



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

COMITÉ EJECUTIVO  
17ª sesión  
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.17/10  
3 julio 2002  
Original: INGLÉS

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

(celebrada el 2 y el 3 de julio de 2002)

Presidente: Sr G Sivertsen (Noruega)

Vicepresidente: Dr J 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.17/1.

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

##### **2.1** Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

Argelia	Italia	Países Bajos
Australia	Japón	Reino Unido
España	Liberia	República de Corea
Filipinas	México	Vanuatu
Irlanda	Noruega	

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 en calidad de observadores los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Fiji	Omán
Antigua y Barbuda	Finlandia	Panamá
Argentina	Francia	Polonia
Bélgica	Georgia	Singapur
Canadá	Granada	Suecia
Chipre	Grecia	Túnez
Dinamarca	Islas Marshall	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:*

Qatar	Turquía
-------	---------

*Otros Estados:*

Chile	Ecuador	Malasia
Colombia	Irán, República Islámica de	
Congo		

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

*Organizaciones intergubernamentales:*

Fondo de 1971  
Comunidad Europea

*Organizaciones internacionales no gubernamentales:*

Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM)  
Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)  
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)  
Grupo Internacional de Clubes P & I  
Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos

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

#### **3.1 *Nakhodka***

3.1.1 El Comité tomó nota de los avances con respecto al siniestro del *Nakhodka* que figuran en el documento 92FUND/EXC.17/2 (véase documento 71FUND/AC.8/3).

*Reclamaciones de indemnización*

3.1.2 El Comité tomó nota de que, al 12 de junio de 2002, se habían liquidado reclamaciones por un total de ¥30 947 millones (£167 millones) en ¥221 199 millones (£119 millones), que los pagos efectuados por los Fondos de 1971 y 1992 a los demandantes se elevaron a ¥17 184 millones (£93 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 11 organismos públicos japoneses respecto a operaciones de limpieza de un total de ¥1 519 millones (£8,2 millones) habían sido evaluadas por los FIDAC en un total de ¥1 488 millones (£8 millones) y de que los Fondos y el UK Club habían ofrecido liquidaciones por esta cuantía.
- 3.1.4 El Comité recordó que los órganos rectores de los FIDAC habían decidido aprobar en sus sesiones de abril/mayo de 2002 las reclamaciones por un total de ¥3 354 millones (£18 millones) presentadas por el Centro de Prevención de Desastres Marítimos del Japón (JMDPC) respecto a la construcción y retirada de una calzada para facilitar la extracción de hidrocarburos de la sección de proa del *Nakhodka* en un total de ¥2 043 millones (£11 millones). Se señaló que el JMDPC aún no había dado su aceptación formal de la cuantía de liquidación aprobada por los órganos rectores.

#### *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, equivalía a ¥23 164 515 000 (£125 millones).
- 3.1.6 Se recordó que, 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. También se recordó que en su sesión de abril/mayo de 2002, se había autorizado al Director a incrementar el nivel de los pagos, en la medida en que estuviese convencido de que no había riesgo de que los Fondos se enfrentasen a una situación de pago en exceso (documentos 92FUND/EXC.17/2, párrafo 3.1.2 y 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, párrafo 8.14.12).
- 3.1.7 El Comité señaló que, después de tener en cuenta las reclamaciones que no se habían liquidado y que habían presentado los organismos públicos japoneses y el JMDPC, se podía estimar el riesgo total de los FIDAC en ¥27 021 696 000 (£146 millones). Se señaló también que, por lo tanto, el Director había decidido que no podía incrementar el nivel de los pagos por encima del 80% en esta coyuntura.

#### *Acciones judiciales*

- 3.1.8 El Comité recordó que, conforme a las decisiones de los órganos rectores, en noviembre de 1999 los FIDAC habían entablado 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 por concepto de indemnización.
- 3.1.9 El Comité Ejecutivo señaló que en una audiencia el 13 de mayo de 2002, respondiendo a las decisiones tomadas por los órganos rectores de los Fondos en su sesión de abril/mayo de 2002 mencionadas en el párrafo 3.1.10 infra, el Tribunal de Distrito de Tokio había propuesto que todas las partes tuviesen una reunión informal el 24 de mayo de 2002 a fin de permitir al Tribunal proponer una solución. El Comité señaló también que se habían celebrado varias reuniones informales ante el Tribunal para examinar una propuesta de solución presentada por el propietario del buque y el UK Club, que había sido acordada con los FIDAC, exponiendo la cuantía admisible de la reclamación de cada organismo público y de las del JMDPC (véanse párrafos 3.1.3 y 3.1.4 supra). Se señaló también que el Tribunal había invitado al Gobierno japonés y al JMDPC a considerar realmente la propuesta. El Comité señaló también que se había celebrado una reunión informal el 1 de julio de 2002 y que el abogado que representa a las autoridades japonesas había informado al Tribunal de que todavía no se había podido lograr que los Ministerios relacionados aprobasen la solución propuesta y de que se celebraría otra reunión informal ante el Tribunal el 30 de julio de 2002.

*Solución global*

- 3.1.10 Se recordó que en sus sesiones de abril/mayo 2002, los órganos rectores habían aprobado la siguiente solución global propuesta por el UK Club:
- 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 reintegraría 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 distribuirían también a razón de 42:58.
  - 6 Se pondría fin a todas las acciones judiciales resultantes del siniestro.
  - 7 Los FIDAC, Prisco Traffic Limited, Primorsk Shipping Corporation y el UK Club deberían sufragar sus propias costas judiciales.
- 3.1.11 El Comité recordó 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) que resulta de no haber incrementado sus pagos sobre el 80% de las cuantías de liquidación, y que los Fondos contribuirían con £3,9 millones aproximadamente para sufragar gastos conjuntos.
- 3.1.12 El Comité recordó también que los órganos rectores habían autorizado al Director a concluir un arreglo sobre el acuerdo a condición de que en él se incluyesen los elementos expuestos en el párrafo 3.1.10 anterior y de que además, había autorizado al Director a acordar con las partes restantes los pormenores de tal acuerdo (documentos 92FUND/EXC.16/6, párrafo 3.1.36 y 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, párrafo 8.4.36).
- 3.1.13 El Comité recordó que los órganos rectores habían decidido que los FIDAC retirasen las acciones que habían entablado contra el Registro Marítimo Ruso.
- 3.1.14 El Comité tomó nota que los pormenores de la solución global estaban siendo objeto de conversaciones entre los FIDAC y el UK Club, a la espera de que los organismos públicos japoneses y el JMDPC aceptasen las liquidaciones ofrecidas.

*Conversión de DEG a Yen de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1971*

- 3.1.15 El Comité tomó nota de que la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1971 en concepto de indemnización respecto al siniestro del *Nakhodka* conforme al Convenio del Fondo de 1971 es 60 millones de DEG menos la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque, esto es 1 588 000 DEG, lo que da 58 412 000 DEG. Tomó nota asimismo de que conforme al Convenio del Fondo de 1971, la conversión de los DEG a la moneda nacional debe hacerse sobre la base del tipo de cambio aplicable en la fecha en que el propietario del buque establezca su fondo de limitación (Artículo 1.4 del Convenio del Fondo de 1971 enmendado por el Protocolo de 1976 al mismo, leído en conjunción con el Artículo V.9 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 enmendado por el Protocolo de 1976 al mismo). El Comité recordó que, a consecuencia de la solución global aprobada por los órganos rectores en sus sesiones de abril/mayo de 2002, no se

constituirá en el caso del *Nakhodka* el fondo de limitación del propietario del buque y que por lo tanto el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 tendrá que decidir acerca de la fecha que se ha de emplear para la conversión a Yen japoneses de la cuantía pagadera por el Fondo de 1971.

- 3.1.16 Se tomó nota de que, en su 8ª sesión, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había decidido (véase documento 71FUND/AC.8/6, párrafo 3.3.20) que la conversión de la cuantía pagadera por el Fondo de 1971 respecto al siniestro del *Nakhodka* se debería hacer empleando el tipo de cambio entre el DEG y el Yen japonés el 19 de febrero de 1997, fecha en que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había aprobado el Acta de las Decisiones de la sesión en la que el Comité tomó la decisión de autorizar al Director a efectuar las liquidaciones finales de las reclamaciones (documento 71FUND/EXC.59/11, párrafo 3.7.7).

*Distribución entre los Fondos de 1971 y de 1992 de la cuantía que se recupere sobre la base de la solución global*

- 3.1.17 El Comité consideró la propuesta del Director de que los beneficios financieros de la solución global sean distribuidos entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 en proporción a sus respectivas responsabilidades máximas en virtud del Convenio del Fondo de 1971 y el Convenio del Fondo de 1992, que son 58 412 000 DEG y 75 millones de DEG respectivamente, es decir que el Fondo de 1971 sería responsable del 43,783% y el Fondo de 1992 del 56,217%.
- 3.1.18 Varias delegaciones estaban de acuerdo con la propuesta del Director, pero expresaron preocupación por que ello pudiese sentar un precedente que redundase en una distribución no equitativa de las cuantías recobradas en casos futuros. Algunas delegaciones expresaron la opinión de que los beneficios financieros se debían distribuir sobre la base de los pagos efectivos realizados por los Fondos respectivos más bien que sus responsabilidades máximas, si bien se reconocía que en el caso del *Nakhodka* tanto el Fondo de 1971 como el Fondo de 1992 habrían pagado hasta sus límites respectivos si no hubiese sido por la solución global.
- 3.1.19 Una delegación se refirió al hecho de que el siniestro del *Nakhodka* había ocurrido durante el periodo transitorio, es decir entre la fecha de entrada en vigor del Convenio del Fondo de 1992 y la fecha en que surtieron efecto las denuncias previstas en el Artículo 31 del Protocolo 1992 que enmienda el Convenio del Fondo de 1971. Aquella delegación llamó la atención a las disposiciones del Artículo 36 bis b) y c) del Convenio del Fondo de 1992 según el cual el Fondo de 1992 sólo tiene que pagar indemnización en la medida en que las reclamaciones excedan de las cuantías máximas disponibles en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el Convenio del Fondo de 1971 y, en su caso, el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. En opinión de aquella delegación, siempre que las disposiciones pertinentes existan en el Convenio del Fondo de 1992, dichas disposiciones deberían aplicarse en el momento de determinar la distribución entre los dos Fondos, y una interpretación natural de estas disposiciones llevaría a la conclusión de que toda recuperación de fondos derivada de que el siniestro ocurriera durante el periodo transitorio debería ser reembolsada primero al Fondo de 1992.
- 3.1.20 Otra delegación señaló que el Artículo 36 bis se refiere sólo a pagos de indemnización, en oposición a la distribución entre los dos Fondos de la cuantía recuperada de resultados de una acción satisfactoria de recurso. En opinión de aquella delegación, una distribución más equitativa de los reembolsos recuperados sería sobre la base del pago respectivo de cada Fondo.
- 3.1.21 Varias delegaciones expresaron la opinión de que era prematuro que el Comité Ejecutivo tomase una decisión sobre esta cuestión importante y propusieron que la cuestión fuese aplazada en espera de un análisis detallado del Director de las diversas opciones para distribuir los fondos que se recuperasen.
- 3.1.22 Una delegación expresó la opinión de que cualquier análisis emprendido por el Director debería incluir la consideración de cómo se habría de efectuar tal distribución en casos que involucren al

Fondo de 1992 y al Fondo Complementario que se crearía en virtud del Protocolo propuesto que introduce un tercer nivel de indemnización.

- 3.1.23 El Comité decidió aplazar su decisión respecto a la distribución de las sumas recuperadas de resultas de la solución global y encargó al Director que llevase a cabo un nuevo estudio de las opciones disponibles y sus consecuencias para ambos Fondos.

### 3.2 Erika

#### *Reclamación de Brittany Ferries*

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo consideró la admisibilidad de una reclamación de indemnización presentada por BAI Brittany Ferries SA (Brittany Ferries), una compañía francesa que presta servicios de transbordador entre Inglaterra y Francia (Bretaña y Normandía), entre Inglaterra y España (Santander) y entre Irlanda y Francia (Bretaña). El Comité tomó nota de que la reclamación, que ascendía a un total de FFr69 335 000 (€10,6 millones o £6,8 millones), era por pérdidas económicas y costos de una campaña de comercialización para mitigar pérdidas.
- 3.2.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que Brittany Ferries había señalado que la contaminación de la costa de Bretaña, País del Loira y en menor grado Poitou-Charentes derivada del siniestro del *Erika*, y el considerable tiempo requerido para limpiar las playas afectadas había ocasionado que muchos viajeros británicos escogiesen destinos de vacaciones no atendidos por la compañía, y que esto llevó a una reducción del número de pasajeros, ingresos de ventas de billetes de transbordadores y ventas a bordo. El Comité tomó nota de que la compañía había reclamado además por las pérdidas en los beneficios previstos procedentes de las subidas de precios y los beneficios previstos en la conversión de la moneda de libras esterlinas a euros, por una reducción del número de vacaciones organizadas vendidas por su subsidiaria de turismo y por costos complementarios de comercialización inmediatamente después del siniestro del *Erika* en un intento de reparar la caída de las reservas.
- 3.2.3 El Comité tomó nota de que Brittany Ferries había manifestado que es el principal transportista de turistas a las regiones de Bretaña, País del Loira y Poitou-Charentes y había argumentado que la mayoría de los pasajeros de sus transbordadores viajaban en automóvil y continuaban a destinos dentro de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. Se observó que la compañía había sostenido que tradicionalmente las agencias de viajes publican sus folletos en noviembre/diciembre, que el siniestro del *Erika* ocurrió en una época inmediatamente anterior al periodo normal de reservas, que empieza en enero, y que a consecuencia de ello muchos viajeros británicos decidieron no visitar Bretaña en 2000. El Comité tomó nota además de que Brittany Ferries había argumentado que la reducción de las reservas era irrecuperable, ya que cuando la situación había mejorado en Bretaña los visitantes potenciales habían seleccionado otros destinos para sus principales vacaciones de verano.
- 3.2.4 El Comité tomó nota de que Brittany Ferries había manifestado que la estrategia de comercialización de la compañía se orienta en gran medida a la promoción de Bretaña y el oeste de Francia como destino atractivo para los viajeros británicos, que gran parte de su actividad promocional se realiza en asociación con las juntas turísticas regionales de Bretaña y País del Loira, y que tiene acuerdos comerciales preferenciales con Gîtes de France (agencia importante de alquiler de alojamiento con autoabastecimiento en Francia) para la promoción en el Reino Unido de casas de campo para vacaciones con autoabastecimiento en Francia.
- 3.2.5 El Comité Ejecutivo tomó nota de que Brittany Ferries había sostenido que su negocio depende de la condición de las playas en la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*, que la integración de la compañía con la actividad económica de la zona se demuestra por la asociación de comercialización con las juntas turísticas de Bretaña y País del Loira y que en términos prácticos la compañía había tenido poca oportunidad para diversificar sus actividades comerciales para la temporada 2000.

- 3.2.6 El Comité tomó nota de que seguía habiendo grave contaminación resultante del siniestro del *Erika* en una parte sustancial de la costa atlántica francesa durante el periodo principal de reserva para los viajeros británicos (enero a abril de 2000). El Comité tomó nota también de que el estado contaminado de las playas fue ampliamente notificado en los medios informativos del Reino Unido y otros países europeos así como en Francia. Se tomó nota de que el Director opinaba que era probable que esto hubiese ocasionado que muchos viajeros británicos reconsiderasen los planes que ellos tuviesen para ir de vacaciones a Bretaña u otras partes de la costa atlántica francesa en 2000.
- 3.2.7 El Comité tomó nota del análisis del Fondo de 1992 de la información facilitada sobre el número de pasajeros transportados entre Inglaterra y Francia, Irlanda y Francia e Inglaterra y España en el periodo 1997-2001 y el número de pasajeros transportados por los competidores de Brittany Ferries en rutas entre Inglaterra y Bretaña e Inglaterra y Normandía.
- 3.2.8 Se tomó nota de que, a excepción de la ruta Cork – Roscoff, todas las rutas del oeste del canal a Francia atendidas por Brittany Ferries (esto es las de Saint Malo y Roscoff) sufrieron una reducción entre 7,02% y 8,6% en el número de pasajeros transportados en el verano de 2000 comparadas con el verano de 1999. Se tomó nota asimismo de que la ruta Cork – Roscoff, que es el único servicio de transbordador entre el sudoeste de Irlanda y Francia, ostentó un aumento del 7,14% en el número de pasajeros en el verano de 2000 comparado con 1999, pero este servicio representa sólo el 2,75% del tráfico total de pasajeros de Brittany Ferries y era por tanto una actividad marginal.
- 3.2.9 Se tomó nota de que la ruta entre Inglaterra y Santander atendida por Brittany Ferries sufrió una reducción del 6,38% en el número de pasajeros transportados en el verano de 2000 comparada con el verano de 1999. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que esta reducción no se puede considerar que ha sido causada por el siniestro del *Erika*, sino que debe haberse debido a otros factores. También se tomó nota de que Brittany Ferries no había reclamado pérdidas en esta ruta.
- 3.2.10 Se tomó nota de que Brittany Ferries sólo tenía un competidor directo en el cruce del oeste del canal (Condor), que operaba un transbordador rápido entre Weymouth y Saint Malo vía Guernesey en las Islas del Canal de la Mancha, y que este servicio fue introducido por primera vez por Condor en 1998 y pudiera haber contribuido al descenso del número de pasajeros en las rutas de Brittany Ferries respecto a Portsmouth – Saint Malo en los años 1998 a 2000.
- 3.2.11 Se tomó nota de que todas las rutas de la zona media del canal atendidas por Brittany Ferries (esto es las de Cherburgo y Caen) sufrieron reducciones entre 7,23% y 10,41% en el número de pasajeros en el verano de 2000 comparadas con el verano de 1999, como también los competidores de Brittany Ferries en estas rutas.
- 3.2.12 Se observó que el Director opina que probablemente había varios factores distintos al siniestro del *Erika* que pueden haber contribuido a la reducción del número de pasajeros en 2000 en las rutas atendidas por Brittany Ferries entre el Reino Unido y Francia, como el aumento de la competencia de las aerolíneas económicas, la competencia de otros destinos de vacaciones y el mayor uso de la Internet como canal de venta que hace más fácil la comparación de precios y pone a disposición una selección más amplia de destinos de vacaciones. También se tomó nota de que el Director considera que es probable que el siniestro del *Erika* fuese una causa significativa del descenso del número de pasajeros que utilizaban las rutas de Brittany Ferries a Francia en el verano de 2000.
- 3.2.13 Se recordó que, en el contexto del siniestro del *Braer*, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 examinó en 1995 una reclamación presentada por P & O Scottish Ferries Ltd (P & O Ferries) por supuesta pérdida de ingresos de su servicio de transbordador de Aberdeen a Shetland como resultado de una reducción del número de turistas que visitaban las Islas Shetland y una reducción del volumen del flete. El Comité recordó asimismo que el demandante, que tenía su sede principal en Aberdeen, operaba la única línea de transbordador de pasajeros entre Shetland y

la tierra firme del Reino Unido. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 recordó asimismo que en su opinión no se cumplía el criterio de proximidad razonable, de que la actividad comercial del demandante no formaba parte integral de la actividad económica de Shetland, y que por consiguiente, se rechazaba la reclamación (documento FUND/EXC.44/17, párrafo 3.4.25). El Comité recordó que el Tribunal escocés de primera instancia había rechazado la reclamación de P & O Ferries por razón de que las pérdidas sufridas por el demandante no eran consecuencia directa de la contaminación por hidrocarburos sino más bien una consecuencia indirecta de la publicidad negativa que había marcado la imagen de las Islas Shetland como origen de productos pesqueros y destino de vacaciones, debiéndose esta publicidad negativa a la contaminación de los bienes propiedad de un tercero.

- 3.2.14 El Comité señaló que los destinos en Francia de las rutas de Brittany Ferries (Saint Malo, Roscoff, Caen y Cherburgo) estaban todos situados al norte de la zona afectada por el derrame pero que eran los únicos puertos que sirven desde el Reino Unido a la zona afectada desde donde hay acceso rápido y fácil por carretera a dicha zona. El Comité tomó nota que en opinión del Director, era dudoso, sin embargo, que la reclamación cumpla el criterio de proximidad geográfica en una interpretación estricta.
- 3.2.15 El Comité señaló que la gran mayoría de los pasajeros que utilizaban las travesías del oeste del canal a Saint Malo y Roscoff y en torno al 50% de los que utilizaban las travesías de la zona media del canal se encaminaban a destinos que se encontraban en o cerca de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. Señaló que Brittany Ferries había subrayado que tanto la compañía de transbordadores como su subsidiaria de turismo tenían relaciones contractuales con una serie de agencias de viajes de la zona afectada por el derrame, que también habían presentado reclamaciones admisibles de indemnización. Se señaló además que, en opinión del Director, el demandante dependía de la zona afectada.
- 3.2.16 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que, aunque la sede de la compañía y los puertos de destino se encontraban a cierta distancia de la zona afectada, la actividad comercial de la compañía formaba hasta cierto punto parte integral de la actividad económica de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos, ya que una proporción sustancial de los turistas que utilizan los transbordadores de la compañía visitaba la zona y constituían una contribución importante a la economía local.
- 3.2.17 Se recordó que en su 16ª sesión, celebrada en abril/mayo de 2002, el Comité Ejecutivo examinó la admisibilidad de las reclamaciones que habían sido presentadas por empresas de la industria del turismo (campamentos, hoteles, restaurantes, edificios históricos, museos y otras atracciones turísticas) que habían alegado pérdidas como resultado del siniestro del *Erika* pero que estaban a cierta distancia en el interior. Se recordó también que el Comité Ejecutivo había decidido evaluar por separado cada reclamación presentada por empresas situadas a cierta distancia de la costa a fin de determinar si existe un nexo causal entre las pérdidas o daños supuestamente sufridos y la contaminación de conformidad con las prácticas habituales del Fondo (documento 92FUND/EXC.16/6, párrafo 3.2.53).
- 3.2.18 Se señaló que el Director consideró que el enfoque adoptado por el Comité Ejecutivo en su sesión de abril/mayo de 2002 respecto a reclamaciones de empresas situadas a cierta distancia de la costa sería apropiado también respecto a la reclamación de Brittany Ferries y que la reclamación por pérdidas resultantes de una reducción del número de pasajeros en 2000, aunque probablemente no cumplía el criterio de proximidad geográfica en su interpretación estricta, sí cumplía el criterio de dependencia del recurso afectado y hasta cierto punto el criterio de formar parte integral de la actividad económica de la zona afectada por el derrame. Se señaló también que el Director opinaba que el demandante no tenía más que limitadas posibilidades de desviar a sus clientes a otros destinos y que consideraba por tanto que existía un nexo causal suficiente entre la contaminación de la costa atlántica francesa resultante del siniestro del *Erika* y la reducción del número de pasajeros transportados por la compañía en 2000. Se tomó nota de que por estas razones, el Director consideró que la parte de la reclamación relativa a las pérdidas resultantes de



la reducción del número de pasajeros era admisible en principio. Una delegación expresó la opinión que el caso de P & O Ferries en el contexto del siniestro del *Braer* no era un buen ejemplo ya que las cuestiones en litigio en el caso de Brittany Ferries eran diferentes.

- 3.2.19 Varias delegaciones expresaron la opinión de que las reclamaciones tanto por pérdidas económicas como por costos adicionales de comercialización eran admisibles en principio. Dichas delegaciones consideraron que no era necesario conceder la misma importancia a todos los criterios de admisibilidad del Fondo, y que si bien la reclamación no cumplía el criterio de proximidad geográfica, parecía haber cumplido los criterios relacionados con la dependencia económica, las oportunidades de fuentes alternativas de suministro y la integración en la actividad económica de la zona. Indicaron también que la clave era la existencia de un nexo causal directo entre los daños y la contaminación.
- 3.2.20 Algunas delegaciones señalaron que la reclamación presentada por Brittany Ferries era compleja y que el análisis del Director había demostrado que había otros factores aparte de la contaminación causada por el *Erika* que pudieran haber contribuido a la disminución del número de pasajeros en 2000. Dichas delegaciones consideraron que se tendría que examinar a fondo la reclamación para cerciorarse de que toda reducción del número de pasajeros se pudiese achacar al siniestro del *Erika* y de que no fuese simplemente parte de una tendencia a medio o a largo plazo o de que no estuviese dentro de la gama normal de fluctuaciones anuales. Una delegación manifestó que, para que sean admisibles reclamaciones de esta naturaleza debe existir en principio un nexo causal directo entre los daños y la contaminación.
- 3.2.21 En lo que respecta al punto relacionado con los costos adicionales de comercialización, algunas delegaciones señalaron que no se había consultado con el Fondo de 1992 en el momento en que se llevaron a cabo las campañas de comercialización, pero que se tenía que evaluar la cuestión con respecto a los criterios de admisibilidad para este tipo de reclamaciones que se exponen en los párrafos 3.3.23 y 3.3.24 del documento 92FUND/EXC.17/3 y que sería importante cerciorarse de que todo esfuerzo de comercialización fuese superior al que normalmente emprendería la empresa.
- 3.2.22 El Comité Ejecutivo decidió que como existía un nexo causal directo con respecto a diversos puntos de la reclamación la pérdida supuesta y la contaminación, la reclamación presentada por Brittany Ferries era admisible en principio. El Comité autorizó al Director a evaluar la cuantía admisible de la reclamación, teniéndose en cuenta particularmente si la reducción del número de pasajeros se produjo dentro de las fluctuaciones normales. Se encargó al Director que tuviese en cuenta todos los factores, incluidos los suscitados durante el debate, que pudiesen haber contribuido a las pérdidas.

#### *Situación de las reclamaciones*

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

Al 26 de junio de 2002 se habían presentado 6 206 reclamaciones de indemnización a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient establecida por el Fondo de 1992 y el asegurador P & I del propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual) por un total de FFr1 038 millones o €158 millones (£102 millones). Se habían evaluado 5 599 reclamaciones de un total de FFr819 millones o €125 millones (£81 millones) en un total de FFr427 millones o €65 millones (£41 millones). Por consiguiente, se había evaluado el 90% del número total de reclamaciones recibidas.

Se habían logrado acuerdos de liquidación con respecto a 4 211 reclamaciones. Las cuantías reclamadas ascendían a un total de FFr482 millones o €73 millones

(£47 millones), mientras que las cuantías de liquidación ascendían a un total de FFr342 millones o €52 millones (£34 millones).

Se habían rechazado setecientos dieciséis reclamaciones, de un total de FFr108 millones o €16 millones (£11 millones). Ciento treinta demandantes cuyas reclamaciones ascendían a un total de FFr37 millones o €5,6 millones (£3,6 millones) habían impugnado el rechazo y sus reclamaciones estaban siendo evaluadas de nuevo sobre la base de la documentación adicional que habían aportado los demandantes.

Se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 4 389 reclamaciones (incluidos pagos provisionales) por un total de FFr285 millones o €43 millones (£28 millones). Por consiguiente se habían efectuado pagos respecto del 71% de todas las reclamaciones. Unas 627 reclamaciones más, por un total de FFr219 millones o €33 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 seis de las ocho categorías se había evaluado más del 95% de todas las reclamaciones. Se había efectuado pagos con respecto a más del 70% de reclamaciones de todas las categorías. Aunque en el sector de turismo la mayor parte de las reclamaciones se habían presentado relativamente con retraso, se había evaluado el 95% de las reclamaciones en este sector.

Se habían presentado reclamaciones por un total de FFr124 millones o €19 millones (£11 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por el asegurador del propietario de buque, la Steamship Mutual. Unas 25 de estas reclamaciones, por un total de FFr46 millones o €7 millones (£4,5 millones), no se habían presentado a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones. Las reclamaciones restantes presentadas contra el fondo de limitación, por un total de FFr78 millones o €12 millones (£8 millones), también se habían presentado a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, pero por una cuantía menor (FFr44 millones o €6,7 millones (£4,3 millones)).

Unos 50 demandantes, que eran casi todos organismos públicos, habían presentado reclamaciones en diversos tribunales respecto a pérdidas o daños supuestos en el contexto de los reconocimientos judiciales. Estas reclamaciones, que ascendían a un total de FFr120 millones o €18 millones (£12 millones), incluida una por daños al medio ambiente de FFr59 millones o €9 millones (£5,8 millones), no se habían presentado ni a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones ni en el proceso de limitación.

- 3.2.24 El Comité Ejecutivo señaló con satisfacción el avance considerable que se había efectuado en la evaluación y el pago de reclamaciones.

#### *Prescripción de las reclamaciones*

- 3.2.25 El Comité señaló que en septiembre de 2002 el Director se proponía informar por separado a todos los que hubiesen presentado reclamaciones y con los que no se hubiesen alcanzado acuerdos para entonces acerca de las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 sobre prescripción. El Comité también señaló la opinión del Director de que en lo que respecta al siniestro del *Erika* pudiera haber incertidumbre en cuanto a la fecha a partir de la cual se inicia el plazo de prescripción para cada demandante (es decir, el día en que se produjo la pérdida del demandante respectivo). Asimismo se señaló que, habida cuenta

de esta incertidumbre, el Director debiera sugerir que los demandantes den por sentado que el plazo de prescripción se inicia el día del siniestro (a saber el 12 de diciembre de 1999) a fin de evitar el riesgo de que prescriban las reclamaciones.

- 3.2.26 Algunas delegaciones expresaron la opinión de que debieran desplegarse de inmediato esfuerzos para dar publicidad al período de prescripción. El Director manifestó que en su opinión no sería fructífero tomar medidas con respecto a esto durante los meses de vacaciones de julio y agosto.

*Nivel de pagos*

- 3.2.27 El Comité Ejecutivo recordó que había decidido que la conversión de 135 millones de DEG a francos franceses se debería efectuar basándose en el valor de dicha moneda con respecto al DEG el 15 de febrero de 2000 (documento 92FUNDEXC.6/5, párrafo 3.2.9) y que había respaldado el cálculo del Director de la conversión basándose en los tipos de cambio vigentes tal día, lo que supone que 135 millones de DEG equivalen a FFfr 211 966 881.
- 3.2.28 Se recordó que en su 16ª sesión, celebrada en abril/mayo de 2002, el Comité Ejecutivo había decidido que, en vista de las incertidumbres que quedaban en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles derivadas del siniestro del *Erika*, el nivel de pagos se mantuviese en el 80% de la pérdida o daño realmente sufrido por cada demandante, según las evaluaciones de los expertos del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.16/6, párrafo 3.2.25).
- 3.2.29 El Comité Ejecutivo señaló que tenía que considerar de nuevo cómo conseguir el equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pague 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.
- 3.2.30 Se recordó que se podía hacer caso omiso de las reclamaciones de TotalFina y el Gobierno francés a los efectos del examen del nivel de pagos por parte del Comité Ejecutivo, ya que se daría curso a estas reclamaciones solamente y en la medida en que todas las demás reclamaciones se hubiesen pagado íntegramente.
- 3.2.31 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que, aunque se había reducido la incertidumbre de los cálculos presentados en octubre de 2001, quedaba, en su opinión, cierta incertidumbre en cuanto a la cuantía total de reclamaciones admisibles del sector del turismo. El Comité asimismo señaló que era por tanto poco probable que la temporada turística de 2001 hubiese sido afectada por el siniestro del *Erika* en un grado significativo, pero que podía haber, con todo, reclamaciones admisibles relativas a dicha temporada de zonas en que todavía se emprendían operaciones de limpieza. Se señaló que la mayor parte de las reclamaciones de turismo relativas a la temporada turística de 2000 se habían presentado durante el periodo de abril a junio de 2001, que se habían presentado algunas reclamaciones por concepto de pérdidas durante la temporada turística de 2001 y que era posible que se presentasen más reclamaciones relativas a dicha temporada durante el final de la primavera/principios del verano de 2002.
- 3.2.32 Se tomó nota asimismo de que aún no se habían publicado las estadísticas oficiales de la temporada turística de 2001 pero que la información obtenida por los expertos del Fondo de 1992 indicaba que se había producido una recuperación en 2001 en comparación con 2000, si bien el número de visitantes durante la temporada turística de 2001 era inferior al de las cifras de 1999. También se tomó nota de que el Director creía, con todo, que era poco probable que hubiese un número importante de nuevas reclamaciones del sector de turismo respecto a 2001. Se recordó que se podían presentar reclamaciones contra el Fondo de 1992 hasta el final del plazo de prescripción, es decir, un plazo de tres años a partir de la fecha en que se produjeron los daños o un periodo de seis años a partir de la fecha del siniestro, y que dicho plazo de prescripción vencería el 12 de diciembre de 2002 como más pronto.

- 3.2.33 El Comité tomó nota de las estimaciones efectuadas por el Director del total de reclamaciones admisibles basándose en las reclamaciones presentadas a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y a la luz de la experiencia del Fondo de 1992 en cuanto a los niveles de liquidación. Se señaló que el Director calculaba que la cuantía total de las reclamaciones admisibles en el sector de turismo sería del orden de FFr550 - 600 millones o €84 - 91 millones (£54 - 59 millones) y que sería prudente una asignación adicional por campañas de comercialización de FFr50 millones o €8 millones (£5 millones). El Comité señaló además que la cuantía total de las reclamaciones admisibles en los sectores distintos al turismo se estimaba en FFr250 - 300 millones o €38 - 46 millones (£25 - 30 millones). Se señaló también que, basándose en estas estimaciones, el total de las reclamaciones admisibles sería del orden de FFr950 millones o €145 millones (£94 millones). El Comité recordó que la cuantía total disponible para la indemnización era de FFr1 211 966 811 o €184 753 149 (£114 millones). Sobre esta base, quedaría un margen de seguridad suficiente que permitiría al Fondo de 1992 elevar el nivel de los pagos al 100%.
- 3.2.34 El Comité Ejecutivo tomó nota además de que en opinión del Director existían también otros factores que daban pie a incertidumbres, es decir, las reclamaciones que no se habían presentado a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones sino que habían sido depositadas contra el fondo de limitación del propietario del buque por unos FFr46 millones o €7 millones (£4,5 millones), y reclamaciones presentadas en diversos tribunales en el contexto de reconocimientos judiciales en que las reclamaciones ascienden a un total de FFr120 millones o €18 millones (£17 millones). Asimismo se señaló que en opinión del Director el resultado de los reconocimientos judiciales pudiera redundar en nuevas reclamaciones y no era posible hacer una estimación de la magnitud de tales reclamaciones. Se señaló además, que quedaba un tiempo considerable antes de expirar el plazo de prescripción. Se señaló que en vista de estas incertidumbres, el Director proponía que el nivel de los pagos se mantuviese en el 80%.
- 3.2.35 La delegación francesa observadora se mostró de acuerdo en que el Fondo de 1992 tendría que lograr un equilibrio entre la importancia de que el Fondo pague indemnización lo antes posible y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso. Aquella delegación recalcó que sólo se sabría con certeza en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones admisibles después de que venza el plazo de prescripción de seis años a partir de la fecha del siniestro y del fin de todos los procesos judiciales, pero que no sería oportuno ser demasiado prudente.
- 3.2.36 La delegación francesa señaló que el índice de satisfacción en cuanto a las reclamaciones del sector de turismo liquidadas hasta la fecha era de un 60% y que sobre esta base la cuantía total de reclamaciones admisibles del sector de turismo se podía estimar en FFr450 millones. Asimismo se señaló que en meses recientes sólo se habían presentado unas pocas reclamaciones del sector turístico, y que la temporada turística de 2001 sólo tendría efectos marginales en la cuantía total de reclamaciones admisibles. Dicha delegación señaló que, si bien el Director había considerado oportuno prever una asignación de FFr50 millones para campañas de comercialización, las reclamaciones presentadas hasta ahora con respecto a tales campañas ascendían sólo a FFr25 millones y que por lo general dichas reclamaciones se evaluaban en cuantías relativamente bajas. Dicha delegación mencionó que las reclamaciones de sectores distintos al sector de turismo presentadas hasta la fecha ascendían a FFr300 millones y que el índice de satisfacción en este sector era de un 70%, que resultaría en una cuantía total admisible de FFr210 millones, lo que deja un margen de FFr90 millones en comparación con las estimaciones del Director. La delegación de Francia indicó que basándose en dichos supuestos la cuantía total de las reclamaciones admisibles pudiera estimarse en FFr700 millones, lo que deja un margen de seguridad de FFr500 millones.
- 3.2.37 La delegación francesa reconoció que había un riesgo adicional con respecto a las reclamaciones presentadas en los procesos de limitación pero indicó que se podía dar por sentado que dichas reclamaciones no se aceptarían al 100%. En lo que respecta a las reclamaciones presentadas en el contexto de los reconocimientos judiciales, por un total de FFr120 millones, la delegación francesa mencionó que dichas reclamaciones eran muy vagas y que en gran medida no iban

acompañadas de documentos justificativos y que, por lo tanto, era probable que la cuantía total admitida fuese considerablemente inferior.

- 3.2.38 La delegación francesa indicó que si las reclamaciones que no se habían presentado a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones se estimaban en FFr200 millones, la cuantía total de reclamaciones admisibles sería de FFr900 millones, y como resultado el margen de seguridad sería de FFr300 millones. En opinión de aquella delegación sería, por consiguiente, razonable incrementar el nivel de pagos al 100%. Se recalcó que una decisión de incrementar el nivel de pagos sería una señal importante de la ambición del Fondo de 1992 de indemnizar íntegramente a las víctimas.
- 3.2.39 Varias delegaciones se mostraron de acuerdo con las opiniones manifestadas por la delegación francesa y señaló que a medida que se iba aclarando la situación en cuanto a las reclamaciones pronto sería posible incrementar el nivel de pagos al 100%. No obstante, dichas delegaciones señalaron que independientemente de lo convincentes que eran los argumentos de la delegación francesa, se tenía que confiar al Director el análisis final de la situación.
- 3.2.40 El Director se mostró de acuerdo en que el análisis realizado por la delegación francesa era muy lógico, pero señaló que todavía faltaba tiempo antes de que venciera el plazo de prescripción de tres años y que siempre cabía la posibilidad de que se presentase un número considerable de reclamaciones inmediatamente antes del tercer aniversario del siniestro. Se mostró de acuerdo en que era importante no ser excesivamente prudente a la hora de evaluar el riesgo total del Fondo de 1992, pero indicó que sería imprudente no tener en cuenta los numerosos reconocimientos judiciales que se estaban llevando a cabo para determinar la magnitud de los daños que sufrieron algunos demandantes y el enfoque posible de los tribunales franceses con respecto a las reclamaciones por pérdidas puramente económicas. El Director también señaló que muchas de las reclamaciones pendientes, incluida la reclamación presentada por Brittany Ferries, eran sumamente complejas y entrañaban cuantías considerables, y que por estas razones había propuesto mantener el nivel de pagos al 80% por el momento.
- 3.2.41 Varias delegaciones indicaron que era importante que se notificase con antelación tanto a los demandantes como a los demandantes potenciales la fecha de vencimiento del plazo de prescripción de tres años y que el Fondo de 1992 cooperase a dicho efecto con el gobierno central y local así como con organismos locales.
- 3.2.42 El Comité Ejecutivo decidió que, a la luz de la incertidumbre que quedaba en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles resultantes del siniestro del *Erika*, se mantuviera el nivel de pagos al 80% de la cuantía de los daños realmente sufridos por cada demandante, según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo de 1992 y por la Steamship Mutual. También se decidió que se revisara el nivel de pagos en la 18ª sesión del Comité.

### 3.3. Zeinab

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Zeinab*, que constan en el documento 92FUND/EXC.17/4.

#### *Reclamaciones de indemnización*

- 3.3.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la Autoridad Portuaria de Dubai ha presentado reclamaciones por un total de US\$480 000 (£343 000) con respecto a los costos de medidas preventivas y limpieza, y que esta reclamación se liquidó en US\$454 000 (£312 000). Se tomó nota de que el Organismo Federal para el Medio Ambiente (FEA) ha presentado reclamaciones de US\$850 000 (£583 000) con respecto a las operaciones para extraer los hidrocarburos que quedaban en los restos del naufragio y los costos en que incurrió al responder a la contaminación por hidrocarburos. También se tomó nota de que los FIDAC habían evaluado las reclamaciones en un total de US\$795 000 (£545 000). Además se tomó nota de que se prevenían reclamaciones

del orden de US\$1,2 millones (£850 000) de la Municipalidad de Dubai con respecto a las operaciones de limpieza de la costa y que se esperaban más reclamaciones de las empresas petroleras locales que participaron en las operaciones de limpieza.

- 3.3.3 El Comité tomó nota de que al 1 de junio de 2002, los Fondos habían pagado un total de £346 000 en indemnización y honorarios de expertos jurídicos y otros. También se tomó nota de que sobre la base del reparto a partes iguales de las responsabilidades entre los Fondos de 1971 y de 1992, decidida por los órganos rectores del Fondo de 1971 y de 1992, cada Fondo había efectuado por tanto pagos de unas £173 000.

*Determinación de la suma deducible del Fondo de 1971 conforme a las condiciones de la cobertura de seguro*

- 3.3.4 El Comité recordó que, autorizado por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su sesión de octubre de 2000, el Fondo de 1971 adquirió un seguro para cubrir las responsabilidades del Fondo de 1971 por concepto de indemnización y compensación hasta 60 millones de DEG (£55 millones) por siniestro, menos la cuantía efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, así como los honorarios de expertos jurídicos y otros respecto a todos los siniestros que ocurriesen entre el 25 de octubre de 2000 y el 24 de mayo de 2002, fecha en que el Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor. El Comité recordó asimismo que, conforme a la póliza de seguro, el Fondo de 1971 debe cubrir una suma deducible de 250 000 DEG por cada siniestro.

- 3.3.5 El Comité tomó nota de que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971, en su 8ª sesión, había decidido que el tipo de cambio de DEG a libra esterlina el 12 de abril de 2001 era 1 DEG = £0,88130 y que por tanto la suma deducible conforme a la póliza de seguro sería £220 325 respecto al siniestro del *Zeinab* (documento 71FUND/AC.8/6, párrafo 3.5.6).

### 3.4 Siniestro en Suecia

*El siniestro*

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.17/5.
- 3.4.2 Se tomó nota de que entre el 23 de septiembre y el 9 de octubre de 2000, hidrocarburos persistentes llegaron a las orillas de dos islas al norte de Gotland en el Mar Báltico, y a varias islas del archipiélago de Estocolmo. El Comité tomó nota de que la Guardia Costera sueca, el Servicio de Rescate sueco y autoridades locales habían emprendido operaciones de limpieza.
- 3.4.3 El Comité tomó nota de que las investigaciones por parte de las autoridades suecas indicaron que los hidrocarburos podían haber sido descargados el 3 de septiembre de 2000 dentro de la Zona Económica Exclusiva de Suecia al este de Gotland, posiblemente del buque tanque de Malta *Alambra*, que había pasado por la zona a la hora supuesta del derrame de hidrocarburos en una travesía en lastre a Tallinn (Estonia). Se tomó nota además de que, según la Guardia Costera, los análisis de muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas corresponden a los de las muestras tomadas del *Alambra*. También se tomó nota de que el propietario del buque y el asegurador habían sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.

*Limitación de la responsabilidad*

- 3.4.4 El Comité tomó nota de que Suecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y que la cuantía de limitación aplicable al *Alambra* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era 32 684 760 DEG (£28 millones).

*Reclamaciones de indemnización*

- 3.4.5 El Comité tomó nota de que la Guardia Costera sueca había incurrido en costos por operaciones de limpieza de un total de SKr 1,1 millones (£72 000), que el Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, había incurrido en costos por operaciones de limpieza de un total de SKr4,1 millones (£270 000) y que la cuantía total de las reclamaciones era por tanto muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*.
- 3.4.6 El Comité tomó nota de que las autoridades suecas habían informado al Director que pensaban presentar sus reclamaciones de indemnización al propietario del buque pero que habían indicado además que, en caso de que no consiguieran recibir indemnización del propietario del buque, considerarían promover reclamaciones contra el Fondo de 1992. Se observó, no obstante, que a fin de poder obtener indemnización del Fondo de 1992, las autoridades tendrían que probar que los daños resultaron de un siniestro en que interviene un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.4.7 Se tomó nota de que la Guardia Costera sueca impuso una multa de SKr439 000 (£29 000) al propietario del *Alambra* en virtud de la Ley de 1980 sobre Medidas contra la contaminación procedente de los buques, pero que el propietario del buque había apelado contra esta decisión al Tribunal de la Ciudad de Estocolmo.
- 3.4.8 La delegación sueca manifestó que la apelación por parte del propietario del buque seguía pendiente, y que si bien el proceso de apelación no se relacionaba con la responsabilidad civil del propietario del buque, tenía que ver con la cuestión del origen de los hidrocarburos, y que las autoridades suecas esperaban por tanto el resultado del proceso antes de presentar sus reclamaciones de indemnización contra el propietario.
- 3.4.9 Una delegación llamó la atención sobre la semejanza del siniestro en Suecia y un siniestro en Alemania en 1996. Aquella delegación señaló que en ambos casos el demandante era un organismo público que podía permitirse esperar al resultado del proceso. Con todo, aquella delegación creía que el Fondo de 1992 probablemente sería afectado en otros siniestros de este tipo en el futuro, y que el Fondo tal vez tuviese que reconsiderar su política de exigir que el demandante promueva todos los recursos jurídicos contra el propietario del buque en tales casos si el demandante fuese una persona particular que padeciese dificultades económicas. Aquella delegación consideraba que en tales casos pudiera ser necesario que el Fondo tomara las medidas necesarias con el Club P & I correspondiente para asegurarse de efectuar pagos anticipados de indemnización.

3.5 *Slops*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.17/6 respecto al siniestro del *Slops*.

*Aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992*

- 3.5.2 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 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.8).
- 3.5.3 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, en su 11ª sesión celebrada en enero de 2001, había refrendado la opinión del Director de que no sería apropiado presentar a

arbitraje la cuestión de si era correcta la interpretación de los órganos rectores sobre las definiciones de 'buque' (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.3.13).

#### *Acciones judiciales*

- 3.5.4 El Comité tomó nota de que en octubre de 2001 dos compañías griegas entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia del Pireo (Grecia) contra el propietario nominativo del *Slops* reclamando indemnización por los costos de operaciones de limpieza y medidas preventivas por US\$1 677 432 (£1 143 500) y US\$858 987 (£585 500) (más intereses), respectivamente, y que los demandantes presentaron el auto judicial al Fondo de 1992 en enero de 2002.
- 3.5.5 El Comité tomó nota de que las compañías alegaban que el propietario del *Slops* les había encargado que emprendieran operaciones de limpieza y adoptasen medidas preventivas en respuesta al derrame de hidrocarburos, que habían informado diariamente al Ministerio griego de la Marina Mercante sobre las operaciones que se efectuaron durante un plazo de 37 días y que las operaciones fueron supervisadas por un experto contratado por el Fondo de 1992. El Comité tomó nota además de que las compañías manifestaron que habían solicitado al propietario del *Slops* que pagase los costos arriba mencionados pero que él no lo había hecho. Se observó que las compañías no se refirieron en su acción judicial al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que parecía que la acción se basaba en que el propietario del *Slops* no había cumplido sus obligaciones contractuales de pagar el costo de las operaciones.
- 3.5.6 Se recordó que la notificación al Fondo de 1992 de las acciones judiciales contra el propietario nominativo se rige por el Artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992 y que tal notificación se puede efectuar solamente si dicha acción se basa en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité tomó nota de que, como la acción no se basaba en dicho Convenio y que, además, no se habían cumplido las disposiciones del Código Procesal Civil griego sobre notificación de acciones judiciales, el Director había decidido que el Fondo de 1992 no debía intervenir en el proceso.
- 3.5.7 El Comité tomó nota de que en febrero de 2002, estas mismas compañías entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el Fondo de 1992 reclamando indemnización por el costo de las operaciones de limpieza y medidas preventivas por las mismas cuantías que en su acción contra el propietario nominativo, a saber por US\$1 677 432 (£1 143 500) y US\$858 987 (£585 500) (más intereses), respectivamente y que no se informó de estas acciones al Fondo de 1992 hasta junio de 2002.
- 3.5.8 Se tomó nota de que, en su alegato, las compañías habían manifestado que el *Slops* se construyó exclusivamente para el transporte marítimo de hidrocarburos (o sea que fue construido como petrolero), que contaba con un certificado de nacionalidad como buque y que aún estaba inscrito como petrolero en el Registro de buques del Pireo. También se tomó nota de que habían sostenido que incluso cuando el *Slops* funcionaba como unidad separadora de hidrocarburos (unidad de decantación de lavazas), flotaba en el mar y que su única finalidad era transportar hidrocarburos en su casco.
- 3.5.9 El Comité tomó nota de que las compañías habían manifestado que el propietario nominativo no tenía bienes aparte del *Slops*, el que había sido destruido por un incendio, ni siquiera poseía valor como chatarra y no tenía ningún seguro al que estaba obligado por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se tomó nota asimismo de que las compañías habían argumentado que habían adoptado todas las medidas razonables contra el propietario del *Slops*, a saber emprendido acción judicial contra el propietario, investigado la situación financiera del propietario, solicitado ante el tribunal el embargo de los bienes pertenecientes al propietario y solicitado que se le declarase en quiebra. Se tomó nota además de que habían sostenido que, como el propietario era manifiestamente incapaz de satisfacer sus reclamaciones, tenían derecho a la indemnización de sus costos como se especifica en el párrafo 3.5.7 supra.



3.5.10 El Comité Ejecutivo refrendó la opinión del Director de que las compañías no han facilitado en su alegato ninguna información que modificase la postura del Comité Ejecutivo a que se refiere el párrafo 3.5.2 de que el *Slops* no debería ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio del Fondo de 1992 y encargó al Director que en consecuencia presentara disconformidad con la acción judicial.

### 3.6 Neptank VII

3.6.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.17/7. Se tomó nota de que el 12 de junio de 2002 el buque tanque de combustible *Neptank VII* (1 937 AB), registrado en Singapur, que transportaba una carga de aproximadamente 3 100 toneladas de fueloil pesado y 200 toneladas de aceite diesel para motores marinos, entró en colisión con el buque de carga general *Hermion* (9 580 AB), registrado en Tailandia, cerca de la isla de Sentosa en el Estrecho de Singapur, en el puerto de Singapur. El Comité tomó nota además de que el abordaje provocó el escape de alrededor de 300 toneladas de fueloil pesado del *Neptank VII*.

3.6.2 El Comité tomó nota de que el propietario del buque y la Autoridad Marítima Portuaria de Singapur movilizaron las embarcaciones de lucha contra la contaminación para combatir el derrame. Se tomó nota de que no se había señalado la llegada de hidrocarburos a las zonas costeras de Singapur, pero que algunos hidrocarburos habían llegado a Malasia.

3.6.3 Se tomó nota de que Singapur es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992 y que la cuantía de limitación aplicable al *Neptank VII* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,6 millones). Asimismo se tomó nota de que Malasia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y había sido Parte en el Convenio del Fondo de 1971, pero que este último Convenio ya no estaba en vigor en el momento del siniestro.

3.6.4 El Comité tomó nota de que aún no había sido posible efectuar una evaluación de la cuantía total de las reclamaciones de indemnización pero que se prevé que los costes de limpieza no excederán del límite aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

3.6.5 El Director manifestó que, en vista del hecho de que era poco probable que la cuantía total de las reclamaciones surgidas del siniestro excediese del límite aplicable al *Neptank VII* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, no había necesidad de que el Comité Ejecutivo autorizase al Director a efectuar una liquidación final de las reclamaciones más allá de su autoridad general en virtud del Reglamento Interno.

## 4 Otros asuntos

### 4.1 Estado jurídico del Convenio del Fondo de 1992

El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.17/8 concerniente a la situación respecto a las ratificaciones del Convenio del Fondo de 1992. Se señaló que en la actualidad son 66 los Estados Miembros del Fondo de 1992, que 14 Estados habían depositado instrumentos de adhesión a los Convenios y que el Fondo de 1992 tendría 80 Estados Miembros en junio de 2003.

### 4.2 Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización por daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP)

4.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.17/9 relativa al sistema propuesto para identificar e informar de la carga sujeta a contribución conforme al Convenio SNP. El Comité recordó que, en la 6ª sesión extraordinaria de la

Asamblea, celebrada en abril/mayo de 2002, se había demostrado un prototipo no funcional de un sistema para identificar e informar de la carga sujeta a contribución.

4.2.2 El Comité tomó nota de que había sido desarrollado desde entonces un prototipo funcional, teniendo en cuenta las observaciones recibidas sobre el prototipo no funcional.

#### 4.3 Hora para comenzar las reuniones del Fondo de 1992

El Comité Ejecutivo refrendó la propuesta del Director de que las futuras reuniones de la Asamblea de 1992, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y los Grupos de Trabajo comenzasen a las 9.30 de la mañana el primer día de las reuniones respectivas.

#### 4.4 Presentación tardía de documentos

4.4.1 Una delegación se refirió a la presentación tardía del documento relativo al siniestro del *Nakhodka*, que había dejado a aquella delegación un tiempo insuficiente para considerar las cuestiones que se suscitaban en dicho documento.

4.4.2 El Director manifestó que, como sólo habían transcurrido dos meses desde la última sesión del Comité, era inevitable que a fin de reflejar las novedades los documentos se publicasen poco antes de la sesión actual. Reconoció que esto causaba dificultades a las delegaciones en sus preparativos para la reunión, pero sugirió que la política de publicar los documentos en el sitio en la Red el día de la impresión contribuía algo a aliviar las dificultades.

#### 4.5 Órgano de Auditoría

4.5.1 El Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 recordó al Comité Ejecutivo que la Asamblea del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 habían decidido en sus sesiones celebradas en octubre de 2001 establecer un Órgano de Auditoría conjunto, que estaría compuesto de siete miembros elegidos por la Asamblea del Fondo de 1992: uno en calidad de Presidente y cinco a título individual designados por los Estados Miembros y uno a título individual con conocimientos y experiencia especializados designado por el Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992.

4.5.2 Recordó asimismo al Comité que las elecciones al Órgano de Auditoría tendrían lugar en las sesiones de los órganos rectores en octubre de 2002 y que las candidaturas de los candidatos, acompañadas de su currículum vitae, deberán presentarse al Director a más tardar el 2 de septiembre de 2002.

4.5.3 A fin de garantizar la independencia de los miembros del Órgano de Auditoría el Presidente de la Asamblea sugirió que los Estados Miembros tal vez desearan considerar proponer candidatos externos a sus propios países y que los candidatos podían ser propuestos por grupos de Estados.

4.5.4 El Director manifestó que facilitaría una circular a los Estados Miembros llamándoles la atención sobre el hecho de que las candidaturas para el Órgano de Auditoría debieran presentarse a más tardar el 2 de septiembre de 2002.

### 5 Aprobación del Acta de las Decisiones

El proyecto de Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, tal y como figura en el documento 92FUND/EXC.17/WP.1, se aprobó a reserva de determinadas enmiendas.

---