFr275 - 325 millones (£26 - 31 millones). Se observó que el Director creía que la estimación en el estudio de octubre de 2001 para las reclamaciones de turismo de FFr500 millones (£47 millones) podría ser más bien baja y que consideraba que una cifra de FFr700 millones (£66 millones) sería prudente. Se observó asimismo que opinaba que era aconsejable incluir una cuantía de FFr100 millones (£9,4 millones) por pérdidas en el sector de turismo durante 2001 y que era necesario prever un margen adicional para campañas de comercialización de unos FFr100 millones (£9,4 millones). Se observó también que, como se había dicho en la 13ª sesión del Comité Ejecutivo, el Director creía que sería prudente añadir un margen general de seguridad de FFr200 millones (£18,8 millones), de modo que el total estimado de reclamaciones admisibles fuese del orden de FFr1 400 millones (£131 millones), o sea la misma cifra que la dada por el Director en la 13ª sesión del Comité. Se tomó nota también de que dada la incertidumbre, el Director proponía que se mantuviera el nivel de los pagos en el 80% de la cuantía de los daños en efecto sufridos por los respectivos demandantes evaluados por los expertos contratados por el Fondo de 1992 y Steamship Mutual.
- 3.4.48 La delegación francesa agradeció al Director el documento que resume el estudio de octubre de 2001, que constituye un reflejo preciso de los resultados del estudio. Dicha delegación observó que los expertos del Fondo habían estado de acuerdo con las conclusiones del estudio en el sentido de que existía un margen de seguridad suficiente para permitir que el nivel de los pagos se aumentase al 100%. Si bien concordaba con la propuesta del Director de mantener el nivel en el 80%, la delegación francesa esperaba que fuese posible llegar hasta el 100% en la próxima sesión del Comité Ejecutivo.
- 3.4.49 El Comité Ejecutivo decidió que en vista de la incertidumbre que quedaba en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles derivadas del siniestro del *Erika*, el nivel de los pagos se mantuviese en el 80% de la cuantía de los daños efectivamente sufridos por los respectivos demandantes, evaluados por los expertos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual. También se decidió que el nivel de los pagos se revisase en la 16ª sesión del Comité.

Reclamaciones por reducción de ingresos del impuesto de turismo

- 3.4.50 El Comité examinó la admisibilidad de las reclamaciones presentadas por cuatro comunas por reducción de ingresos del impuesto de turismo (taxe de séjour), a saber Locmariaquer (FFr47 612,05), Longeville sur Mer (FFr85 816), La Faute sur Mer (FFr39 542) y Les Sables d'Olonne (FFr110 781).
- 3.4.51 Se observó que el impuesto de turismo es recaudado por las comunas que fueron reconocidas como lugares y destinos turísticos, y la comuna fija anualmente el nivel del impuesto sobre la

base de una cantidad fija por visitante por noche de estancia, variando dicha cantidad según el tipo de alojamiento. También se observó que se tiene entendido que no se hace esta recaudación respecto a visitas de negocios. Asimismo se observó que los ingresos por impuesto de turismo se emplean por la comuna para soportar costos de actividades y servicios que se relacionen con los niveles del turismo en la comuna, entre otros la limpieza de las playas, recogida de basura, información y oficinas de turismo locales.

- 3.4.52 Se observó que un examen inicial de las reclamaciones muestra que la reducción en el ingreso del impuesto de turismo entre 1999 y 2000 en estas cuatro comunas está comprendida en una escala de 9-16%, comparable en términos amplios con el nivel estimado de reducción de la actividad económica turística en 2000 en las zonas afectadas por el siniestro del *Erika*.
- 3.4.53 El Comité tomó nota de que había surgido la cuestión de si las reclamaciones por reducción de ingresos del impuesto de turismo son admisibles para su indemnización. El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 en casos anteriores en cuanto a la admisibilidad de reclamaciones similares.
- 3.4.54 Se recordó que en el caso del *Tanio* (Francia 1980), el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 rechazó la reclamación de una comuna por pérdida de ingresos del impuesto debido a una reducción en los ingresos de empresarios de resultas del siniestro debido a que podría ser muy difícil para la administración pública probar que se había producido en efecto una pérdida de ingresos del impuesto como resultado directo de un siniestro de contaminación. Se recordó también que el Comité había considerado que la documentación presentada en apoyo de esta reclamación era insuficiente (documentos FUND/EXC.10/5, párrafo 3.3.5 y FUND/EXC.10/WP.1, párrafo 2.3).
- 3.4.55 Se recordó que en el contexto del siniestro del *Haven* (Italia, 1991), la ciudad de Cannes (Francia) había presentado una reclamación que, entre otras cosas, se relacionaba con la pérdida de ingresos resultantes de una reducción del turismo durante 1991, a saber: impuesto profesional, impuesto a los casinos, impuesto a turistas individuales, impuesto adicional de registro e impuesto sobre espectáculos diversos. Se tomó nota de que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había opinado que la ciudad no había indicado que la supuesta pérdida de ingresos del impuesto de turismo se debió al siniestro del *Haven* y que, por tal razón, el Comité había considerado que esta reclamación debía ser rechazada (documento FUND/EXC.35/10 párrafo 3.2.18).
- 3.4.56 Se recordó asimismo que en el contexto del siniestro del *Haven* una reclamación relativa a la supuesta pérdida de impuesto de turismo resultante de una reducción de la actividad turística había sido presentada por la comuna de Lavandou en Francia. Se tomó nota de que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había considerado que la comuna no había indicado que la supuesta pérdida fuera causada por el siniestro del *Haven* y que por tanto esta reclamación debía ser rechazada (documento FUND/EXC.35/10 párrafo 3.2.19).
- 3.4.57 Se recordó que en relación con el examen de las reclamaciones a que se refieren los párrafos 3.4.55 y 3.4.56 supra, la delegación observadora francesa había expresado el parecer de que el rechazo de estas reclamaciones sólo se podía justificar por el hecho de que las pérdidas respecto a las cuales la ciudad de Cannes y la comuna de Lavandou reclamaban indemnización no se podían aceptar, sobre la base de los documentos de apoyo, como pérdidas causadas por contaminación, es decir que las pérdidas resultaron de una reducción del turismo significativamente mayor que la fluctuación normal de un año para otro. También se recordó que aquella delegación había observado que, si no fuese esta la razón del rechazo, este estaba en discrepancia con la postura adoptada por el Fondo de 1971 en casos anteriores, y que dicha delegación había sostenido que las comunas que dependen sólo del turismo de playas y que no pueden compensar las pérdidas de impuesto de turismo mediante otros ingresos sufrirían una pérdida económica que se debía indemnizar si hubiese una proximidad razonable entre la contaminación y la pérdida (documento FUND/EXC.35/10 párrafo 3.2.20).

- 3.4.58 En cuanto a las reclamaciones presentadas por los municipios franceses en el caso del *Erika*, se tomó nota que el Director opinaba que, al contrario de lo que era el caso respecto a las reclamaciones rechazadas en los casos del *Tanio* y el *Haven*, estaba claro que la reducción de ingresos del impuesto de turismo era en gran medida resultado de la reducción del turismo causada por el siniestro del *Erika*. También se tomó nota de que el Director consideraba por lo tanto que existe un grado razonable de proximidad entre la reducción de ingresos del impuesto de turismo y el siniestro del *Erika* y que por esta razón el Director opinaba que estas reclamaciones debían ser consideradas admisibles en principio.
- 3.4.59 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que, si estuviera de acuerdo con el enfoque del Director, sería necesario a efectos de calcular la cuantía de la pérdida considerar hasta qué punto la reducción era mayor que la fluctuación normal del ingreso del impuesto de turismo de un año para otro y tener en cuenta también los ahorros potenciales de los costos de las comunas como resultado de la disminución del número de turistas.
- 3.4.60 Varias delegaciones expresaron la opinión de que las circunstancias relativas a las reclamaciones de las comunas por pérdida de ingresos del impuesto de turismo derivadas del siniestro del *Erika* eran diferentes a las examinadas en casos anteriores, y que existía un grado suficiente de proximidad entre las pérdidas sufridas por las comunas y la contaminación. Aquellas delegaciones estaban de acuerdo con el Director en que las reclamaciones eran admisibles en principio.
- 3.4.61 Una serie de otras delegaciones expresaron reservas generales sobre la aceptación de las reclamaciones relativas a una reducción de ingresos del impuesto. Se señaló que, si bien los impuestos de turismo en cuestión eran recaudados para cubrir ciertos gastos específicos relativos al turismo, otros países contarían con su sistema general de impuestos o con el IVA para cubrir gastos de este tipo. Aquellas delegaciones señalaron que diferentes sistemas de impuestos darían lugar a diferente tratamiento entre Estados Miembros.
- 3.4.62 Algunas delegaciones expresaron preocupaciones por que, al evaluar las reclamaciones por pérdidas debidas a la reducción de ingresos del impuesto de turismo, sería difícil determinar los ahorros potenciales que podrían haber resultado de una disminución en el turismo.
- 3.4.63 El Comité Ejecutivo decidió aplazar su decisión sobre la admisibilidad de las reclamaciones por reducción de ingresos del impuesto de turismo hasta su 16ª sesión.
- 3.4.64 La delegación francesa instó al Comité a prestar consideración ulterior a estas reclamaciones ya que estas representaban una situación especial porque las comunas habían padecido auténticas pérdidas económicas y no tenían otro medio de recobrar dichas pérdidas. Aquella delegación consideró que las reclamaciones cumplían todos los criterios de admisibilidad del FIDAC.

Reclamaciones por reducción de ingresos del impuesto de aeropuerto

- 3.4.65 El Comité examinó una reclamación de FFr336 739 (£32 000) presentada por la Cámara de Comercio e Industria de Morbihan, que regenta el aeropuerto de Lorient Lann Bihoué, por reducción de ingresos de impuestos de aeropuerto durante 2000. Se observó que el impuesto de aeropuerto se percibe a FFr42,06 por pasajero, y se sostenía que hubo una reducción de 8 007 pasajeros durante 2000 comparado con 1999.
- 3.4.66 Se observó que los datos históricos indican que el número de pasajeros en el aeropuerto varía en más del 5% de un año para otro, comparado con una disminución del 3% entre 1999 y 2000. Se observó también que el aeropuerto de Lorient es un aeropuerto nacional para el que los pasajeros turistas son sólo de limitada importancia.
- 3.4.67 Se observó que, por estas razones, el Director había considerado que no se ha demostrado que la reducción de pasajeros entre 1999 y 2000 y la consiguiente reducción de ingresos de impuestos de

aeropuerto fueran causadas por el siniestro del *Erika*, y que había propuesto por tanto que se rechazase la reclamación.

- 3.4.68 El Comité estuvo de acuerdo con la opinión del Director y decidió que la reclamación por reducción de ingresos de impuestos de aeropuerto fuera rechazada.

Reclamación del propietario de un bote de alquiler

- 3.4.69 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información respecto a la reclamación presentada por el propietario de un bote de alquiler que se indica en la sección 8.3 del documento 92FUND/EXC.14/5/Add.3.

Expresión de gratitud

- 3.4.70 El Comité Ejecutivo expresó su gratitud al Jefe de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, al personal de la Oficina y a los expertos y abogados que trabajan para el Fondo de 1992 en Francia, a veces bajo circunstancias difíciles.

3.5 *Al Jaziah 1*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Al Jaziah 1*, que constan en el documento 92FUND/EXC.14/6.

- 3.5.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que se habían presentado a los FIDAC reclamaciones respecto a costos de limpieza por un total de US\$1,3 millones (£920 000) por dos compañías petroleras locales que habían sido contratadas en la respuesta de limpieza. Se tomó nota también de que estas reclamaciones habían sido provisionalmente evaluadas en US\$461 000 (£330 000) en espera de más detalles de los demandantes. El Comité tomó nota además de que una de las compañías petroleras había presentado otra reclamación por US\$98 000 (£68 000).

- 3.5.3 El Comité tomó nota de que el Organismo Federal del Medio Ambiente había presentado una reclamación por Dhs 2 millones (£380 000) respecto a operaciones emprendidas por una compañía local de salvamento para taponar fugas y extraer petróleo del buque hundido, y para ponerlo a flote de nuevo y remolcarlo al Puerto franco de Abu Dhabi. Se tomó nota además de que esta reclamación había sido liquidada en la cuantía reclamada en mayo de 2001.

- 3.5.4 El Comité Ejecutivo tomó nota de que se habían presentado reclamaciones por US\$40 000 (£28 400) y Dhs 47 000 (£9 200) por parte del Organismo Federal del Medio Ambiente con respecto a operaciones para extraer los residuos de petróleo que quedaban en los restos del naufragio una vez puestos a flote. Se tomó nota además de que estas reclamaciones habían sido liquidadas en mayo de 2001 en las cuantías de US\$ 29 000 (£20 358) y Dhs 47 000 (£9 200) respectivamente.

Zeinab

- 3.5.5 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Zeinab*, que constan en el documento 92FUND/EXC.14/6.

- 3.5.6 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 Interceptación 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 y no estaba cubierta por ningún seguro de responsabilidad.

Definición de 'buque'

- 3.5.7 El Comité Ejecutivo recordó que en su 13ª sesión en junio de 2001 había decidido que, puesto que el *Zeinab* estaba transportando en efecto hidrocarburos a granel como carga en el momento en que se produjo el siniestro, debería ser considerado como un buque a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971. Asimismo, se recordó que el *Zeinab* era claramente capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga y que había sido utilizado frecuentemente para transportar hidrocarburos en la región. Se recordó que el Comité había considerado que sería difícil argumentar que no era un buque a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992. Se recordó además que el Comité había opinado por consiguiente que el *Zeinab* se ajustaba bien a la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.4.6).
- 3.5.8 El Comité recordó asimismo que en su 5ª sesión en junio de 2001 el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había decidido asimismo que el *Zeinab* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 71FUND/AC.5/ES.8/10, párrafo 5.6.6).

Aplicabilidad de los Convenios

- 3.5.9 El Comité Ejecutivo recordó que, en su 13ª sesión, el Comité había decidido que, puesto que en el momento en que se produjo el siniestro del *Zeinab* los Emiratos Árabes Unidos eran Parte tanto en los 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 (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.4.8).
- 3.5.10 El Comité recordó también que en su 5ª sesión el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había decidido asimismo que ambas series de Convenios eran aplicables al siniestro del *Zeinab*, pero que los Emiratos Árabes Unidos estaban obligados por tratado a aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 con respecto a la responsabilidad del propietario del buque (documento 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, párrafos 5.6.8 y 5.6.9).

Distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992

- 3.5.11 El Comité recordó que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 habían decidido que se repartiesen a partes iguales las responsabilidades derivadas del siniestro del *Zeinab* entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 (documentos 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.4.11 y 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, párrafo 5.6.11).

Reclamaciones de indemnización

- 3.5.12 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la Autoridad Portuaria de Dubai había presentado reclamaciones por un total de US\$480 000 (£343 000) con respecto a los costos de las medidas preventivas y la limpieza. También se tomó nota de que se esperaban nuevas reclamaciones.

Liquidación de reclamaciones

- 3.5.13 El Comité Ejecutivo recordó que en las sesiones de junio de 2001 de los Órganos Rectores de los FIDAC una delegación se había referido al artículo 4.2 a) de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 en virtud del cual se exoneraba a los Fondos de pagar indemnización por daños debidos a contaminación resultantes entre otras cosas de un acto de guerra o de hostilidades. Dicha delegación manifestó la opinión de que merecía la pena estudiar esta circunstancia eximente con mayor profundidad.

- 3.5.14 Se recordó que algunas delegaciones consideraron que las fuerzas multinacionales de interceptación estaban simplemente desempeñando labores de vigilancia para cerciorarse de que se respetasen las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Se recordó también que aquellas delegaciones consideraron que incluso si el hundimiento del *Zeinab* se hubiese debido a un acto deliberado, esto daría lugar a que el Fondo pudiese interponer un recurso en vez de constituir una defensa en virtud del artículo 4.2 a).
- 3.5.15 Se recordó también que la delegación de los Emiratos Árabes Unidos indicó que la zona en cuestión ya no estaba en guerra y que el cumplimiento de las Resoluciones de las Naciones Unidas no guardaba relación con el derecho a la indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos.
- 3.5.16 Se recordó además que varias delegaciones manifestaron que les preocupaba autorizar al Director a liquidar reclamaciones hasta que se conocieran las circunstancias exactas del hundimiento del *Zeinab*.
- 3.5.17 Se recordó que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 habían decidido en sus sesiones de junio de 2001 que, en vista de las reservas manifestadas por una serie de delegaciones era demasiado pronto para autorizar al Director a liquidar reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro y que la cuestión debía ser estudiada más a fondo en sus sesiones de octubre de 2001 (documentos 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.4.20 y 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, párrafo 5.6.20).

Avances recientes

- 3.5.18 El Comité tomó nota de que los abogados de los Fondos habían estado en contacto con la Oficina de Enlace Marítimo de la Marina (Navy Maritime Liaison Office) de Estados Unidos en Bahrein para solicitar ejemplares de documentos recuperados del *Zeinab*. Se tomó nota también de que en respuesta a dicha petición, la Marina de los Estados Unidos facilitó copias de los Certificados de Propiedad y Navegación expedidos por la Administración Marítima de Georgia y un breve informe por el funcionario de embarque de la Marina de los EEUU. Se tomó nota asimismo de que en el Certificado de propiedad con fecha del 7 de junio de 2000 aparece el nombre del propietario y la dirección de su representante en Dubai. El Comité tomó nota también de que el Certificado de registro, expedido asimismo el 7 de junio de 2000, indica que el *Zeinab* era un buque de carga de 2 178 AB y que no aparecía un número de la OMI en el Certificado.
- 3.5.19 El Comité tomó nota de que el funcionario de embarque había señalado en su informe entre otras cosas que las mediciones y las sondas de los tanques superiores indicaban que había 1 300 toneladas de fueloil a bordo. Asimismo se tomó nota de que el equipo de embarque no pudo acceder a los tanques inferiores debido a que se estaban soldando los tubos de sondas para cerrarlos. También se tomó nota de que el equipo de embarque había estimado que si los tanques inferiores hubiesen estado llenos, la cantidad total de hidrocarburos a bordo hubiese sido de aproximadamente 3 000 toneladas. Asimismo se tomó nota de que el equipo de embarque había encontrado recibos viejos de hidrocarburos que indicaban que se habían cargado y descargado hasta 3 000 toneladas de hidrocarburos en ocasiones previas y que basándose en esto el equipo de embarque decidió desviar el buque.
- 3.5.20 El Comité tomó nota de que el perito técnico de los Fondos había estado en contacto además con la Oficina de Enlace de la Marina de Estados Unidos en Bahrein para pedir información con respecto a la secuencia de los acontecimientos que llevaron al hundimiento del buque. Se tomó nota de que no se había logrado avance alguno a la hora de obtener tal información. Se tomó nota también de que los abogados de los Fondos estaban tratando de obtener información del Ministerio de Asuntos Exteriores y del Ministerio del Interior de los Emiratos Árabes Unidos.
- 3.5.21 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el perito de los Fondos había examinado recientemente un vídeo del hundimiento del *Zeinab* que un observador filmó del buque de la Marina de los Estados

Unidos que efectuaba el arresto y un vídeo que grabaron bajo el agua del buque hundido buzos que ayudaron en las operaciones de extracción de hidrocarburos.

- 3.5.22 El Comité tomó nota de que el vídeo grabado bajo el agua muestra claramente que se habían eliminado la mayoría de las aperturas del tanque, que podrían haber dejado que entrara agua de mar directamente dentro de los tanques, reduciendo por consiguiente el francobordo general del buque. Se tomó nota además de que el perito de los Fondos había considerado que, bajo las condiciones imperantes de olas de dos metros, esto hubiese sido suficiente para contribuir a la entrada de agua en los tanques. Se tomó nota también de que, como el buque no estaba dotado de bombas con capacidad para extraer grandes cantidades de agua de mar, la pérdida de francobordo podría haber provocado la inundación de los espacios de máquinas y el pique de proa, lo que hubiera bastado para que el buque se hundiera. El Comité tomó nota de que según el perito los vídeos no muestran ninguna deformación estructural o daños por abordaje.
- 3.5.23 Se recordó que en su 1ª sesión en octubre de 1998, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 había considerado la aplicabilidad de los Convenios de 1992 al siniestro del *Milad I* (documento 92FUND/EXC.1/8). Se recordó asimismo que este buque había sido interceptado por un contingente de Guardacostas de Estados Unidos de las fuerzas marítimas de interceptación multinacionales en aguas internacionales a unas 25 millas marinas al nordeste de Bahrein. También se recordó que el Guardacostas descubrió que el buque, que transportaba 1 500 toneladas de mezcla diesel/petróleo crudo, tenía una grieta en el casco, lo que permitía que entrara agua de mar en el tanque de lastre. Se recordó además que durante el examen del siniestro del *Milad I* no se había suscitado la cuestión de las circunstancias que dieron lugar a la grieta en el casco del buque ni la de si se podía invocar la interceptación como una defensa en virtud del artículo 4.2 a) del Convenio del Fondo de 1992.
- 3.5.24 En lo que respecta al siniestro del *Zeinab*, varias delegaciones, incluidas las que antes habían expresado reservas, manifestaron que a la luz de la nueva información obtenida por el Director, ya no opinaban que este siniestro se pudiese considerar como “un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección”.
- 3.5.25 Una delegación señaló que la defensa prevista en el artículo 4.2 a) del Convenio del Fondo estaba también a disposición del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que si el Fondo de 1992 invocase la defensa, ello tal vez enviase un mensaje equivocado al propietario del *Zeinab*.
- 3.5.26 El Comité Ejecutivo concordó con el Director en que la interceptación por las fuerzas marítimas de interceptación multinacionales respecto al siniestro del *Zeinab* no se podía considerar como “un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección”, y que por lo tanto el Fondo de 1992 no debía invocar la defensa prevista en el artículo 4.2 a). El Comité concordó con el Director en que si, a la luz de sus investigaciones posteriores, resultaba que el hundimiento del *Zeinab* había sido un acto deliberado, esto podría dar lugar a que los Fondos presentasen una acción de recurso.
- 3.5.27 El Comité decidió autorizar al Director a efectuar las liquidaciones finales en nombre del Fondo de 1992 respecto a todas las reclamaciones surgidas del siniestro *Zeinab* en la medida en que las reclamaciones no den lugar a cuestiones de principio que no hayan sido resueltas previamente por alguno de los Órganos Rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.

3.6 Natuna Sea

- 3.6.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.9/9 (véase 71/FUND/A.23/14/13) sobre el siniestro del *Natuna Sea*, que ocurrió el 3 de octubre de 2000 en el estrecho de Singapur a la altura de Batu Behanti (Indonesia).
- 3.6.2 El Comité tomó nota de que el buque transportaba una carga de 70 000 toneladas de petróleo crudo Nile Blend cuando se produjo el siniestro, que se calculaba que se derramaron unas 7 000

toneladas de petróleo crudo como resultado de la encalladura y que se había retirado la carga restante de la nave, que se había puesto a flote el 12 de octubre de 2000 sin que se produjeran más derrames. También se tomó nota de que el petróleo había afectado a Indonesia, Malasia y Singapur.

Aplicabilidad de los Convenios

- 3.6.3 Se tomó nota de que Singapur era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992, que Indonesia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 pero no era Parte en el Convenio del Fondo de 1992 y que Malasia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971, pero no en los Convenios de 1992. El Comité tomó nota de que a consecuencia de la aplicabilidad de dos regímenes distintos al siniestro, puede que se exija al propietario del buque que establezca dos fondos de limitación, uno en Malasia y otro en Singapur o en Indonesia. El Comité tomó nota también de que la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de aproximadamente 22,4 millones de DEG (£17 millones) y en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 de aproximadamente 6,1 millones de DEG (£5,4 millones).

Reclamaciones de indemnización

- 3.6.4 El Comité Ejecutivo recordó que en sus sesiones de octubre de 2000 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 habían autorizado al Director a efectuar transacciones definitivas en nombre del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 de todas las reclamaciones que se deriven del siniestro del *Natuna Sea* en la medida en que las reclamaciones no den lugar a cuestiones de principio que no hayan sido previamente decididas por cualquiera de los órganos rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.
- 3.6.5 La delegación de Singapur informó al Comité que la Autoridad Marítima Portuaria presentaría en breve más documentación respecto a la reclamación de esta Autoridad Marítima Portuaria.

Probabilidad de intervención del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992

- 3.6.6 El Comité tomó nota de que todas las reclamaciones de daños de contaminación por hidrocarburos en Malasia habían sido liquidadas en un total de unas £462 000. Se tomó nota también de que la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estimaba en £5,4 millones. Se tomó nota asimismo de que por consiguiente el Fondo de 1971 no tendría que efectuar pagos respecto a la compensación o indemnización en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.
- 3.6.7 El Comité Ejecutivo tomó nota de que las reclamaciones presentadas en Singapur ascendían a un total de US\$10,3 millones y S\$4,75 millones (£9,1 millones) y que las reclamaciones presentadas en Indonesia ascendían a un total de Rp 2 181 000 millones (£127 millones).
- 3.6.8 El Comité tomó nota de que por consiguiente existía la posibilidad de que el total de reclamaciones admisibles por daños de contaminación en Singapur e Indonesia rebasaría la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que el Fondo de 1992 podría tener que efectuar pagos respecto a daños de contaminación en Singapur.
- 3.6.9 Una delegación llamó la atención sobre el carácter único del siniestro del *Natuna Sea*, que tal vez exigiese que el propietario del buque establezca dos fondos de limitación, uno respecto al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el otro respecto al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

- 3.6.10 El Director estaba de acuerdo en que el establecimiento de dos fondos de limitación podría haber dado lugar a complicaciones, pero que en vista del hecho de que las reclamaciones por daños de contaminación en Malasia se habían liquidado en cuantías relativamente pequeñas, era poco probable que el propietario del buque tuviese que establecer un fondo de limitación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.
- 3.6.11 Sobre una cuestión de las consecuencias jurídicas para el Fondo de 1992 respecto a las reclamaciones por daños de contaminación en Indonesia, el Director manifestó que si las reclamaciones indonesias se liquidasen en cuantías importantes, era probable que el Fondo de 1992 tuviese que efectuar pagos respecto a daños de contaminación en Singapur.

3.7 Baltic Carrier

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo 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 también de que el abordaje causó una perforación de aproximadamente 20m² en uno de los tanques de carga del *Baltic Carrier*, dando como resultado la fuga de unas 2 500 toneladas de fueloil pesado.

Operaciones de limpieza en Dinamarca

- 3.7.2 El Comité tomó nota de que la Guardia Costera danesa respondió al derrame con siete de sus navíos de respuesta a los derrames de hidrocarburos y que las autoridades suecas y alemanas despacharon 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).
- 3.7.3 El Comité Ejecutivo tomó nota además de que el equipo especializado de respuesta al derrame de hidrocarburos para las actividades desde tierra fue facilitado por reservas de emergencia danesas, por los servicios de emergencia suecos y por un fabricante de equipo de respuesta danés.

Reclamaciones de indemnización por contaminación de hidrocarburos en Dinamarca y Suecia

- 3.7.4 El Comité Ejecutivo recordó que en su 13^a sesión había decidido autorizar al Director a efectuar una liquidación final en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones de indemnización por contaminación en Suecia y Dinamarca derivadas del *Baltic Carrier* (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.3.19).
- 3.7.5 El Comité tomó nota de que, al 28 de septiembre de 2001, se habían presentado 55 reclamaciones respecto a daños materiales y pérdidas económicas en los sectores de pesca y maricultura, por un total de Dkr 28,9 millones (£2,4 millones). Se tomó nota además de que habían presentado reclamaciones tres piscifactorías por Dkr 26,5 millones (£2,3 millones). Se tomó nota también de que las jaulas flotantes de tres piscifactorías habían quedado embadurnadas y que en el momento de la contaminación las piscifactorías estaban siendo aprovisionadas de alevines de trucha, que iban a ser criados para la producción de huevos para su venta al Japón.
- 3.7.6 El Comité Ejecutivo tomó nota de que aún no era posible efectuar una evaluación de la cuantía total de las reclamaciones de indemnización y por consiguiente no se sabrá si sería rebasada la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* de Dkr 118 millones (£9,5 millones) y si el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización.
- 3.7.7 La delegación danesa expresó la opinión de que el total de las reclamaciones probablemente rebasaría la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que el Fondo de 1992 probablemente tendría que efectuar algunos pagos.

- 3.7.8 El Comité recordó que en su 13ª sesión la delegación observadora sueca había indicado que se había hallado petróleo, que se creía era originario del *Baltic Carrier*, en la costa sudoeste de Suecia y que se habían emprendido operaciones de limpieza para eliminarlo. También se recordó que aquella delegación había indicado además que el análisis del petróleo aún no habrá concluido, pero que si el petróleo contaminante era del mismo tipo que el del *Baltic Carrier*, la Guardia Costera sueca y las autoridades locales pensaban presentar reclamaciones respecto a las operaciones de limpieza. El Comité tomó nota de que el Director no había recibido más información sobre ninguna reclamación respecto a las operaciones de limpieza en Suecia.

Contaminación por hidrocarburos en Rostock y Ventspils

- 3.7.9 El Comité recordó que parte de los hidrocarburos derramados por el *Baltic Carrier* entraron en el tanque de pique de proa del *Tern* inmediatamente después del abordaje. Se recordó que el día del abordaje el *Tern* se dirigía a Rostock (Alemania) donde se descubrió que unas 230 toneladas de carga del *Baltic Carrier* estaban atrapadas en el tanque de pique de proa del *Tern*. Se recordó que durante la estadía de este buque en Rostock ocurrió un derrame de hidrocarburos de menor importancia durante los intentos de limpiar la proa y extraer los hidrocarburos del tanque de pique de proa. Se tomó nota de que las operaciones de limpieza habían sido emprendidas por bomberos locales con un costo de DM 600 (£200). Se tomó nota además de que las autoridades alemanas no piensan llevar a cabo una investigación sobre los sucesos que condujeron al derrame ni presentar ninguna reclamación de indemnización.
- 3.7.10 Se recordó que tras haberse redistribuido unas 800 toneladas de carga de azúcar del *Tern* para asentar el buque a popa, se obtuvo autorización de Clase para que el buque se dirigiese, escoltado por un remolcador, a su puerto de descarga de Ventspills (Letonia).
- 3.7.11 Se recordó que mientras el *Tern* descargaba su carga en Ventspills se produjo un nuevo derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier*, y que un contratista local había sido contratado por el asegurador del propietario del buque, Assuranceforeningen Gard (Gard Club), para que emprendiera las operaciones de limpieza en Ventspills y para que retirara los hidrocarburos restantes del tanque de pique de proa del *Baltic Carrier*.
- 3.7.12 Se tomó nota de que el Gard Club había recibido reclamaciones por daños debidos a contaminación de la Autoridad portuaria de Ventspills así como del propietario de la terminal a lo largo de la cual ocurrió el derrame, de la Organización del Medio Marino, un puerto de yates, pescadores y los propietarios de otras embarcaciones que se encontraban en el puerto entonces. Se tomó nota de que el Gard Club piensa liquidar las reclamaciones por contaminación de hidrocarburos en las mejores condiciones posibles, sin consultar al Fondo de 1992. Se tomó nota de que el Fondo no estaría obligado por ninguna liquidación efectuada por el Club.
- 3.7.13 Se recordó que en su 13ª sesión el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si los derrames de hidrocarburos del *Baltic Carrier* en Rostock y Ventspills procedentes del *Tern*, que era un granelero y por consiguiente no era un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, estaban comprendidos dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 o, en otras palabras, hasta dónde llegaba la responsabilidad del buque que transportaba en un principio los hidrocarburos.
- 3.7.14 El Comité recordó que había decidido en su 13ª sesión 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 del 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 aplazara a la próxima sesión. Se recordó que el Comité había encargado al Director que investigara más a fondo la cadena de acontecimientos que condujo a los derrames en Rostock y Ventspills (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.3.29).
- 3.7.15 En cuanto al derrame en Rostock, el Comité tomó nota de que los costos de limpieza eran insignificantes, que las autoridades alemanas no presentarían ninguna reclamación de indemnización y que la cuestión de si el derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* en Rostock estaba cubierto por los Convenios de 1992 era académica. Se tomó nota

también de que las autoridades alemanas no van a realizar una investigación sobre las circunstancias que rodean al derrame en Rostock. El Comité por consiguiente decidió no prestar más consideración a la cuestión.

- 3.7.16 En cuanto al derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* en Ventspils el Comité tomó nota de que el Director había recibido recientemente más pormenores sobre las circunstancias que rodean a ese siniestro, pero que no había tenido tiempo para examinar la información.
- 3.7.17 La delegación letona manifestó que las autoridades de Letonia aún estaban efectuando sus investigaciones sobre la causa del siniestro en Ventspils y pidieron al Comité que aplazase una decisión en cuanto a si este siniestro estaba cubierto por los Convenios de 1992 hasta que dichas investigaciones hubiesen concluido.
- 3.7.18 El Comité encargó al Director que continuase sus investigaciones reconociendo que si todas las reclamaciones surgidas del derrame de hidrocarburos en Ventspils quedasen liquidadas por el propietario del buque sin ninguna intervención del Fondo de 1992, la cuestión de la aplicabilidad de los Convenios de 1992 también se podría volver académica.

3.8 Slops

- 3.8.1 El Comité Ejecutivo recordó que, en su 8ª sesión celebrada en junio de 2000, había decidido que el *Slops* no debería ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y que por lo tanto estos Convenios no se aplicaban a este siniestro.
- 3.8.2 El Comité recordó además que un demandante que no había podido obtener indemnización del propietario del *Slops* sostuvo que el navío está comprendido dentro de la definición de 'buque' y solicitó que su reclamación se sometiese a arbitraje obligatorio conforme al artículo 7.3 del Reglamento Interno del Fondo de 1992. El Comité recordó que había rechazado esta solicitud en su 12ª sesión en enero de 2001.
- 3.8.3 El Comité tomó nota de que el Director tenía entendido que el demandante podría entablar acción judicial contra el Fondo de 1992.

3.9 Mary Anne

- 3.9.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el asegurador del propietario del buque (Terra Nova Insurance Company Limited) había liquidado reclamaciones con respecto a la eliminación y la limpieza de hidrocarburos por £1,8 millones aproximadamente y que el asegurador había informado al Fondo que no había otras reclamaciones derivadas del siniestro.
- 3.9.2 El Comité recordó que el asegurador había sostenido que el propietario del buque estaba en contravención de la póliza de seguro y había indicado que podría pedir al propietario del buque y al Fondo de 1992 que le reembolsasen las cuantías pagadas en concepto de indemnización. El Comité recordó además que en su 9ª sesión celebrada en octubre de 2000 había refrendado la opinión del Director de que toda reclamación presentada por Terra Nova para reembolso fundamentada en el hecho de que el propietario hubiese estado en contravención de la póliza de seguro tenía que presentarse contra el propietario del buque, ya que la cuantía total de reclamaciones pagadas quedó muy por debajo de la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque. Se recordó también que en aquella sesión el Comité había tomado nota de que la situación jurídica podría ser más complicada en lo que respecta a las reclamaciones que aún no habían sido pagadas.
- 3.9.3 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 había recibido recientemente una reclamación de PPs1,8 millones (£24 000) de un abogado de Filipinas que representaba a un abastecedor químico

que había facilitado una cantidad de dispersantes al propietario del buque para uso en las operaciones de limpieza. Se observó que el propietario del buque era insolvente y que Terra Nova se había negado a liquidar la reclamación.

- 3.9.4 El Comité recordó que conforme al artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992 los demandantes deben adoptar todas las medidas razonables para dar curso a todos los recursos jurídicos de que disponen antes de obtener indemnización del Fondo de 1992.
- 3.9.5 Varias delegaciones manifestaron que el requisito estipulado en el artículo 4.1 b) era un punto importante de principio y que debía exigirse al demandante en cuestión que procurase recompensa del propietario del buque o su asegurador.
- 3.9.6 Una delegación, si bien estaba de acuerdo con este parecer, consideraba que era importante para el Fondo de 1992 seguir los sucesos y que si el demandante experimentase dificultades al dar curso a la reclamación, el Fondo debía estar dispuesto a prestar asistencia.
- 3.9.7 El Comité decidió que se informase al demandante que debiera dar curso a su reclamación contra el propietario del buque y/o Terra Nova.

3.10 Dolly

- 3.10.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información respecto al siniestro del *Dolly* que figura en el documento 92FUND/EXC.14/11.
- 3.10.2 Se recordó que el *Dolly* se había hundido a 20 metros de profundidad en la Bahía Robert (Martinica) cuando transportaba unas 200 toneladas de asfalto.
- 3.10.3 El Comité Ejecutivo tomó nota de que los métodos propuestos para la eliminación de la amenaza de contaminación por asfalto por tres compañías internacionales de salvamento a petición de las autoridades francesas habían sido examinados por los expertos del Fondo de 1992. El Comité tomó nota además de que la propuesta favorecida por los expertos del Fondo implicaría poner a flote el buque hundido, retirar la carga y hundir el buque intencionadamente en aguas profundas y que, si bien las autoridades francesas también favorecían poner a flote el buque antes de retirar la carga, proponían desguazar el buque en tierra en vez de hundirlo intencionadamente en el mar.
- 3.10.4 El Comité tomó nota además de que en julio de 2001 el Director había informado al Gobierno francés de la opinión del experto del Fondo y había subrayado que cualesquiera reclamaciones presentadas por las autoridades francesas con respecto a las operaciones en los restos del naufragio del *Dolly* serían examinadas contra los criterios de admisibilidad del Fondo y que el Fondo no aprobaría los costos de la operación antes que el trabajo se llevase a cabo.
- 3.10.5 La delegación francesa indicó que las autoridades estaban en vías de procurar ofertas internacionales con respecto a las medidas propuestas. Aquella delegación manifestó asimismo que el Gobierno francés trataba de procurar asesoría de los expertos del Fondo sobre las operaciones para beneficiarse de la pericia técnica de los Fondos en estos asuntos. El Gobierno francés adoptaría su decisión y presentaría una reclamación de indemnización a su debido tiempo conforme a los procedimientos habituales.

4 Futuras sesiones

- 4.1 El Comité Ejecutivo decidió celebrar su 15ª sesión el 19 de octubre de 2001.
- 4.2 El Comité decidió celebrar más sesiones durante las semanas del 11 de febrero, 29 de abril y 1 de julio de 2002 si fuera necesario.
- 4.3 Se decidió que el Comité celebrará su sesión normal de otoño durante la semana del 14 de octubre de 2000.

5 Otros asuntos

No se suscitaron temas en este punto del orden del día.

6 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.14/WP.1, fue aprobado a reserva de determinadas enmiendas.
