



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

COMITÉ EJECUTIVO  
16ª sesión  
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.16/6  
3 mayo 2002  
Original: INGLÉS

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

(celebrada el 29 y 30 de abril y el 2 y 3 de mayo de 2002)

Presidente: Sr Gaute Sivertsen (Noruega)

Vicepresidente: Dr Cowley (Vanuatu)

### *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.16/1.

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

2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

Argelia  
Australia  
España  
Filipinas  
Irlanda

Italia  
Japón  
Liberia  
México  
Noruega

Países Bajos  
Reino Unido  
República de Corea  
Vanuatu

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

2.2 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Finlandia	Omán
Antigua y Barbuda	Francia	Polonia
Argentina	Grecia	Singapur
Bélgica	Islas Marshall	Suecia
Canadá	Kenya	Trinidad y Tabago
Chipre	Letonia	Uruguay
Dinamarca	Lituania	Venezuela
Emiratos Árabes Unidos	Malta	
Federación de Rusia	Marruecos	

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	Colombia	Turquía
---------	----------	---------

*Otros Estados*

Congo	Estados Unidos	Malasia
Côte d'Ivoire	Irán, República Islámica del	Nigeria
Ecuador		

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

*Organizaciones intergubernamentales:*

Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971

Comunidad Europea

*Organizaciones internacionales no gubernamentales:*

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

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 tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Nakhodka* que constan en el documento 92FUND/EXC.16/2.

*Reclamaciones de indemnización*

3.1.2 El Comité tomó nota de que, al 22 de abril de 2002, se habían liquidado reclamaciones por un total de ¥29 030 millones (£149 millones) en ¥20 509 millones (£105 millones), que los pagos efectuados por los Fondos a los demandantes se elevaron a ¥16 919 millones (£87 millones) y que el total de los pagos efectuados por el propietario del buque y su asegurador P&I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), ascendía a US\$5 millones (£4 millones).

- 3.1.3 El Comité tomó nota de que las reclamaciones de dos compañías de energía eléctrica habían sido liquidadas por los FIDAC y el UK Club en ¥341 millones (£1,7 millones) y ¥1 269 millones (£6,5 millones) respectivamente, y que estas reclamaciones serían pagadas en el plazo de unos pocos días en el 80% de la cuantía de liquidación menos los pagos provisionales.
- 3.1.4 El Comité tomó nota de que sólo quedaban unas pocas reclamaciones, principalmente las presentadas por organismos públicos japoneses y el Centro de Prevención de Desastres Marítimos del Japón (JMDPC).

*Nivel de los pagos*

- 3.1.5 El Comité recordó que, conforme a una decisión de la Asamblea del Fondo de 1992, la cuantía total disponible en virtud de los Convenios del Fondo de 1971 y 1992, esto es 135 millones de DEG, equivale a ¥23 164 515 000 (£119 millones).
- 3.1.6 Se recordó que, a consecuencia de las novedades, y tal como le autorizaran los órganos rectores, el Director decidió en enero de 2001 incrementar el nivel de los pagos del 60% al 80% de la cuantía de la pérdida o daños sufridos en efecto por cada demandante.
- 3.1.7 El Comité tomó nota de que, después de tener en cuenta las reclamaciones no liquidadas, el riesgo total de los FIDAC puede estimarse en ¥27 299 320 000 (£140 millones) y que por tanto, en opinión del Director, el nivel de los pagos debe mantenerse en el 80%.
- 3.1.8 El Comité tomó nota de que el nivel actual de los pagos, esto es 80% de la cuantía de los daños sufridos en efecto por los respectivos demandantes, daría un pago total de ¥21 839 456 000 (£112 millones), lo que daba a los FIDAC cierto margen contra el pago en exceso, pero que un aumento del nivel al 90% daría ¥24 569 388 000 (£126 millones), lo que excedería de la cuantía máxima disponible para la indemnización.
- 3.1.9 La delegación japonesa sugirió que, a fin de que los demandantes recibiesen tanta indemnización como sea posible en un futuro próximo, se debe autorizar al Director a aumentar el nivel de los pagos al 90% en la medida en que considerase que ello se podía hacer sin riesgo de que los pagos excediesen de la cuantía total de indemnización disponible. Aquella delegación consideraba que, en vista del hecho de que se había alcanzado acuerdo en gran medida con respecto a las reclamaciones del JMDPC relativas a la construcción y retirada de la calzada, se justificaba un aumento del nivel de los pagos.
- 3.1.10 Varias delegaciones apoyaron la propuesta de la delegación japonesa de autorizar al Director a aumentar el nivel de los pagos.
- 3.1.11 El Director aceptó que quedaban relativamente pocos puntos de desacuerdo en cuanto a las reclamaciones de la calzada (véanse párrafos 3.1.13 – 3.1.26 infra). Manifestó sin embargo que, hasta que se alcanzase un acuerdo formal respecto a estas reclamaciones, en su opinión era la cuantía reclamada la que se tenía que tener en cuenta a fin de evaluar el riesgo total de los Fondos.
- 3.1.12 El Comité decidió autorizar al Director a aumentar el nivel de los pagos en la medida en que estuviese satisfecho de que no había riesgo de que los Fondos se enfrentasen a una situación de pago en exceso.

*Reclamaciones relativas a la construcción de la calzada*

- 3.1.13 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.16/2/Add.1.
- 3.1.14 El Comité recordó que la sección de la proa zozobrada del *Nakhodka*, que se creía contenía una carga de 2 800 toneladas, encalló en las rocas a unos 200 metros de la costa. Se tomó nota de que el propietario del buque había contratado a una empresa japonesa de salvamento para extraer los

hidrocarburos que quedaban en la sección de proa, si bien las operaciones se habían visto dificultadas por mares gruesas y condiciones atmosféricas adversas. Asimismo se tomó nota de que las autoridades japonesas se habían hecho cargo de la operación, utilizando los servicios de dos empresas de salvamento y que en estas operaciones se habían retirado unos 2450 m<sup>3</sup> de una mezcla de hidrocarburos y agua.

- 3.1.15 El Comité tomó nota de que, temiéndose que las operaciones sobre el agua pudieran fracasar, dadas las difíciles condiciones climatológicas adversas, las autoridades japonesas ordenaron la construcción de una calzada temporal que llegaba hasta la sección varada de la proa, cuya finalidad era permitir que los camiones cisterna pudieran llegar hasta las cercanías del buque naufragado, facilitando así la extracción de los hidrocarburos. Asimismo se tomó nota de que la calzada se extendía a 175 metros desde la costa y que en el extremo marino de la calzada se montó una grúa de gran envergadura, equipándola con un brazo de longitud suficiente para llegar a la sección de la proa. También se tomó nota de que de ésta se retiraron unos 380 m<sup>3</sup> de mezcla de hidrocarburos y agua, por la calzada, en comparación con los 2450 m<sup>3</sup> que se extrajeron en operaciones en el mar.
- 3.1.16 Se recordó que el JMDPC presentó reclamaciones por un total de ¥3 336 millones (£17 millones) en concepto de costos de la calzada y que la mayor parte de los costos corresponden a la construcción y retirada de la propia calzada.
- 3.1.17 Se recordó que en las sesiones de junio de 2001 de los órganos rectores de los FIDAC, 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. Asimismo se recordó que algunas delegaciones apuntaron también que la elevada cuantía de las reclamaciones no debía influir en el modo en que fuesen tratadas por los FIDAC, si bien los Fondos debían tener mucho cuidado en la evaluación de reclamaciones tan cuantiosas. También se recordó que algunas delegaciones manifestaron que era importante para los FIDAC no considerar la construcción de la calzada como poco razonable, viendo las cosas en retrospectiva, ya que ello podría disuadir a las autoridades nacionales de adoptar medidas preventivas innovadoras en casos futuros.
- 3.1.18 El Comité tomó nota de que se han evaluado las reclamaciones del JMDPC basándose en los criterios de admisibilidad establecidos por las Asambleas, es decir, si la construcción de la calzada era razonable desde un punto de vista técnico objetivo y hasta qué punto lo era.
- 3.1.19 El Comité tomó nota de que la decisión del JMDPC de proceder con la construcción de la calzada se adoptó tras examinar registros históricos del estado del mar entre 1985 y 1993 frente a la costa de la Prefectura de Fukui. Se observó que se había aconsejado al JMDPC que las operaciones de salvamento en el mar sólo se podían llevar a cabo cuando la altura de las olas fuese inferior a un metro, y que durante los meses de enero y febrero esas condiciones sólo se podían esperar para tres días al mes aproximadamente. Además se tomó nota de que se había aconsejado al JMDPC que se podían llevar a cabo las operaciones de remoción de hidrocarburos por la calzada cuando la altura de las olas fuese inferior a dos metros, y que se podían prever dichas condiciones durante 20 días al mes aproximadamente en enero y febrero. Se tomó nota asimismo de que las compañías de construcción calcularon que se tardaría 15 días laborales en finalizar la construcción de la calzada a un coste de ¥1 000 millones (£5 millones), pero que finalmente, se precisaron 27 días para concluir las obras al doble de los costos estimados.
- 3.1.20 Se tomó nota de que en su examen de las reclamaciones los Fondos advirtieron que en ocasiones tanto en las operaciones en el mar como las operaciones desde la calzada se precisó la asistencia de buceadores que sólo pudieron trabajar cuando la altura de las olas fue inferior a un metro. También se observó que, por lo tanto, ambas operaciones estuvieron sujetas a las mismas restricciones en lo que respecta al estado del mar y los días adicionales de los que supuestamente se podía haber dispuesto para las operaciones desde la calzada no eran tantos como había indicado el JMDPC. No obstante, el Comité observó que los Fondos habían reconocido que la escasez de

tiempo debido a las condiciones meteorológicas adversas era mayor en lo que respecta a las operaciones en el mar, debido a que los buques de salvamento tuvieron que regresar al puerto de Fukui en dichas ocasiones, lo que supuso repliegues y nuevos despliegues de varias horas de duración, a diferencia de las operaciones desde la calzada que se podían suspender y reanudar muy rápidamente.

- 3.1.21 También se tomó nota de que, a partir de la cronología de los sucesos, la construcción de la calzada resultó ser menos sencilla de lo previsto, y que importantes secciones fueron arrastradas por el mar los días 22, 26 y 29 de enero de 1997. El Comité tomó nota de que el Director consideró que el JMDPC debía haber revisado su decisión de construir la calzada a la luz de estos contratiempos, ya que debía haber sido evidente que las compañías de construcción habían subestimado tanto el tiempo para completar la calzada como los costos involucrados.
- 3.1.22 Se tomó nota de que, en el momento de los daños a la calzada el 26 de enero, sólo se habían extraído 709 m<sup>3</sup> de un total de 2 450 m<sup>3</sup> de la sección de proa mediante la operación en el mar. Es más, se observó que el JMDPC decidió modificar el proyecto de la calzada a raíz de los daños el 26 de enero. No obstante, se observó asimismo que, en opinión del Director, a raíz de los daños a la calzada el 29 de enero de 1997, las obras de construcción debían haberse terminado, y que por lo tanto las reclamaciones se habían evaluado sobre la base de los costos de construcción que se habrían incurrido hasta esa fecha y los costos de remoción posteriores.
- 3.1.23 El Comité tomó nota de que, a fin de evaluar las reclamaciones, los Fondos habían contratado expertos japoneses de ingeniería civil para calcular los costos de construcción hasta el 29 de enero de 1997 inclusive y los costos de remoción posteriores después de esa fecha. Se observó que los expertos calcularon los costos sobre la base de información registrada en los informes diarios de trabajo sobre las cantidades de piedras de cimientos, bloques para absorber el impacto de las olas y otros materiales empleados en la construcción de la calzada hasta el 29 de enero de 1997. También se observó que la reclamación respecto a la construcción y retirada de la calzada fue evaluada en ¥1 587 millones (£8,1 millones), lo que representa el 68% del total de los costos de construcción y retirada. Además se tomó nota de que en cuanto a los demás componentes de la reclamación, a saber las operaciones de extracción de hidrocarburos por la calzada, la limpieza posterior del sitio y los propios gastos del JMDPC, el Director evaluó esas cantidades en un total de ¥393 millones (£2 millones). Por último se observó que el Director considera que las reclamaciones deben ser aceptadas en ¥2 043 millones (£10,4 millones), incluidos los intereses, en comparación con la cuantía reclamada de ¥3 336 millones (£17 millones).
- 3.1.24 Varias delegaciones tomaron nota con satisfacción de la detallada explicación técnica dada en el documento 92FUND/EXC.16/2/Add.1 que pone el fundamento de la evaluación de reclamación respecto a la calzada. Manifestaron que era a veces necesario que los gobiernos y órganos públicos emprendiesen medidas innovadoras y caras para hacer frente a una contaminación grave, y que era importante que los FIDAC y sus expertos examinasen en una primera etapa las reclamaciones por los costos de tales medidas, particularmente cuando se trata de la cuestión de la admisibilidad.
- 3.1.25 El Comité refrendó la opinión del Director de que el grave riesgo de contaminación de la sección de proa justificaba la decisión de las autoridades japonesas de comenzar la construcción de la calzada, pero que la decisión debiera haber sido evaluada de nuevo en vista de las dificultades arrojadas a consecuencia del tiempo adverso encontrado.
- 3.1.26 El Comité decidió aprobar las reclamaciones sobre la calzada por un total de ¥2 043 millones (£10,4 millones).

*Acciones judiciales*

- 3.1.27 Se recordó que, conforme a las decisiones de los Comités Ejecutivos, en noviembre de 1999 los FIDAC entablaron acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Fukui contra el propietario del Nakhodka (Prisco Traffic Limited), la compañía matriz de Prisco (Primorsk Shipping Corporation), el UK Club y el Registro Ruso de Transporte Marítimo, para recobrar las sumas que pagaran los Fondos en concepto de indemnización.
- 3.1.28 El Comité tomó nota de las novedades respecto a los procesos judiciales que figuran en los párrafos 4.1.1 – 4.3.22 del documento 92FUND/EXC.16/2 y la postura de las partes en los procesos que figuran en los párrafos 5.1.1 – 5.4.5 de ese documento.

*Solución global*

- 3.1.29 El Comité Ejecutivo celebró una sesión a puertas cerradas, de conformidad con el artículo 12 del Reglamento interior, para estudiar si fuese posible alcanzar una solución global con respecto a todas las cuestiones pendientes en los procedimientos jurídicos. Durante la sesión a puertas cerradas que se aborda en los párrafos 3.1.29 – 3.1.40, sólo estuvieron presentes los representantes de los Estados Miembros del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971.
- 3.1.30 El Comité recordó que en las sesiones de octubre de 2001 de los órganos rectores, varias delegaciones se habían mostrado partidarias de alcanzar una solución global y habían hecho hincapié en que era necesario ser flexibles, pragmáticos y transparentes. También se recordó que en dichas sesiones se había encargado al Director que siguiese explorando las posibilidades de alcanzar un acuerdo para todas las cuestiones pendientes, incluidas las relacionadas con las diversas acciones de recurso y las deliberaciones que habían mantenido el UK Club y los FIDAC sobre las posibilidades de alcanzar tal solución global, y que se le habían vuelto a impartir instrucciones a tal efecto en las sesiones actuales. Se señaló que los FIDAC y el UK Club habían mantenido deliberaciones desde octubre de 2001 y que dichas deliberaciones habían continuado durante la semana de las sesiones en curso.
- 3.1.31 El Director sometió al examen del Comité la propuesta con respecto a un acuerdo global que formuló el UK Club y que se indica a continuación:
- 1 El UK Club y los FIDAC se repartirían los pagos de indemnización a razón de 42:58 con respecto a todas las reclamaciones liquidadas.
  - 2 Los FIDAC seguirían efectuando pagos a un nivel del 80% con respecto a todas las reclamaciones liquidadas.
  - 3 El UK Club pagaría el saldo del 20% que se debe a todos los demandantes.
  - 4 El UK Club reintegrará a los FIDAC aproximadamente ¥5 200 millones (£26,7 millones), que es la cuantía que ha de pagar el Club a los Fondos tras el pago por el Club del saldo del 20% que se debe a los demandantes.
  - 5 Los costos conjuntos en los que incurran el UK Club y los FIDAC se distribuirán a razón de 42:58.
  - 6 Se pondría fin a todas las acciones judiciales resultantes del siniestro.
  - 7 Los FIDAC, la Prisco Traffic Limited, la Primorsk Shipping Corporation y el UK Club deberían sufragar sus propias costas judiciales.
- 3.1.32 El Director expresó la opinión de que el acuerdo global propuesto representaba un compromiso justo que tenía en cuenta la incertidumbre que era inherente a todo litigio relacionado con

cuestiones complejas. Indicó que tendría la gran ventaja de que se pagarían rápida e íntegramente todas las reclamaciones reconocidas y como resultado, se reintegraría a los Fondos una parte considerable de sus pagos de indemnización. Por consiguiente recomendó que el Comité Ejecutivo aprobase el acuerdo global propuesto y le autorizase a concluir un arreglo sobre un acuerdo global que contenga los elementos expuestos en el párrafo 3.1.31 y acuerde con las partes restantes los pormenores de tal acuerdo.

- 3.1.33 El Comité señaló que, como consecuencia del acuerdo global propuesto, los FIDAC recuperarían aproximadamente ¥5 203 millones (£26,7 millones) y ahorrarían en torno a ¥2 500 millones (£13,1 millones) al no haber incrementado sus pagos sobre el 80% de las cuantías de liquidación, y que los Fondos también contribuirían con £3,9 millones aproximadamente para sufragar gastos conjuntos.
- 3.1.34 Todos los miembros del Comité Ejecutivo presentes y un gran número de delegaciones observadoras dieron un respaldo unánime a la propuesta del Director con respecto a un acuerdo global. Se consideró que el acuerdo global propuesto constituía un compromiso equilibrado que presentaba las ventajas principales de que se indemnizaría íntegramente a todos los demandantes, de que los FIDAC no tendrían que intervenir en procedimientos jurídicos prolongados y de que los Fondos recuperarían una parte considerable de las cuantías abonadas en concepto de indemnización, lo que beneficiaría a los contribuyentes a los Fondos. Se señaló además que el acuerdo propuesto facilitaría la disolución del Fondo de 1971.
- 3.1.35 Varias delegaciones manifestaron su satisfacción de que la delegación japonesa, que representaba al Estado afectado por el siniestro, hubiese respaldado la propuesta del Director.
- 3.1.36 El Comité Ejecutivo aprobó el acuerdo global propuesto y autorizó al Director a concluir un arreglo sobre el acuerdo a condición de que en el se incluyesen los elementos expuestos en el párrafo 3.1.31 anterior. Además, autorizó al Director a acordar con las partes restantes los pormenores de tal acuerdo.
- 3.1.37 El Comité Ejecutivo subrayó que no se debería interpretar que la aceptación del acuerdo propuesto significa que los FIDAC abrigan dudas en cuanto a la firmeza de su postura en los procedimientos.
- 3.1.38 El Comité decidió además que los FIDAC retirasen las acciones que habían entablado contra el Registro Marítimo Ruso.
- 3.1.39 El Comité Ejecutivo indicó también que la aceptación del acuerdo propuesto y la renuncia a la acción entablada contra el Registro Ruso no se deberían interpretar de ningún modo como un cambio en la política de los FIDAC con respecto a las acciones de recurso, es decir, que el Fondo deba entablar acciones de recurso siempre que sea oportuno para recuperar de propietarios de buques u otras partes todas las cuantías que pague basándose en las leyes internas aplicables.
- 3.1.40 El Comité Ejecutivo manifestó su agradecimiento al Director, a la Secretaría, al UK Club y a sus respectivos abogados y expertos que han contribuido al resultado satisfactorio de las negociaciones.

#### *Terminología geográfica*

- 3.1.41 La delegación de la República de Corea mencionó que en el párrafo 5.1.3 del documento 92FUND/EXC.16/2 se denominaba la extensión de agua 'Mar del Japón'. Dicha delegación indicó que existía una controversia en cuanto al nombre geográfico del mar que se halla entre la península de Corea y los archipiélagos japoneses (zona en la que se produjo el siniestro del *Nakhodka*) y que ambos Estados no habían resuelto dicha cuestión. La delegación de Corea indicó asimismo que el Gobierno de Corea deseaba firmemente que se utilizasen simultáneamente los nombres 'Mar Oriental' y 'Mar del Japón' cuando se haga referencia a la zona marina

antedicha hasta que los Estados en cuestión hayan alcanzado una resolución definitiva, tal y como se recomienda en la Resolución No. III/20(1977) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre normalización de nombres geográficos. Dicha delegación pidió con firmeza al Director que no causase problemas semejantes en el futuro.

- 3.1.42 La delegación japonesa formuló una objeción con respecto a la intervención de Corea alegando que el nombre de 'Mar del Japón' estaba muy establecido.
- 3.1.43 El Director indicó que se había debatido esta cuestión en las 59ª y 62ª sesiones del Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 (documentos 71FUND/EXC.59/17, párrafos 3.8.11 – 3.8.13 y 71FUND/EXC.62/14, párrafos 3.7.20 – 3.7.22). También dijo que había estudiado la postura adoptada en el marco de las Naciones Unidas a este respecto. Mencionó que según la política de la Sección Cartográfica de las Naciones Unidas se ha de seguir utilizando el nombre 'Mar del Japón', ya que es la denominación más común y generalizada para la extensión de agua en cuestión, hasta que las partes interesadas hayan alcanzado una solución negociada. Indicó que por esta razón se utilizaría tal denominación en los documentos elaborados por la Secretaría de los FIDAC, a menos que los órganos rectores ordenasen lo contrario.

### 3.2 Erika

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de los acontecimientos con respecto al siniestro del *Erika* que figuran en los documentos 92FUND/EXC.16/3, 92FUND/EXC.16/3/Add.1 y 92FUND/EXC.16/3/Add.2.

#### *Ataque a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient*

- 3.2.2 El Comité tomó nota de que se habían hecho amenazas y alegaciones de forma más o menos continua, principalmente por parte de una persona, contra el personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, contra expertos contratados por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 y contra el Director.
- 3.2.3 Se tomó nota de que a primeras horas de la mañana del sábado 15 de diciembre de 2001, una persona que anteriormente había causado daños a las oficinas del Fondo de 1992 en Lorient y Brest, condujo un tractor con una pala cargadora de ataque frontal hasta la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, derribando varias ventanas y destrozando la puerta. Por otra parte se señaló que los dos policías presentes fuera de la oficina no pudieron impedir el ataque, pero detuvieron al agresor y lo llevaron a la comisaría. Asimismo se señaló que luego de ser inculcado por el juez de instrucción, la persona había sido puesta en libertad el 16 de diciembre y que el juez había dictado una orden prohibiéndole visitar Lorient excepto para ver a su abogado.
- 3.2.4 El Comité señaló que a consecuencia de los graves daños causados a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, el Director había decidido suspender provisionalmente las operaciones de la Oficina hasta que se hubiesen efectuado las reparaciones necesarias.
- 3.2.5 Se tomó nota de que el día del ataque el Fondo de 1992 había dado a conocer un comunicado de prensa en Francia condenando el ataque del modo más enérgico. Se señaló además que en el comunicado se había llamado la atención sobre el hecho de que este nuevo ataque de ningún modo iba en interés de las víctimas del siniestro del *Erika* sino que, al contrario, se había traducido en la suspensión de las operaciones de la Oficina hasta que se hubiese reparado el local y el equipo. El Comité señaló que en el comunicado se había indicado que el Fondo, junto con la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y los expertos involucrados, no escatimarían esfuerzos a fin de continuar llevando a cabo la tarea del Fondo, que es facilitar indemnización a las víctimas del derrame de hidrocarburos del *Erika*. Por otra parte, se tomó nota de que el Prefecto de Morbihan también había dado a conocer una declaración el mismo día condenando categóricamente el ataque a la Oficina. Se tomó nota también de que el 17 de diciembre de 2001 el Prefecto de Morbihan y el Director habían celebrado una conferencia de prensa conjunta en



Lorient. Se señaló además en la conferencia de prensa que el Prefecto y el Director habían reiterado su condena del ataque.

- 3.2.6 El Comité tomó nota de que el 18 de diciembre de 2001, el Director había visitado el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria y el Ministerio del Interior en París para expresar su preocupación. También se señaló que al día siguiente un portavoz del Ministerio francés de Relaciones Exteriores había formulado una declaración pública en el sentido de que representantes de estos tres ministerios habían reiterado la condena del ataque contra la Oficina de Lorient.
- 3.2.7 El Comité señaló que la suspensión de operaciones de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, necesaria debido al ataque, se había traducido en un retraso en el pago de indemnización a las víctimas del siniestro del *Erika* pero la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient había reanudado sus actividades el 2 de enero de 2002.
- 3.2.8 El Comité tomó nota también de que el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían formulado cargos contra el agresor.
- 3.2.9 Un gran número de delegaciones y de delegaciones observadoras condenó el ataque de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient. Muchas delegaciones hicieron hincapié en que la seguridad del personal de la Oficina era fundamental y que, a menos que se garantizase su seguridad, el Fondo de 1992 tendría que cerrar la oficina.
- 3.2.10 El Comité Ejecutivo condenó firmemente el ataque contra la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient. El Comité reiteró que los ataques, amenazas o intimidación contra el personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones o las personas contratadas por los Fondos o sus familias o contra el Director eran inaceptables. El Comité indicó que el Fondo de 1992 no podría proseguir con sus actividades en Francia si persistía tal comportamiento y reconoció que esto sería muy perjudicial para las víctimas del siniestro del *Erika*. El Comité invitó a las autoridades judiciales francesas a adoptar medidas oportunas contra la persona que llevó a cabo el ataque contra la Oficina de Tramitación de Reclamaciones. Asimismo hizo hincapié en que era necesario que las autoridades francesas protegiesen adecuadamente de ataques a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, su personal y otras personas que trabajan para los Fondos.
- 3.2.11 El Comité Ejecutivo refrendó la decisión del Director de suspender temporalmente las actividades de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones el 16 de diciembre de 2001 y respaldó asimismo el resto de las medidas adoptadas por el Director tras el ataque. El Comité indicó que la seguridad del personal de la Oficina debería ser esencial y que, si el Director consideraba que su seguridad estaba en peligro, tendría derecho a cerrar la Oficina, por muy lamentable que esto fuera desde el punto de vista de los demandantes.
- 3.2.12 El Comité manifestó su agradecimiento a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones por haber reanudado sus actividades el 2 de enero de 2002 para permitir al Fondo de 1992 llevar a cabo su cometido, es decir, indemnizar a las víctimas del derrame de hidrocarburos del *Erika*. El Comité también manifestó su gratitud al personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones por haber seguido llevando a cabo su cometido a pesar del ataque.
- 3.2.13 La delegación francesa indicó que había escuchado las opiniones unánimes del Comité Ejecutivo y reiteró la firme condena por el Gobierno francés del ataque a la Oficina. Dicha delegación señaló que se trataba de un incidente aislado por parte de una persona que había perpetrado el ataque y que se habían adoptado medidas para evitar que vuelva a ocurrir un incidente de tal tipo. Indicó además que proseguían las investigaciones sobre el ataque a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones en relación con investigaciones por otros delitos cometidos por la misma persona.

*Situación con respecto a las reclamaciones*

- 3.2.14 El Comité tomó nota de la información que figura a continuación acerca de la situación con respecto a las reclamaciones:

Al 23 de abril de 2002 se habían presentado 6 157 reclamaciones de indemnización por un total de FFr1 004 millones o €153 millones (£94 millones). Se habían evaluado 5 378 reclamaciones de un total de FFr772 millones o €117 millones (£73 millones) en un total de FFr406 millones o €62 millones (£38 millones). Por consiguiente, se había evaluado el 87% del número total de reclamaciones recibidas.

Se habían rechazado seiscientos cuarenta reclamaciones, de un total de FFr107 millones o €16 millones (£10 millones). Ochenta y dos demandantes cuyas reclamaciones ascienden a un total de FFr24 millones o €3,6 millones (£2,2 millones) han impugnado el rechazo y sus reclamaciones están siendo evaluadas de nuevo sobre la base de la documentación adicional que han aportado los demandantes.

Se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 4 141 reclamaciones por un total de FFr259 millones o €39 millones (£24 millones). Unas 779 reclamaciones más, por un total de FFr232 millones o €35 millones (£22 millones), estaban en vías de ser evaluadas o a la espera de que los demandantes presentasen más información necesaria para concluir la evaluación.

Existía una diferencia importante entre las diversas categorías de reclamaciones con respecto al progreso logrado en la evaluación de las reclamaciones. En cinco de las ocho categorías se había evaluado más del 90% de todas las reclamaciones, y se habían efectuado pagos con respecto a más del 65% de reclamaciones de la mayoría de las categorías. Aunque en el sector de turismo la mayor parte de las reclamaciones se habían presentado relativamente con retraso, se había evaluado el 91% de las reclamaciones en este sector. Sigue habiendo un retraso entre el momento de la aprobación y el momento del pago, que se debe principalmente a que los demandantes no han aceptado las cuantías evaluadas.

- 3.2.15 Varias delegaciones manifestaron su satisfacción por el número de reclamaciones que se había evaluado y felicitó a la Secretaría del Fondo, a sus expertos y al personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones por los grandes avances que habían logrado en la evaluación de las reclamaciones.
- 3.2.16 La delegación francesa también expresó su satisfacción general por los avances logrados desde septiembre/octubre de 2001, pero también expresó sus preocupaciones con respecto a la disminución aparente del ritmo de evaluación desde esa fecha y señaló que esperaba que no persistiese esta tendencia. Asimismo la delegación tomó nota de que, si bien el ritmo de las evaluaciones era impresionante en lo que respecta al número de reclamaciones, el porcentaje de la cuantía total reclamada que se había evaluado era inferior debido a que no se habían evaluado muchas reclamaciones considerables o de que aún se estaban evaluando. Aunque reconoció que las reclamaciones considerables eran a menudo más complejas y por consiguiente se requería más tiempo para evaluarlas, la delegación francesa subrayó que era importante concluir las evaluaciones antes del plazo de prescripción de tres años para evitar el riesgo de que se entablen acciones judiciales que den lugar a demoras en el pago de la indemnización.
- 3.2.17 El Director reconoció que había habido una disminución del número de reclamaciones evaluadas a principios de 2002 e indicó que esto se debía fundamentalmente a la complejidad de las reclamaciones restantes y la necesidad de pedir más documentos a los demandantes que justificasen las pérdidas aducidas.

*Nivel de pagos*

- 3.2.18 Se recordó que en su 13ª sesión celebrada en junio de 2001 el Comité Ejecutivo había decidido incrementar el nivel de 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).
- 3.2.19 Asimismo se recordó que en su 14ª sesión celebrada en octubre de 2001, el Comité había decidido 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% (documento 92FUND/EXC14/12, párrafo 3.4.49).
- 3.2.20 El Comité Ejecutivo señaló que una vez más tenía que conseguir un equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 indemnice lo antes posible a víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso.
- 3.2.21 Se recordó que se podían pasar por alto las reclamaciones presentadas por TotalFina y el Gobierno francés a efectos del examen del nivel de pagos por el Comité Ejecutivo, ya que estas reclamaciones sólo se tramitarían a condición y en la medida en que se hubiesen pagado totalmente las reclamaciones restantes.
- 3.2.22 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que aunque hubiese disminuido la incertidumbre en los cálculos presentados en octubre de 2001, seguía habiendo incertidumbre con respecto a la cuantía total de reclamaciones admisibles del sector del turismo. Señaló que, aunque aún no se conocían en absoluto los resultados de la temporada turística de 2001, parecía que habían sido relativamente buenos. El Comité señaló que era poco probable que el siniestro del *Erika* hubiese afectado considerablemente a la temporada turística de 2001 pero que sin embargo podría haber reclamaciones admisibles en relación con dicha temporada en zonas en las que todavía se estuviesen llevando a cabo operaciones de limpieza. Se señaló que la mayoría de las reclamaciones de turismo relacionadas con la temporada turística de 2000 se había presentado durante el periodo comprendido entre abril y junio de 2001, que se habían presentado algunas reclamaciones por pérdidas durante la temporada turística de 2001 y que era posible que se presentasen reclamaciones con respecto a dicha temporada a finales de la primavera y principios de verano de 2002. Se recordó que se podían presentar reclamaciones contra el Fondo de 1992 hasta el final del plazo de prescripción, a saber, tres años desde la fecha en que se produjeron los daños o un plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro, y que el plazo de prescripción finalizaba el 12 de diciembre de 2002 como más pronto.
- 3.2.23 Se recordó que las reclamaciones admisibles en los sectores distintos del turismo se habían estimado en unos FFr275 a 325 millones o €42 a €49 millones (£26 a 31 millones). Se observó que el Director creía que la estimación en el estudio de octubre de 2001 del Ministerio francés de Economía, Finanzas e Industria para las reclamaciones de turismo de FFr500 millones o €76 millones (£47 millones) podría ser más bien baja y que consideraba que una cifra de FFr700 millones o €107 millones (£66 millones) sería prudente. Se observó asimismo que opinaba que era aconsejable incluir una cuantía de FFr100 millones o €15 millones (£9,4 millones) por pérdidas en el sector de turismo durante 2001 y que era necesario prever una asignación adicional para campañas de comercialización de unos FFr100 millones o €15 millones (£9,4 millones). Se observó también que, como se había manifestado en la 14ª sesión del Comité Ejecutivo, el Director creía que sería prudente añadir un margen general de seguridad de FFr200 millones o €30 millones (£18,8 millones), de modo que el total estimado de reclamaciones admisibles fuese del orden de FFr1 400 millones o €213 millones (£131 millones), es decir la misma cifra que la dada por el Director en la 14ª 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.

- 3.2.24 La delegación francesa se mostró de acuerdo con la propuesta del Director de mantener el nivel de pagos al 80% ya que no se habían presentado elementos nuevos desde la sesión de octubre de 2001, pero manifestó la opinión de que se dispondría de suficiente información para la próxima sesión del Comité Ejecutivo de julio de 2002 de modo que se pudiese adoptar una decisión sobre el incremento del nivel de pagos.
- 3.2.25 El Comité Ejecutivo decidió que a la luz de las incertidumbres persistentes en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles derivadas del siniestro del *Erika*, el nivel de pagos se debería mantener al 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. Asimismo se decidió que se revisara el nivel de pagos en la 17ª sesión del Comité.

*Reclamaciones por disminución de los ingresos derivados del impuesto de turismo*

- 3.2.26 El Comité examinó la admisibilidad de las reclamaciones que presentaron 17 comunas por disminución de ingresos derivados del impuesto de turismo (taxe de séjour). Se señaló que las cuantías reclamadas oscilaban entre FFr23 000 o €3 500 (£2 170) y FFr270 000 o €41 000 (£25 500).
- 3.2.27 Se indicó que cuando se había examinado la cuestión en la 14ª sesión del Comité Ejecutivo, se tenía entendido que las comunas que estaban reconocidas como lugares y destinos turísticos recaudaban el impuesto de turismo y fijaban el nivel del mismo anualmente basándose en una cantidad fija por visitante y por pernoctación y que la cantidad varía según el tipo de alojamiento. Por otra parte se señaló que la comuna utilizaba los ingresos derivados del impuesto de turismo para sufragar los costos de las actividades y los servicios relacionados con el turismo en la comuna como por ejemplo limpieza de playas, recogida de basura, oficinas de información y de turismo locales.
- 3.2.28 Se señaló que en un examen preliminar de las reclamaciones indicaba que entre 1999 y 2000 se había producido una disminución de los ingresos derivados del impuesto de turismo de hasta un 40% y que con respecto a nueve reclamaciones la reducción oscilaba entre el 9% y el 25%, lo que es perfectamente comparable con los niveles estimados de disminución de la actividad económica turística en las zonas afectadas por el siniestro del *Erika*.
- 3.2.29 El Comité recordó que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había examinado si las reclamaciones por disminución de turismo eran admisibles en relación con algunos siniestros pasados. Se recordó además que en estos casos se habían rechazado las reclamaciones principalmente basándose en que los demandantes no habían demostrado que la pérdida aducida de ingresos del turismo resultase del siniestro.
- 3.2.30 Se recordó que en el documento que presentó al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su 14ª sesión en relación con cuatro de las reclamaciones que habían presentado las municipalidades francesas en el caso del *Erika* en aquel momento (documento 92FUND/EXC.14/5/Add.3), el Director había manifestado la opinión de que, a diferencia del caso de las reclamaciones rechazadas en relación con siniestros anteriores, estaba claro que la disminución de los ingresos derivados del impuesto de turismo se debía fundamentalmente a la disminución del turismo ocasionada por el siniestro del *Erika*. Asimismo se señaló que el Director había considerado que, por lo tanto, había un grado de proximidad razonable entre la disminución de los ingresos derivados del impuesto de turismo y el siniestro del *Erika* y que por esta razón se deberían considerar admisibles en principio estas reclamaciones.
- 3.2.31 Se recordó que en la 14ª sesión del Comité, el Director había manifestado la opinión de que, si el Comité tuviera que mostrarse de acuerdo con el enfoque del Director, sería necesario examinar, a efectos de la evaluación de las cuantías de las pérdidas, en qué medida la disminución era mayor que las fluctuaciones normales de los ingresos derivados del impuesto del turismo de un año a

otro y tener en cuenta también cualquier ahorro que pudiesen lograr las comunas como resultado de la disminución del número de turistas.

- 3.2.32 Se recordó que en la 14ª sesión del Comité, varias delegaciones expresaron la opinión de que las circunstancias relacionadas con las reclamaciones presentadas por las comunas por pérdidas de ingresos derivados del impuesto de turismo y resultantes del siniestro del *Erika* eran diferentes a las examinadas en casos anteriores y que el grado de proximidad entre las pérdidas sufridas por las comunas y la contaminación era suficiente. Asimismo se recordó que otras delegaciones expresaron reservas generales con respecto a la aceptación de reclamaciones relacionadas con una disminución de los ingresos fiscales. Se recordó además que se había señalado que, si bien se recaudaba el impuesto de turismo en cuestión para sufragar determinados gastos relacionados con el turismo, otros países dependían de sus sistemas fiscales generales o del IVA para sufragar gastos de este tipo. También se recordó que dichas delegaciones señalaron que sistemas fiscales distintos podrían dar lugar a un trato diferente entre los Estados Miembros.
- 3.2.33 Se recordó que en la 14ª sesión del Comité, varias delegaciones expresaron que les preocupaba el hecho de que, al evaluar las reclamaciones con respecto a las pérdidas debidas a la disminución de ingresos derivados del impuesto de turismo, sería difícil determinar cualquier ahorro que se pudiese haber logrado como resultado de una disminución del turismo.
- 3.2.34 También se recordó que el Comité, en su 14ª sesión, decidió aplazar hasta su 16ª sesión la adopción de una decisión con respecto a la admisibilidad de las reclamaciones por disminución de ingresos derivados del impuesto de turismo.
- 3.2.35 Al volver a examinar esa cuestión en la sesión actual, el Comité tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.16/5 presentado por la delegación francesa, que facilitaba más detalles sobre las características principales del impuesto de turismo. Se observó que dicho impuesto de turismo adopta dos formas, a saber el impuesto de turismo tradicional (taxe de séjour), que pagan los turistas sobre la base de una cantidad fija por noche, y el llamado impuesto de turismo 'uniforme' (taxe forfaitaire de séjour), que pagan los establecimientos tales como hoteles y campamentos, basado en el número de habitaciones o tiendas disponibles. Se observó que la mayoría de las comunas han adoptado el impuesto de turismo tradicional, en el que los ingresos dependen del número de turistas, más bien que el impuesto de turismo uniforme, en que los ingresos no dependen de esto. También se tomó nota de que durante un ejercicio financiero las comunas no pueden aumentar las tarifas de impuestos directos a fin de compensar una reducción de los ingresos procedentes del impuesto de turismo.
- 3.2.36 El Comité Ejecutivo decidió que las reclamaciones relativas a la disminución de ingresos derivados del impuesto de turismo 'uniforme' (taxe forfaitaire de séjour) no son admisibles, ya que los ingresos no dependen del número de turistas que visitan la zona.
- 3.2.37 En cuanto al impuesto de turismo más común (taxe de séjour), varias delegaciones no estaban convencidas de que las comunas dependiesen del impuesto de turismo, teniendo en cuenta las bajas cuantías reclamadas. Otra delegación expresó dudas, pues creía que esos pagos eran demasiado remotos.
- 3.2.38 Una delegación se refirió a las Directrices sobre daños debidos a la contaminación de hidrocarburos, del CMI, que establecen que la recuperación de pérdidas económicas no se hace normalmente extensiva a los impuestos e ingresos similares de órganos públicos. La delegación observadora del CMI manifestó que las Directrices de éste, que se redactaron en 1994, reflejan las decisiones de la Asamblea del Fondo sobre cuestiones de principio. Aquella delegación manifestó que la aceptación de las reclamaciones de comunas por impuesto de turismo no sería incongruente con las Directrices en las circunstancias particulares y llamó la atención sobre el párrafo 7(b) (ii) de las Directrices, que dice:

Aunque el resultado práctico de la aplicación de los principios que anteceden siempre dependerá de las circunstancias de cada caso, la recuperación no será normalmente extensiva a las pérdidas de impuestos e ingresos similares de organismos públicos.

- 3.2.39 La delegación francesa llamó la atención sobre el hecho de que los Convenios no distinguen entre demandantes privados y organismos públicos en lo que se refiere a tener derecho a indemnización. En opinión de aquella delegación existía, respecto a las reclamaciones por disminución de ingresos derivados del impuesto de turismo, un claro nexo causal entre la pérdida y la contaminación, ya que la pérdida era directamente proporcional a la disminución del número de turistas.
- 3.2.40 Una delegación expresó la opinión de que, si bien reclamaciones por pérdidas de ingresos de organismos públicos eran generalmente reclamaciones secundarias, que normalmente no serían admisibles para su indemnización, el impuesto de turismo era único en el sentido de que no era un verdadero impuesto como tal, sino más cercano a una tarifa o gravamen. Dicha delegación consideró que, si el demandante hubiese sido una persona o una asociación, la reclamación habría sido considerada admisible, y que por tanto las reclamaciones de organismos públicos debieran ser también admisibles en principio. Varias delegaciones apoyaron las opiniones expresadas por aquella delegación.
- 3.2.41 El Comité Ejecutivo decidió que las reclamaciones de comunas por disminución de ingresos derivados del impuesto de turismo tradicional (taxe de séjour) objeto de examen eran admisibles en principio a la luz de la naturaleza específica de aquel impuesto, el vínculo directo entre los ingresos de dicho impuesto y el número de turistas que visitaban la zona, y la dependencia de las comunas en cuestión del turismo de playas. El Comité llamó la atención sobre el hecho de que, cuando se examinasen estas reclamaciones, sería necesario tener en cuenta los ahorros que se derivasen de la reducción del número de turistas durante el periodo en cuestión.

*Reclamaciones de empresas localizadas a cierta distancia de la costa*

- 3.2.42 El Comité Ejecutivo tomó nota de que un número significativo de reclamaciones había sido presentado por empresas en la industria de turismo, que alegan dependencia del turismo costero, pero que están situadas a cierta distancia en el interior. Se tomó nota de que estas empresas comprenden campamentos, hoteles, restaurantes, edificios históricos, museos y otras atracciones turísticas.
- 3.2.43 Se recordó que el Fondo de 1992 había aceptado en el caso del *Erika* (como en algunos casos anteriores, por ejemplo los del *Sea Empress* y el *Nakhodka*) reclamaciones de empresas de turismo localizadas a cierta distancia de la costa. No obstante, en lo que se refiere al siniestro del *Erika*, se observó que el Fondo ha limitado en general su aceptación a las empresas localizadas dentro de una distancia aproximada de 25 kilómetros de la costa en los cuatro departamentos cuyas costas fueron afectadas por la contaminación por hidrocarburos, a saber Finisterre, Morbihan, Loira Atlántico y Vandea, así como Charente Marítimo donde sólo una pequeña parte de la costa (Isla de Ré) fue afectada por los hidrocarburos. Asimismo se observó que todas las reclamaciones de empresas localizadas dentro de esa distancia de la costa han sido evaluadas una a una a fin de determinar si la reducción del turismo resultante de la contaminación por hidrocarburos había afectado a sus negocios y si la contabilidad u otros documentos justificativos indicaban una coyuntura desfavorable resultante de la reducción del turismo. Además se observó que, en lo que se refiere a las empresas localizadas a más de unos 25 kilómetros de la costa, se ha considerado que en general no existe un grado razonable de proximidad entre la contaminación y la pérdida o daños alegados.
- 3.2.44 El Comité tomó nota de que un análisis de varios tipos de reclamaciones de estas empresas muestra que la coyuntura desfavorable en la actividad económica en 2000 comparado con 1999 varía de un tipo de empresa a otra, probablemente debido al hecho de que existe una diferencia en

la dependencia del turismo de playa de una categoría a la otra. Asimismo se observó que la reducción de ingresos en 2000 comparado con 1999 es considerablemente mayor para las empresas que regentan campamentos o para las casas campestres de vacaciones alquiladas con autoabastecimiento (gîtes) que para los hoteles y que, en contraste la reducción de ingresos para los restaurantes es generalmente mucho más baja, probablemente debido a que los restaurantes se benefician en gran medida del comercio local.

- 3.2.45 El Comité tomó nota de que la industria de turismo francesa había argumentado que toda la región sufrió una reducción del turismo a consecuencia del siniestro del *Erika*, es decir no sólo los cinco departamentos mencionados en el párrafo 3.2.43 supra sino también el Departamento de Côtes-d'Armor y el Departamento de Ille-et-Vilaine cuyas costas no fueron afectadas por el derrame de hidrocarburos. Asimismo el Comité tomó nota de que se ha sostenido que las repercusiones sobre la industria de turismo en los cinco departamentos cuyas costas fueron afectadas no se limitaron a la zona más cercana a la costa sino que se sintieron en toda la región.
- 3.2.46 Se tomó nota de que, en opinión del Director, no resultaría apropiado enunciar una regla fija en cuanto a la distancia de la costa afectada dentro de la cual tendría que estar localizada la actividad de un demandante a fin de que la reclamación cumpliera el criterio de proximidad geográfica y los demás criterios enunciados por las Asambleas (véase documento 92FUND/EXEC.16/3/Add.2, párrafo 1.3).
- 3.2.47 Se observó que las estadísticas disponibles suelen indicar que las empresas de la industria turística dependen más del turismo de playa cuanto más cerca de la costa estén localizadas y que las empresas situadas cerca de la costa sufrieron en general una mayor reducción del comercio turístico a consecuencia del siniestro del *Erika* que las empresas situadas más al interior. También se observó que hay empresas situadas a una distancia considerable en el interior (digamos entre 50 y 60 kilómetros) que dependen mucho del turismo de playa, como prueba su estrategia de comercialización, el perfil de clientes y la pauta estacional de su negocio, mientras que otras empresas de la misma zona situadas a la misma distancia de la costa no dependen, o dependen mucho menos, del turismo de playa.
- 3.2.48 El Comité tomó nota de que el Director opinaba que la cuestión que se examinaba era la de causalidad más bien que la de una distancia particular de la costa. Se observó que parece haber atracciones turísticas situadas a cierta distancia en el interior que son visitadas principalmente por turistas de vacaciones en la playa que hacen excursiones a estas atracciones, especialmente en los días en que el tiempo es menos apropiado para ir a la playa. Se observó además que parece que hay restaurantes que, debido a su fama o a su localización cercana a una atracción turística, son también frecuentados hasta una medida considerable por los turistas de vacaciones en la playa aunque están situados a cierta distancia de la costa, mientras que otros restaurantes situados en la misma zona no lo son. Asimismo se observó que algunos hoteles situados en el interior parecen atraer a familias de vacaciones en la playa debido al hecho de que tienen habitaciones disponibles, sus tarifas son más bajas que las de los hoteles más cercanos a la playa o su localización permite acceso fácil a una variedad de playas y atracciones y que, a consecuencia del siniestro del *Erika*, muchas familias que normalmente pudieran haber frecuentado estos hoteles tal vez hayan decidido no ir en absoluto a la zona para sus vacaciones de verano en 2000 o quizás hayan elegido hoteles más cercanos a la costa cuyas habitaciones hubieran quedado disponibles debido a la reducción de la demanda en 2000 tras el siniestro del *Erika*.
- 3.2.49 Se observó que el Director considera que el método más equitativo sería examinar cada reclamación en detalle a fin de determinar si existe un nexo causal entre la reducción del número de turistas en las zonas costeras afectadas por la contaminación y las pérdidas económicas supuestamente sufridas por las empresas situadas algo más lejos de la costa contaminada. Se observó asimismo que, en opinión del Director, al considerar la admisibilidad de estas reclamaciones, el criterio geográfico no debe ser el primordial y que los demás criterios enumerados por las Asambleas también deberán ser tenidos en cuenta.

- 3.2.50 El Comité Ejecutivo tomó nota de la opinión del Director de que, si el Comité estuviese de acuerdo con el enfoque propuesto en el párrafo 3.2.49 supra, cada reclamación de esta categoría tendría que ser examinada según su propio fondo, normalmente después de una visita de los expertos del Fondo de 1992 a la empresa del demandante, a fin de determinar si existe tal nexo causal.
- 3.2.51 Varias delegaciones concordaron con el enfoque del Director de considerar cada reclamación según su propio fondo a fin de determinar si existe un nexo causal entre la pérdida supuesta y la contaminación.
- 3.2.52 Algunas delegaciones apoyaron el enfoque adoptado por el Fondo de aceptar sólo reclamaciones de empresas situadas a una distancia específica de las zonas contaminada en el primer caso, ya que se podría suponer que existía una dependencia del turismo de playas en esos casos. Sin embargo, el parecer de aquellas delegaciones era que las reclamaciones procedentes de zonas más lejanas tenían que ser examinadas contra los demás criterios del Fondo a fin de determinar si existe una relación entre causa y efecto.
- 3.2.53 El Comité Ejecutivo decidió que las reclamaciones de empresas situadas a cierta distancia de la costa sean evaluadas caso por caso a fin de determinar si existe un nexo causal entre la pérdida o daños supuestos y la contaminación conforme a la práctica normal del Fondo.

*Empresas en el Departamento de Côtes-d'Armor*

- 3.2.54 El Comité Ejecutivo tomó nota de que se habían recibido reclamaciones de diez empresas situadas en el Departamento de Côtes-d'Armor que han sostenido que sufrieron pérdidas económicas durante 2000 debido a una reducción en el turismo resultante del siniestro del *Erika*. Se tomó nota además de que seis de estas reclamaciones han sido rechazadas porque no hay suficiente grado de proximidad entre la contaminación resultante del siniestro del *Erika* y la pérdida supuestamente sufrida por el demandante, principalmente debido a falta de proximidad geográfica. Se tomó nota también de que se estaban examinando las cuatro reclamaciones restantes.
- 3.2.55 El Comité tomó nota de que el Departamento de Côtes-d'Armor está situado en la parte norte de Bretaña, al este de Brest, y no fue afectado por los hidrocarburos del *Erika*.
- 3.2.56 Se informó al Comité que en una carta al Fondo de 1992, uno de los Vicepresidentes del Consejo Departamental (Conseil Général) de Côtes-d'Armor ha puesto reparo al rechazo de estas reclamaciones, manifestando que al aceptar sólo reclamaciones de empresas situadas directamente en las playas contaminadas, el Fondo de 1992 ha interpretado el criterio de un grado razonable de proximidad en un sentido demasiado estricto. Se tomó nota de que la Vicepresidenta había sostenido que es evidente que fue afectada la imagen de toda la Bretaña y que se padecieron pérdidas en las actividades de toda la región.
- 3.2.57 En cuanto a la carta de la Vicepresidenta del Consejo Departamental de Côtes-d'Armor, el Comité tomó nota de que no es correcto el aserto de que el Fondo de 1992 ha aceptado sólo reclamaciones de empresas situadas directamente en las playas contaminadas con respecto al siniestro del *Erika* sino que, como en siniestros anteriores (por ejemplo el *Sea Empress* y el *Nakhodka*), el Fondo de 1992 ha aceptado gran número de reclamaciones de empresas situadas a cierta distancia de las playas contaminadas.
- 3.2.58 El Comité Ejecutivo refrendó la postura adoptada por el Director de que las reclamaciones de empresas situadas en el Departamento de Côtes-d'Armor fuesen consideradas sobre la misma base que las de empresas situadas a cierta distancia de la costa que se tratan en los párrafos 3.2.42 - 3.2.53 supra, o sea que cada reclamación debe ser examinada individualmente a fin de determinar si existe un nexo causal entre las pérdidas supuestamente sufridas por el demandante y la contaminación.



*Campaña publicitaria en Charente Marítimo*

- 3.2.59 El Comité consideró una reclamación del Departamento de Charente Marítimo de FFr15,5 millones o €2,4 millones (£1,5 millones) respecto a medidas emprendidas por el Consejo General (Conseil Général) para restablecer la imagen del departamento como destino turístico. Se observó que la mayor parte de los gastos (FFr15 millones o €2,3 millones (£1,4 millones)) estaban relacionados con las campañas de promoción en los periodos marzo/junio de 2000, Navidad/Año Nuevo de 2000/2001 y febrero/marzo de 2001.
- 3.2.60 El Comité tomó nota de que Charente Marítimo es una zona turística muy importante pero que la contaminación de su costa se limitó a unas ligeras manchas en cuatro playas de la costa norte de la Isla de Ré, que se limpiaron en los primeros días de enero de 2000. Se tomó nota además de que aunque no hubo contaminación de la costa en la tierra firme de Charente Marítimo, se preveía en las primeras fases del siniestro que el grueso de los hidrocarburos acabaría en sus orillas. Se recordó que, a consecuencia de estas primeras predicciones, el Prefecto de Charente Marítimo fue designado por el Gobierno francés para coordinar el plan nacional de emergencia (Plan Polmar) y que había habido considerable atención por parte de los medios de comunicación, sugiriendo que el departamento estaba comprendido dentro de la zona afectada por los hidrocarburos. El Comité tomó nota de que los medios de información franceses y extranjeros continuaron haciendo referencia al departamento como si hubiera sido afectado adversamente incluso después de haberse demostrado que los hidrocarburos no habían afectado gravemente a Charente Marítimo.
- 3.2.61 El Comité tomó nota asimismo de que Charente Marítimo sufrió a fines de diciembre de 1999 a consecuencia de las graves tormentas en la costa atlántica que arrancaron un enorme número de árboles, dejando sin sombra a muchos de los campamentos del departamento.
- 3.2.62 El Comité recordó que en su 9ª sesión, celebrada en octubre de 2000, había considerado una reclamación de FFr10,2 millones o €1,6 millones (£960 000) del Departamento de la Vandea respecto al costo de una campaña publicitaria para restablecer la confianza en la zona de los turistas que vienen tradicionalmente a la Vandea, después de la limpieza de las playas contaminadas y en respuesta a la extensa cobertura negativa del derrame por parte de los medios de comunicación. Se recordó también que el Comité decidió que esta reclamación debía ser considerada admisible en principio (documento 92FUND/EXC.9/12, párrafo 3.6.53).
- 3.2.63 El Comité tomó nota de que el impacto en el turismo en 2000 en el Departamento de Charente Marítimo había sido mucho menor que lo que se temía en un principio y que el rendimiento de las empresas de turismo sólo fue marginalmente inferior al del año anterior. Se tomó nota además de que en un estudio realizado en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria en enero de 2001 (documento 92FUND/EXC.16/3/Add.1, párrafo 2.1.3) se indica que había habido una pérdida general del 3,2% en todos los tipos de alojamiento y que el informe del estudio afirma que es necesario hacer una distinción entre el impacto del *Erika* y el impacto de los daños de la fuerte tormenta, que se había sentido mucho en el sector de campamento.
- 3.2.64 El Comité tomó nota además de que la costa de Charente Marítimo sólo había sido ligeramente afectada por los hidrocarburos derramados del *Erika* y que la campaña publicitaria había sido montada primordialmente para prevenir o reducir al mínimo pérdidas puramente económicas que habrían resultado de que los medios de comunicación habían dado al público la impresión equivocada de que las playas de Charente Marítimo habían sido gravemente contaminadas. Se tomó nota además de que se había incurrido en gastos considerables después de haberse determinado que la industria del turismo en Charente Marítimo no había sido gravemente afectada en el verano de 2000. El Comité tomó nota, con todo, de que dos elementos de la reclamación de un total de FFr203 974 o €1 000 (£19 200) se relacionan con medidas adoptadas por el departamento para tranquilizar al público en el sentido de que las playas de la Isla de Ré, algunas de las cuales habían sido contaminadas por los hidrocarburos del *Erika*, estaban limpias y eran seguras para fines de esparcimiento. Se tomó nota asimismo de que se podría haber incurrido en gastos en la campaña publicitaria de marzo/junio de 2000 que se relacionaba con medidas para

reducir al mínimo las pérdidas económicas en la Isla de Ré.

- 3.2.65 El Comité Ejecutivo concordó con la postura adoptada por el Director de que la mayor parte de la reclamación era inadmisibles en principio, ya que las pérdidas que la campaña publicitaria estaba destinada a mitigar no fueron causadas por la contaminación sino porque los medios de comunicación habían dado al público la impresión equivocada de que las playas de Charente Marítimo habían sido gravemente contaminadas. El Comité concordó también con que los costos incurridos por aquellas partes de la campaña en 2000 relacionados con la Isla de Ré eran admisibles en principio, ya que algunas playas de la Isla de Ré habían sido de hecho contaminadas y que por consiguiente existía un nexo causal entre los gastos y la contaminación.

### 3.3 Al Jaziah 1

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.16/4 respecto al siniestro del *Al Jaziah 1*.

#### *Procedimientos penales*

- 3.3.2 El Comité tomó nota de que El Fiscal de Abu Dhabi había iniciado un procedimiento penal contra el capitán del *Al Jaziah 1* y que durante el juicio, el capitán declaró que el buque había sido diseñado para el transporte de agua y que se encontraba en condiciones peligrosas y defectuosas. Tomó nota asimismo de que el Tribunal había considerado que, entre otros, el buque no cumplía los requisitos básicos de seguridad, no era apto para la navegación, tenía muchas perforaciones en el fondo y no tenía la autorización del Ministerio de Comunicaciones de los Emiratos Árabes Unidos para transportar hidrocarburos. También tomó nota de que el Tribunal dictaminó que el hundimiento del buque se debía a estas deficiencias y que el capitán fue multado con Dhr 5000 (£950) por daños causados al medio ambiente.

#### *Recurso posible de los FIDAC*

- 3.3.3 El Comité Ejecutivo recordó que el *Al Jaziah 1* contaba con un certificado de registro provisional extendido por el Registro de Honduras, país que no había ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y era Parte únicamente en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Recordó que por este motivo, los Emiratos Árabes Unidos (EAU) estarían obligados por tratado a aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 respecto del derecho de limitación de responsabilidad del propietario del buque (véase documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.8).
- 3.3.4 El Comité tomó nota de que los asesores jurídicos de los FIDAC en los EAU habían expresado la opinión de que los dictámenes del tribunal penal con respecto a la incapacidad de navegabilidad del buque tendrían fuerza convincente en cualquier acción civil incoada contra el propietario del buque en los EAU y que el Director concordaba con aquella opinión. El Comité tomó nota además de que el Director opinaba que el propietario del buque conocía o debía estar al tanto de que el buque no presentaba las condiciones de navegabilidad, y que su hundimiento se debió a la falta o culpa del propietario del buque, que por este motivo, según lo estipulado en el artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad y que, de intentar hacerlo, los Fondos deberían oponerse.
- 3.3.5 El Comité tomó nota de que el propietario del buque registrado del *Al Jaziah 1* en el momento del siniestro era Al Jazy Marine Services, una empresa con autorización para comerciar expedida por las autoridades de Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos) y que el único propietario de la empresa en el momento del siniestro era ciudadano de los EAU con residencia en Abu Dhabi. Tomó nota de que, conforme a la legislación de los Emiratos Árabes Unidos, este tipo de empresa, conocida como "propiedad exclusiva", no poseía activos o pasivos separados de los de su propietario.

- 3.3.6 Se observó que el buque no tenía ningún seguro de responsabilidad y que se desconocía si la empresa registrada como propietaria del *Al Jaziah 1* o la persona en cuestión tenían un patrimonio significativo contra el cual se pudiera ejecutar una sentencia.
- 3.3.7 El Comité decidió que, si las indagaciones de los asesores jurídicos del Fondo de 1992 revelasen que la empresa registrada como propietaria del *Al Jaziah 1* o la persona en cuestión tenían un patrimonio significativo, el Fondo de 1992 debería incoar recurso contra ellas. Se encargó al Director que mantuviese informado al Comité de cualquier novedad que le permitiese evaluar de nuevo la postura del Fondo de 1992 en caso necesario.

#### **4 Otros asuntos**

##### Próxima sesión

Se tomó nota de que tal vez fuese necesario que el Comité celebrase una sesión durante la semana que comienza el 1 de julio de 2002.

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

El proyecto de Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, tal y como figura en los documentos 92FUND/EXC.16/WP.1 y 92FUND/EXC.16/WP.1/Add.1, se aprobaron, a reserva de determinadas enmiendas.

---