



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

COMITÉ EJECUTIVO
18ª sesión
Punto 6 del orden del día

92FUND/EXC.18/14
18 octubre 2002
Original: INGLÉS

ACTA DE LAS DECISIONES DE LA DECIMOCTAVA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada el 14 y el 18 de octubre 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.18/1.

2 Examen de los poderes de los representantes

2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

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

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 regla.

aproximadamente £845 000), y que se habían notificado las acciones judiciales al Fondo de 1992. Asimismo se recordó que el propietario del buque y su asegurador habían sostenido que los hidrocarburos contaminantes no procedían del *Kuzbass*. También se recordó que el Fondo de 1992 intervino en el proceso a fin de proteger sus intereses.

- 3.2.3 El Comité tomó nota de que en abril de 2002 el Tribunal pidió a todas las partes que presentaran un resumen de sus respectivas posturas, y que los abogados del Fondo de 1992 preparaban un resumen de borrador en consulta con las autoridades alemanas.
- 3.2.4 El Comité tomó nota también de que el 14 de junio de 2002 la República Federal de Alemania había entablado una acción contra el Fondo de 1992 a fin de impedir que caducara su reclamación contra el Fondo al expirar el plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro que se indica en el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992. Además se tomó nota de que el Fondo había solicitado al Tribunal que suspendiera el proceso respecto a esta acción, en espera del resultado de la acción de la República Federal de Alemania contra el propietario del buque y su asegurador.

3.3 *Nakhodka*

Reclamaciones de indemnización

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información concerniente a las novedades con respecto al siniestro del *Nakhodka*, que consta en el documento 92FUND/EXC.18/4 (véase documento 71FUND/AC.9/13/5). Se tomó nota de que se habían recibido 458 reclamaciones, por un total de ¥36 045 millones (£192 millones) y que se habían liquidado todas las reclamaciones por un total de ¥26 089 892 682 (£139 millones).
- 3.3.2 Se tomó nota de que las reclamaciones de los organismos públicos japoneses respecto a las operaciones de limpieza se liquidaron el 30 de agosto de 2002 en un total de ¥1 887 millones (£10 millones) y que las reclamaciones del Centro de Prevención de Desastres Marítimos del Japón (JMDPC) relativas a la construcción y retirada de una calzada se liquidaron también el 30 de agosto de 2002 en la cuantía aprobada por los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 en sus sesiones de abril/mayo de 2002 más intereses, o sea un total de ¥2 048 millones (£11 millones). También se tomó nota de que las cuantías de liquidación fueron pagadas íntegramente al Gobierno japonés y el JMDPC el 10 de septiembre de 2002, el 80% por el Fondo de 1992 y el 20% por el asegurador P & I del propietario del buque, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club).
- 3.3.3 El Comité tomó nota asimismo de que los pagos efectuados por los Fondos a los demandantes ascendían a un total de ¥20 361 millones (£111 millones) y los pagos efectuados por el propietario del buque y el UK Club ascendían a US\$5 millones (£3,2 millones) más ¥2 867 millones (£15 millones).

Acciones judiciales en los tribunales japoneses

- 3.3.4 El Comité recordó que, conforme a las decisiones de los órganos rectores, 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 recuperar las sumas que pagaran los Fondos por concepto de indemnización.

Solución global

- 3.3.5 Se recordó que, en sus sesiones de abril/mayo de 2002 los órganos rectores habían aprobado la siguiente propuesta con respecto a un acuerdo global que formuló 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 adeudaba a todos los demandantes.
 - 4 El UK Club reintegraría a los FIDAC aproximadamente ¥5 200 millones (£27,8 millones), que es la cuantía que había de pagar el Club a los Fondos tras el pago por el Club del saldo del 20% que adeudaba a los demandantes.
 - 5 Los costos conjuntos en los que incurrieran 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.
- 3.3.6 Se recordó que, como consecuencia del acuerdo global propuesto, los FIDAC recuperarían aproximadamente ¥5 203 millones (£27,8 millones) y ahorrarían alrededor de ¥2 500 millones (£13,3 millones) al no haber incrementado sus pagos sobre el 80% de las cuantías de liquidación, y que los Fondos tendrían una contribución de £3,9 millones aproximadamente para sufragar gastos conjuntos.
- 3.3.7 Se recordó también que los órganos rectores autorizaron al Director a concluir un acuerdo de solución a condición de que en él se incluyesen los elementos expuestos en el párrafo 3.3.5 supra, y 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). Se recordó además que los órganos rectores decidieron que los FIDAC retirasen sus acciones contra el Registro Marítimo Ruso.
- 3.3.8 El Comité tomó nota de que los FIDAC, Prisco Traffic Limited y el UK Club concluirían un acuerdo de liquidación por el que el UK Club pagaría el saldo del 20% a todos los demandantes excepto los organismos públicos japoneses y el JMDPC, que ya habían recibido un pago íntegro. También se tomó nota de que el acuerdo todavía no había sido firmado por las partes ya que aún no se habían cumplido las condiciones para la retirada de la acción de los Fondos contra Primorsk. También se tomó nota, no obstante, de que el UK Club ya había comenzado a pagar el saldo del 20% a los demandantes y que preveía que el pago del UK Club a los Fondos se efectuara antes del 1 de noviembre de 2002.

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

- 3.3.9 Se recordó que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había decidido en su sesión de julio de 2002 que la conversión a yen japonés de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1971 (58 412 000 DEG) se efectuase empleando el tipo de cambio entre el DEG y el yen japonés el 19 de febrero de 1997, fecha en la que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 adoptó el Acta de las Decisiones de la sesión en la que el Comité adoptó la decisión de autorizar al Director a efectuar las liquidaciones finales de las reclamaciones (véase documento 71FUND/AC.8/6, párrafo 3.3.20), y que empleando esta fecha de conversión, la cuantía pagadera por el Fondo de 1971 (58 412 000 DEG) equivalía a ¥10 022 856 668.

Distribución entre los Fondos de 1971 y de 1992 de la cuantía recuperada sobre la base de la solución global

- 3.3.10 El Comité recordó que en sus sesiones de julio de 2002 los órganos rectores examinaron la cuestión de la base sobre la cual debían distribuirse los beneficios financieros de la solución

global entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971. Se recordó que el Director había propuesto que los beneficios financieros se distribuyeran entre ambos Fondos en proporción a sus responsabilidades máximas en virtud de los Convenios respectivos, a saber 58 412 000 DEG (43,783%) y 75 millones de DEG (55,217%), respectivamente.

- 3.3.11 Se recordó también que varias delegaciones, si bien estaban de acuerdo con la propuesta, expresaron preocupación por que su adopción pudiese sentar un precedente que redundase en una distribución no equitativa de las cuantías recobradas en casos futuros. Se recordó asimismo que algunas delegaciones habían considerado 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.
- 3.3.12 El Comité recordó que la delegación japonesa se había referido 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. También se recordó que la delegación japonesa había sostenido que el artículo 36 *bis* b) y c) del Convenio del Fondo de 1992 dispone que 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, y que una interpretación natural de estas disposiciones llevaría a la conclusión de que toda recuperación de fondos relativa al siniestro que ocurriera durante el periodo transitorio debería ser reembolsada primero al Fondo de 1992.
- 3.3.13 El Comité recordó que 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 resultas de una acción satisfactoria de recurso y que una distribución más equitativa de las cuantías recuperadas sería sobre la base del pago respectivo de cada Fondo.
- 3.3.14 Asimismo se recordó que los órganos rectores habían decidido aplazar sus decisiones respecto a la distribución de las sumas recuperadas de resultas de la solución global y habían encargado al Director que llevase a cabo un nuevo estudio de las opciones disponibles y sus consecuencias para ambos Fondos (documentos 92FUND/EXC.17/10, párrafo 3.1.23 y 71FUND/AC.8/6, párrafo 3.3.27).
- 3.3.15 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.18/4/1 (véase documento 71FUND/AC.9/13/5/1) presentada por la delegación japonesa reafirmando el parecer de dicha delegación de que toda cuantía recuperada en relación con un siniestro ocurrido durante el periodo de transición se debería reembolsar primero al Fondo de 1992. Se observó que, en opinión de aquella delegación, la palabra ‘distribución’ no era apropiada, ya que el Fondo de 1992 debe considerarse como Fondo de último recurso respecto a los pagos de indemnización, estando obligado el Fondo de 1992 a efectuar pagos sólo si, y en la medida en que no se dispusiera de suficiente dinero procedente del Fondo de 1971 para todas las reclamaciones.
- 3.3.16 El Comité también tomó nota del análisis del Director que se presenta en la sección 6.2 del documento 92FUND/EXC.18/4 (véase documento 71FUND/AC.9/13/5). El Comité tomó nota de que el Director estaba de acuerdo con la declaración de una delegación en las sesiones de julio de 2002 en el sentido de 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 resultas de una acción satisfactoria de recurso y que, en su opinión, no existen disposiciones en los Convenios del Fondo aplicables a la cuestión objeto de examen. El Comité también tomó nota de que el Director había propuesto que la decisión fuese tal que garantice una distribución justa entre los Fondos.
- 3.3.17 Se tomó nota de que los FIDAC habrían pagado, si no fuera por la solución global, hasta la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992, o sea 135 millones de DEG o

¥23 164 515 000 y que, de esa cuantía, el Fondo de 1971 habría pagado ¥10 022 856 668 (43,268%) y el Fondo de 1992 ¥13 141 658 332 (56,732%). El Comité también tomó nota de que, como resultado de la solución global, los FIDAC pagarían sólo ¥20 288 915 844, suma de la cual el Fondo de 1971 había pagado ¥10 022 856 668 (49,401%) y el Fondo de 1992 ¥10 266 059 176 (50,599%).

- 3.3.18 Se observó que, en opinión del Director, el planteamiento que había sido sugerido por algunas delegaciones, indicado en el párrafo 3.3.11 supra, era, como cuestión de principio, más apropiado que su propuesta original, y que, si la cuantía total de las reclamaciones reconocidas derivadas del siniestro fuese muy inferior a 135 millones de DEG, ese planteamiento sería claramente más equitativo que su propuesta original. Con todo, se observó que, en el caso presente, para agilizar los trámites administrativos, el Fondo de 1992 y el UK Club acordaron que el Fondo de 1992 continuase los pagos a prorrata al 80% y que el Club pagase el saldo del 20% de todas las reclamaciones liquidadas, aunque, en términos estrictos, sobre la base de la cuantía total de las reclamaciones liquidadas, el Fondo de 1992 debía haber efectuado pagos a prorrata al 88,787% (es decir hasta el límite del Fondo de 1992) y el Club debía haber pagado el saldo del 11,213%, con el resultado neto de que a los FIDAC se les hubiera reembolsado una cuantía mayor del Club sobre la base de la distribución acordada de responsabilidades entre el UK Club y los Fondos (42:58).
- 3.3.19 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que, si bien serían justas ambas opciones indicadas en el párrafo 3.3.18 anterior, en este caso era preferible su propuesta original, es decir que los beneficios financieros de la solución global se distribuyesen en proporción a las responsabilidades respectivas de los dos Fondos, con el resultado de que el Fondo de 1971 recibiera el 43,268% y el Fondo de 1992 el 56,732% de dichos beneficios.
- 3.3.20 Varias delegaciones expresaron la opinión de que, como los Convenios no dan orientación sobre cómo se debe distribuir entre los dos Fondos el dinero recobrado, constituye deber del Comité Ejecutivo escoger la solución más equitativa. Aquellas delegaciones estaban de acuerdo con la propuesta del Director por razón de que todos los acreedores deben ser tratados igual sobre la base de las responsabilidades cumplidas. Sin embargo, dichas delegaciones también expresaron la opinión de que toda decisión adoptada respecto al siniestro del *Nakhodka* no debe ser tomada como precedente, y que los casos futuros tendrían que ser considerados según sus propios fundamentos.
- 3.3.21 La delegación que, en la sesión de julio de 2002, propuso que los beneficios financieros se repartiesen sobre la base de los pagos efectivamente realizados por los Fondos respectivos, estuvo de acuerdo con que, habida cuenta del debate, resultaba apropiado en este caso particular que el dinero recobrado como resultado de la solución global se distribuyese en proporción a las responsabilidades respectivas de los dos Fondos.
- 3.3.22 El Comité Ejecutivo tomó nota de que los FIDAC habían incurrido en costos por un total de unos £8,9 millones en relación con el funcionamiento de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Kobe, montada conjuntamente por los FIDAC y el UK Club, y en general con el proceso de tramitación de las reclamaciones y que el UK Club también había incurrido en tales costos. Se observó que, como estos costos son en general costos conjuntos comprendidos dentro del sentido del Memorando de Acuerdo firmado por los FIDAC y el Grupo Internacional de Clubes P & I, conforme al acuerdo de solución global, deben ser distribuidos entre el UK Club y los FIDAC a razón de 42:58. Se observó también que esta distribución se efectuaría tan pronto se hubiera concluido el acuerdo entre los Fondos y el Club sobre las cuantías respectivas de los costos conjuntos. Se observó asimismo que los FIDAC y el propietario del buque/UK Club habían incurrido en gastos considerables en relación con las diversas acciones judiciales, y que conforme al acuerdo de solución global cada parte debe correr con sus propias costas judiciales.
- 3.3.23 El Comité decidió que los beneficios financieros de la solución global se repartiesen en proporción a las responsabilidades respectivas de los dos Fondos, con el resultado de que el

Fondo de 1971 recibiera el 43,268% y el Fondo de 1992 el 56,732% de dichos beneficios. El Comité decidió asimismo que todos los costos sufragados por los Fondos fuesen repartidos entre ellos sobre la misma base.

- 3.3.24 El Comité tomó nota de que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había adoptado la misma decisión, en su 9ª sesión, respecto a la distribución entre los dos Fondos de los beneficios financieros de la solución global (véase documento 71FUND/AC.9/20, párrafo 15.6.23).
- 3.3.25 El Comité consideró cómo debe hacerse la distribución de los beneficios financieros de los recursos judiciales conjuntos en un caso similar e hipotético que involucre al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario propuesto. Se acordó que la cuestión de la distribución de los beneficios resultantes de un recurso conjunto incoado por el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario, así como la distribución de la carga financiera si no prosperase la acción, pudiera ser examinada por los órganos rectores respectivos cuando decidan que se ha de incoar recurso, a la luz de las circunstancias concretas del caso.

Lecciones aprendidas del siniestro del Nakhodka

- 3.3.26 El Comité tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.18/4/2 presentada por la delegación japonesa y en el documento 92FUND/EXC.18/4/Add.2 presentado por el Director.
- 3.3.27 El Comité tomó nota de que en su documento la delegación japonesa había llamado la atención sobre la necesidad de mejorar el proceso de tramitación y liquidación de reclamaciones basándose en las lecciones aprendidas del siniestro del *Nakhodka*. Aquella delegación se refirió en particular a la necesidad de considerar mejores maneras de emplear inspectores y también propuso que el Manual de Reclamaciones tuviese ejemplos de las evaluaciones de las reclamaciones.
- 3.3.28 El Comité tomó nota de que el Director había señalado en su documento que era política del Fondo examinar las lecciones aprendidas de siniestros y que algunas experiencias obtenidas del siniestro del *Nakhodka* ya habían sido tenidas en cuenta en la organización de la tramitación de reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*.
- 3.3.29 Varias delegaciones acogieron la propuesta de la delegación japonesa ya que, en opinión de dichas delegaciones, era importante acelerar el proceso de tramitación de reclamaciones para reducir la carga sobre los demandantes lo antes posible después de un siniestro. Algunas delegaciones sugirieron que el Manual de Reclamaciones tal vez no fuese la publicación más apropiada para facilitar asesoramiento a los demandantes, y que podría ser útil un documento menos formal que explique a los demandantes cómo evalúan los Fondos las reclamaciones y por qué se necesita determinada documentación a fin de que dichos Fondos puedan llevar a cabo esas evaluaciones.
- 3.3.30 Una delegación consideraba que era necesario editar un compendio de la experiencia de los Fondos en la tramitación de reclamaciones, que facilitara a los demandantes en potencia orientación práctica sobre la presentación de las reclamaciones. Aquella delegación consideraba asimismo que la cuestión de acelerar la tramitación de las reclamaciones podría ser examinada por el Grupo de Trabajo Intersesiones, ya que una manera de lograrlo era aplicar alternativas a los procedimientos de solución de controversias.
- 3.3.31 Se hizo referencia al documento que había sido preparado por la Secretaría en 1993 para el 7º Grupo de Trabajo Intersesiones del Fondo de 1971 (documento FUND/WGR.7/3), que contiene un examen de las decisiones sobre la admisibilidad de las reclamaciones hecho durante el periodo 1979-1993. Se sugirió que se actualizase aquel documento.

- 3.3.32 Una delegación llamó la atención sobre el Manual de la OMI relativo a la contaminación por hidrocarburos, Sección IV, Lucha contra los derrames de hidrocarburos, que brinda asesoramiento práctico sobre la interfaz entre las reclamaciones y el funcionamiento de los Fondos.
- 3.3.33 El Comité refrendó la propuesta del Director de que este presentase un informe a los órganos rectores en sus sesiones de octubre de 2003 sobre los puntos suscitados por la delegación japonesa y otras cuestiones afines después de un nuevo examen sobre qué lecciones se podían aprender del siniestro del *Nakhodka*. También se invitó al Director a presentar un documento en la próxima reunión del 3^{er} Grupo de Trabajo Intersesiones del Fondo de 1992 sobre cuestiones que podrían ser de utilidad para ser consideradas por el Grupo.

3.4 Erika

- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Erika* que se presentan en los documentos 92FUND/EXC.18/5 y 92FUND/EXC.18/5/Add.1.

Situación de las reclamaciones

- 3.4.2 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre la situación respecto a las reclamaciones presentadas a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones establecida por el asegurador P & I del propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual), y el Fondo de 1992 como sigue:

Al 11 de octubre de 2002, se habían recibido 6 333 reclamaciones de indemnización por un total de FFr1 068 millones o €163 millones (£103 millones). Se habían evaluado cinco mil setecientos sesenta reclamaciones por un total de FFr891 millones o €136 millones (£86 millones) en un total de FFr461 millones o €70 millones (£44 millones). Por consiguiente, se había evaluado el 91% del número total de reclamaciones recibidas.

Se habían rechazado setecientos treinta y seis reclamaciones, por un total de FFr127 millones o €19 millones (£12 millones). Ciento cuarenta demandantes cuyas reclamaciones ascendían a un total de FFr38 millones o €5,7 millones (£3,6 millones) habían impugnado el rechazo y sus reclamaciones estaban siendo evaluadas de nuevo sobre la base de la documentación adicional que han aportado los demandantes.

Se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 4 650 reclamaciones (incluidos pagos provisionales) por un total de FFr316 millones o €48 millones (£30 millones), del que la Steamship Mutual había pagado FFr84 millones o €13 millones (£8 millones) y el Fondo de 1992 FFr232 millones o €35 millones (£22 millones). Con ello se habían efectuado pagos respecto al 73% de todas las reclamaciones.

Quinientas setenta y tres reclamaciones por un total de FFr177 millones o €27 millones (£17 millones) estaban en vías de ser evaluadas o a la espera de que los demandantes facilitaran más información necesaria para completar la evaluación.

- 3.4.3 Se tomó nota de que se habían presentado reclamaciones por un total de FFr124 millones o €19 millones (£12 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por la Steamship Mutual y que unas 30 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. Se tomó nota también de que las reclamaciones restantes presentadas contra el fondo de limitación, por un total de FFr78 millones o €12 millones (£8 millones), también se han presentado a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, pero por una cuantía menor (FFr44 millones o €6,7 millones (£4,3 millones)). No obstante, el Comité tomó nota de que la mayoría de las reclamaciones de este último grupo han sido liquidadas, y parece por tanto que

estas reclamaciones contra el fondo de limitación deben ser retiradas en la medida en que se relacionan con la misma pérdida o daños.

- 3.4.4 Se tomó nota de que varias comunas y otros órganos públicos han cursado solicitudes a diversos tribunales de que se deben efectuar reconocimientos judiciales ('expertises judiciaires') para determinar los daños por ellos sufridos y que no era posible determinar las cuantías que serán evaluadas como consecuencia de dichos reconocimientos. Se tomó nota además de que unos 70 demandantes, que son casi todos organismos públicos, han presentado reclamaciones en diversos tribunales respecto a pérdidas o daños supuestos en el contexto de los reconocimientos judiciales mencionados y que estas reclamaciones, que ascienden a un total de FFr135 millones o €21 millones (£13 millones), incluida una por daños al medio ambiente de FFr59 millones o €9 millones (£5,8 millones), no se han presentado a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones ni en el procedimiento de limitación.
- 3.4.5 El Comité tomó nota además de que diez demandantes han incoado acciones judiciales contra el Fondo de 1992 por reclamaciones de un total de € 150 000 (£1 365 000), ocho de ellas del sector del turismo y dos del sector de pesca, y que estas reclamaciones habían sido rechazadas por el Fondo de 1992 ya fuera porque no eran admisibles en principio o porque los demandantes no habían probado que hubieran sufrido pérdidas como consecuencia del siniestro del *Erika*.
- 3.4.6 El Comité tomó nota también de que se esperaba que varias reclamaciones fuesen presentadas a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones o al Tribunal durante el periodo anterior al 12 de diciembre de 2002.

Prescripción

- 3.4.7 El Comité recordó que, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, los derechos a indemnización del propietario del buque y su asegurador prescribirán si la acción judicial no es interpuesta dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño (Artículo VIII). También se recordó que, en lo que se refiere al Convenio del Fondo de 1992, el derecho a las indemnizaciones del Fondo de 1992 caduca a menos que el demandante o bien inicie acción judicial contra el Fondo dentro de este plazo de tres años o bien notifique al Fondo dentro de ese plazo una acción judicial contra el propietario del buque o su asegurador (Artículo 6). Asimismo se recordó que ambos Convenios prevén asimismo que de ningún modo se podrá interponer una acción judicial transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro.
- 3.4.8 Se observó que durante septiembre de 2002 el Fondo de 1992 informó individualmente a todos aquellos que habían presentado reclamaciones a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y con los cuales no se había alcanzado solución para entonces acerca del asunto de la prescripción. Se observó también que tal vez haya incertidumbre acerca de la fecha en que comienza a transcurrir el plazo de tres años de la prescripción para cada demandante (es decir la fecha en que ocurrieron los daños o pérdida del respectivo demandante) y que, en vista de la incertidumbre acerca de la fecha en que comienza el plazo de prescripción, el Director sugirió que los demandantes asuman que el plazo de prescripción comienza en la fecha del siniestro (es decir el 12 de diciembre de 1999), a fin de evitar todo riesgo de que prescriban las reclamaciones.

Nivel de pagos

- 3.4.9 Se recordó que el Comité Ejecutivo había decidido en su 13ª sesión, celebrada en junio de 2001, incrementar el nivel de pagos del 60% al 80% de la cuantía de la pérdida o daños de hecho sufridos por los respectivos demandantes (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.2.42). Se recordó también que, en sus sesiones de octubre de 2001, abril/mayo de 2002 y julio de 2002, el Comité Ejecutivo había decidido que, en vista de las incertidumbres que quedaban en cuanto al nivel de reclamaciones admisible derivadas del siniestro del *Erika*, el nivel de los pagos se mantenga en el 80% (documentos 92FUND/EXC.14/12, párrafo 3.4.49, 92FUND/EXC.16/6, párrafo 3.2.25 y 92FUND/EXC.17/10, párrafos 3.2.31-3.2.34).

- 3.4.10 El Comité tomó nota de que debería 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 por contaminación debidos a hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso.
- 3.4.11 El Comité Ejecutivo recordó que se puede hacer caso omiso de las reclamaciones de TotalFina y el Gobierno francés a los efectos del examen del nivel de pagos por el Comité, ya que se dará curso a estas reclamaciones solamente y en la medida en que todas las demás reclamaciones hayan sido pagadas íntegramente.
- 3.4.12 Se observó que, aunque se han reducido considerablemente las incertidumbres inherentes a las estimaciones de las pérdidas admisibles del sector de turismo, quedan, en opinión del Director, algunas incertidumbres en cuanto a la cuantía total de reclamaciones admisibles de ese sector. Se observó también que solamente ha presentado reclamaciones el 21% de las empresas en los departamentos afectados de las que se sabe que han sufrido una reducción del giro comercial sobre la base de las declaraciones de IVA.
- 3.4.13 El Comité tomó nota de que, basándose en las reclamaciones presentadas a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, el Director calcula que la cuantía total de las reclamaciones admisibles en el sector de turismo será del orden de FFr550 – 600 millones o €84 – 91 millones (£53 – 58 millones) y que deben preverse otros FFr50 millones o €8 millones (£5 millones) por campañas de comercialización. Asimismo se tomó nota de que la cuantía total de las reclamaciones admisibles en los sectores distintos del turismo se estima en FFr250 – 300 millones o €38 – 46 millones (£24 – 29 millones) y que, basándose en estas estimaciones, el total de las reclamaciones admisibles sería del orden de FFr950 millones o €145 millones (£92 millones). El Comité tomó nota además de que la cuantía total disponible para la indemnización es FFr1 211 966 811 o €184 763 149 (£117 millones) y que sobre esta base quedaría, en opinión del Director, un margen de seguridad suficiente que permitiría al Fondo de 1992 elevar el nivel de los pagos al 100%.
- 3.4.14 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que existen, sin embargo, otros factores que dan pie a incertidumbres. Se observó que han sido depositadas contra el fondo de limitación del propietario del buque reclamaciones que no se han presentado a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, por unos FFr46 millones o €7 millones (£4,5 millones), que el resultado de los reconocimientos judiciales puede redundar en nuevas reclamaciones y que han de tenerse en cuenta las acciones presentadas en diversos tribunales contra el Fondo de 1992 en las que las reclamaciones ascendieron a un total de FFr135 millones o €21 millones (£13 millones). El Comité tomó nota también de que los tribunales franceses podrían adoptar un criterio más flexible en sus interpretaciones de los 'daños por contaminación' que una interpretación basada en los criterios de admisibilidad aplicados por el Fondo de 1992. Se tomó nota también de que todavía queda algún tiempo antes de expirar el plazo de prescripción y es posible que surja un número importante de nuevas reclamaciones antes de expirar ese plazo. El Comité tomó nota de la propuesta del Director de que, en vista de estas incertidumbres, el nivel de los pagos se mantenga en el 80% de la cuantía de los daños efectivamente sufridos por los respectivos demandantes, evaluados por los expertos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, y que el nivel de los pagos sea revisado en la 20ª sesión del Comité Ejecutivo, que tendrá lugar a principios de 2003.
- 3.4.15 La delegación observadora francesa reiteró su postura en la sesión del Comité Ejecutivo de julio de 2002 y manifestó que, si bien era necesario ser precavidos para evitar un pago en exceso, también era necesario evitar ser demasiado cautos. A este respecto aquella delegación señaló que más de 5 700 reclamaciones, o sea el 91% de las presentadas, habían sido evaluadas en menos de FFr500 millones, dejando para las restantes, que eran unas 500, una suma superior a FFr700 millones. Aquella delegación manifestó que el número de nuevas reclamaciones presentadas había disminuido considerablemente y que, en lo que se refiere a determinados tipos

de reclamaciones, existían repeticiones. La delegación francesa concluyó que ya existía un margen de seguridad suficiente para permitir un incremento del nivel de los pagos al 100%.

- 3.4.16 Varias delegaciones expresaron aprobación por las opiniones expresadas por la delegación francesa, pero consideraron que, en vista de las incertidumbres que quedaban respecto a la situación de las reclamaciones mencionada por el Director, y toda vez que el plazo de prescripción de tres años caducaría en diciembre de 2002, sería prudente aplazar toda decisión de incrementar el nivel de los pagos hasta principios de 2003.
- 3.4.17 El Comité tomó nota de que el Director creía que la situación sería mucho más clara después de expirar el plazo de prescripción de tres años y que esperaba que fuese posible incrementar el nivel de los pagos al 100% en la sesión del Comité en febrero de 2003.
- 3.4.18 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 los demandantes respectivos, según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual. También se decidió que se revisara el nivel de pagos en la 20ª sesión del Comité.

Recursos

- 3.4.19 El Comité tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.18/5/Add.2.
- 3.4.20 El Comité recordó que la política de los FIDAC respecto a los recursos, estipulada por los órganos rectores, puede resumirse así:

La política de los Fondos consiste en interponer recurso siempre que sea pertinente. En cada caso los Fondos han de considerar si, sobre la base del derecho nacional aplicable, sería posible recuperar, del propietario del buque o de otras partes, cualesquiera cuantías que dichos Fondos hayan pagado a las víctimas. Si están en juego cuestiones de principio, la cuestión de las costas no debe ser el factor decisivo para los Fondos a la hora de considerar si han de entablar acción judicial. La decisión de los Fondos sobre si han de entablar tal acción debe tomarse caso por caso, habida cuenta de la perspectiva de éxito dentro del sistema jurídico en cuestión.

- 3.4.21 El Comité recordó que un juez de instrucción de París está efectuando una investigación penal sobre la causa del siniestro y que durante 2000 se presentaron acusaciones contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la compañía gestora (Panship Management and Services Srl), la propia compañía gestora, el gerente adjunto del Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña, la sociedad de clasificación (RINA) y uno de los gerentes de RINA. Asimismo se recordó que en diciembre de 2001 se presentaron cargos contra TotalFina y algunos de sus ejecutivos basados en el informe de un experto designado por el juez de instrucción. Se observó que aún no se ha concluido la investigación penal.
- 3.4.22 Se tomó nota de que, a petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque había designado un grupo de cuatro expertos para investigar la causa del siniestro ('expertise judiciaire') y que el Fondo de 1992 seguía las investigaciones del Tribunal a través de sus abogados y expertos técnicos franceses.
- 3.4.23 El Comité tomó nota de que una serie de órganos públicos y privados entablaron acciones judiciales en varios tribunales de Francia contra las siguientes partes y solicitaron que los tribunales juzgasen a los demandados mancomunada y solidariamente responsables por los daños que no estuviesen cubiertos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992:

Total Fina SA
Total Raffinage Distribution SA
Total International Ltd
Total Transport Corporation
Tevere Shipping Co Ltd
Steamship Mutual
Panship Management and Services Srl
RINA (Registro Italiano Navale)

- 3.4.24 Se observó que, en opinión del Director, no le es posible al Fondo de 1992 adoptar una postura definitiva sobre si el Fondo debe interponer recursos y, en caso afirmativo, contra qué partes, hasta que concluyan las investigaciones sobre la causa del siniestro. No obstante, se observó que el Director considera que el Fondo de 1992 debe entablar las acciones judiciales que sean necesarias para prevenir la prescripción de sus derechos.
- 3.4.25 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que, en espera del resultado de las investigaciones en curso, el Fondo de 1992 debe, en todo caso, impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, ya que las investigaciones efectuadas por la Autoridad Marítima de Malta y la Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia dan pie a dudas en cuanto a la calidad del buque en el momento del siniestro (véase documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1). Se tomó nota además de que, en virtud del artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el propietario del buque queda desposeído del derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción u omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.
- 3.4.26 El Comité tomó nota de que, conforme al derecho francés, el plazo general de prescripción en cuestiones comerciales es, a reserva de numerosas excepciones, 10 años, pero que, en virtud del artículo VIII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, los derechos de indemnización conforme a dicho Convenio caducarán a menos que se entable una acción dentro de los tres años siguientes a la fecha en que ocurrieron los daños. Se tomó nota de que un recurso interpuesto contra Tevere Shipping Co Ltd (el propietario matriculado del *Erika*) constituiría, en opinión del Director, una acción en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que este podría ser el caso también respecto a Panship Management and Services Srl (el gestor del *Erika*), Selmont International Inc. (fletador por tiempo del *Erika*) y Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*). También se tomó nota de que las acciones contra otras compañías pertenecientes al grupo Total probablemente estarían supeditadas a un plazo de prescripción de 10 años, pero en opinión del Director sería preferible entablar al mismo tiempo acciones contra todas las compañías pertenecientes al mismo grupo.
- 3.4.27 Se tomó nota de que, a fin de que prosperen los recursos interpuestos contra Panship Management and Services Srl, Selmont International Inc. y Total Transport Corporation, el Fondo de 1992 tendría que probar que los daños ocasionados por contaminación se debieron a las acciones u omisiones de ellos, y que actuaron así con intención de causar esos daños, o bien de manera temeraria y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños, ya que de otro modo tal vez puedan tener derecho a la protección prevista en el artículo III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.4.28 El Comité tomó nota de que, en virtud del artículo VII.8 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la acción de indemnización por daños ocasionados por contaminación puede interponerse directamente contra el asegurador, pero que este tiene derecho a limitar su responsabilidad a la cuantía prescrita en el artículo V párrafo 2 incluso si el propietario del buque queda desposeído de su derecho de limitación, y que el asegurador puede invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del propietario del buque. También se tomó nota de que una acción contra el asegurador del *Erika*, la Steamship Mutual, también podría estar supeditada a una prescripción de tres años.

- 3.4.29 Se sugirió que podría ser difícil privar al propietario del buque de su derecho de limitación de la responsabilidad, ya que el Fondo de 1992 tenía que probar que los daños por contaminación se debieron a una acción u omisión del propietario del buque, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien de manera temeraria y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.
- 3.4.30 El Comité Ejecutivo decidió, sin embargo, autorizar al Director a impugnar el derecho de limitación de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a incoar recursos, como medida de protección, antes de expirar el plazo de tres años contra las siguientes partes:
- Tevere Shipping Co Ltd (el propietario matriculado del *Erika*)
 - Steamship Mutual (el asegurador P & I del *Erika*)
 - Panship Management and Services Srl (el gestor del *Erika*)
 - Selmont International Inc. (fletador por tiempo del *Erika*)
 - Total Fina Elf SA (antes Total Fina SA) (compañía de cartera)
 - Total Raffinage Distribution SA (expedidor)
 - Total International Ltd (vendedor de la carga)
 - Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*)
- 3.4.31 El Comité tomó nota de que los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro podrían dar pie al Fondo de 1992 a incoar recursos contra otras partes distintas de las mencionadas anteriormente, pero que el Director consideraba que no se necesitaba una decisión a este respecto por el momento, puesto que el plazo de prescripción de tres años no se aplicaba a esas otras partes.
- 3.4.32 El Comité recordó que el Fondo de 1992 había incoado acción contra las sociedades de clasificación RINA SpA y Registro Italiano Navale en los Tribunales Comerciales de Nantes, Vannes, La Roche-sur-Yon y Lorient. El Comité decidió que, dado que había autorizado al Director a incoar recursos contra las partes enumeradas en el párrafo 3.4.30 supra, las acciones contra RINA SpA y Registro Italiano debían incoarse en el mismo Tribunal que las acciones contra aquellas partes.

3.5 *Al Jaziah 1*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.18/6 (véase documento 71FUND/AC.9/13/9) en relación con el siniestro del *Al Jaziah 1*.

Reclamaciones de indemnización

- 3.5.2 El Comité tomó nota de que se habían liquidado reclamaciones con respecto a operaciones de prevención de la contaminación por US\$595 000 (£385 000) y que se habían evaluado provisionalmente reclamaciones por un total de US\$1,4 millones (£893 000) en US\$621 000 (£402 000).

Posible acción de recurso por los FIDAC

- 3.5.3 El Comité recordó que el Fiscal de Abu Dhabi había entablado procedimientos penales contra el capitán del *Al Jaziah 1*. También se recordó que en una declaración entregada al Fiscal, el capitán había manifestado que la nave estaba diseñada para el transporte de agua y se encontraba en condiciones peligrosas y en mal estado de mantenimiento. El Comité recordó también que el Tribunal había alegado, entre otras cosas, que el buque había causado daños al medio ambiente y que 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 (EAU) para transportar hidrocarburos. Asimismo se recordó que el

Tribunal había dictaminado que el hundimiento del buque se produjo por estas deficiencias y que se había multado al capitán con Dhr 5 000 (£890) por ocasionar daños al medio ambiente.

- 3.5.4 Se recordó que los abogados de los Fondos en los EAU habían expresado la opinión de que los dictámenes del tribunal penal con respecto a la innavegabilidad del buque tendrían una fuerza convincente en cualquier acción civil incoada contra el propietario del buque en los EAU. Se recordó asimismo que el Director se había mostrado de acuerdo con los abogados de los Fondos. Además se recordó de que el Director había expresado la opinión de que el propietario del buque debe haber sabido o debía haber estado al tanto de que el buque no era navegable, que el hundimiento de la nave se debió a la falta o culpa del propietario del buque y que por lo tanto, 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 los Fondos debieran oponerse a cualquier tentativa del propietario del buque de limitar su responsabilidad.
- 3.5.5 El Comité recordó también que los órganos rectores habían decidido en sus sesiones de julio de 2002 que si las indagaciones efectuadas por los abogados de los Fondos revelaban que la entidad registrada como propietaria del *Al Jaziah 1* o la persona (ciudadana de los EAU) propietaria de dicha entidad en la fecha del siniestro poseía activos suficientes, los Fondos deberían incoar un recurso contra ellos (documentos 92FUND/EXC.16/6 párrafo 3.3.7 y 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, párrafo 8.5.7).
- 3.5.6 El Comité señaló que el ciudadano de los EAU al que se refiere el párrafo 3.5.5 anterior trabajaba en el Departamento de Administración de la Abu Dhabi National Oil Co. y era propietaria o poseía acciones importantes en cuatro empresas distintas. Se señaló que tres de estas empresas o bien no tenían licencia de comercialización o sus registros de licencia comercial no eran fidedignos. También se señaló que la cuarta empresa era una sociedad de responsabilidad limitada que se dedica al almacenaje y al transporte de hidrocarburos y que se informa que la persona poseía el 50% de las acciones. El Comité señaló también que los abogados de los Fondos habían indicado que en caso de que los FIDAC obtengan una sentencia contra la persona en cuestión, los Fondos puedan probablemente ejecutarla contra los dividendos de esta persona pagaderos del 50% de la cartera de acciones en la empresa u obteniendo una venta judicial de las acciones conforme al derecho mercantil de empresas de los EAU. No obstante, se señaló que los abogados de los Fondos no han podido establecer si los activos mencionados serían suficientes para satisfacer el pago de la suma que pudiera adjudicarse a los Fondos en una sentencia final, que el valor de las acciones de la empresa en cuestión era incierto y que no sería posible prevenir la disposición de los activos de la empresa durante el periodo de litigio.
- 3.5.7 El Comité señaló que los abogados del Fondo en los EAU habían informado al Director que existen grandes posibilidades para que el Fondo obtenga una sentencia favorable contra la persona en cuestión y que era probable que no tuviera el derecho a limitar su responsabilidad. Sin embargo, se señaló que los abogados del Fondo habían informado además al Director que el Fondo podría tropezar con grandes dificultades al hacer cumplir la sentencia contra los activos del demandado y que era en todo caso incierto que el demandado tuviese activos suficientes que permitiesen a los Fondos recuperar cualquier suma importante.
- 3.5.8 La mayoría de las delegaciones manifestaron la opinión de que la cuestión de si se ha de incoar o no un recurso contra el propietario del buque suscita una cuestión importante de principios y de que los FIDAC deberían desempeñar la función de disuadir con respecto a la explotación de buques de categoría inferior y de hacer cumplir el principio de 'el que contamina paga'. Al recomendar que los FIDAC entablen un recurso, dichas delegaciones reconocían que las posibilidades de hacer cumplir una sentencia favorable eran limitadas, pero que en su opinión era importante no obstante que los Fondos se pronunciasen al respecto. Sin embargo, algunas delegaciones opinaron que los Fondos deberían ser realistas y no incoar un recurso si el propietario del buque no tenía activos.
- 3.5.9 El Comité decidió que el Fondo de 1992 incoase un recurso contra el propietario del buque.

- 3.5.10 El Comité tomó nota de que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había decidido, en su 9ª sesión, que el Fondo de 1971 debía recurrir contra el propietario del buque (véase documento 71FUND/AC.9/20, párrafo 15.10.9).
- 3.5.11 El Comité reconoció que la decisión de incoar un recurso en este caso particular constituía un cambio de política de los Fondos de fundamentar sus decisiones parcialmente en las perspectivas de recuperación en el caso de una sentencia favorable.

3.6 Slops

- 3.6.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que se facilita en el documento 92FUND/EXC.18/7 con respecto al siniestro del *Slops*.
- 3.6.2 El Comité recordó que en su 8ª sesión, celebrada en julio de 2000, había decidido que no se considerase al *Slops* como 'buque' a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y que, por consiguiente, dichos Convenios no se aplican a este siniestro (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.8).
- 3.6.3 Se recordó que en febrero de 2002 dos compañías griegas entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el Fondo de 1992 reclamando indemnización por los costos de operaciones de limpieza y prevención contra la contaminación por US\$1,7 millones (£1,1 millones) y US\$859 000 (£550 000) respectivamente. El Comité tomó nota 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 navío y que aún estaba inscrito como petrolero en el Registro de buques del Pireo. El Comité señaló también que las empresas 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. Se señaló que el *Slops* no tenía ningún seguro de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.6.4 El Comité tomó nota de la declaración formulada por las compañías de que el propietario inscrito no tenía bienes aparte del *Slops* que había sido destruido por un incendio y ni siquiera poseía valor como chatarra, que 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 al tribunal el embargo de los bienes pertenecientes al propietario y que al propietario se le declarase en quiebra y que, como el propietario era manifiestamente incapaz de satisfacer sus reclamaciones, tenían derecho a la indemnización de sus costos por el Fondo de 1992.
- 3.6.5 Se recordó que en su 17ª sesión, celebrada en julio de 2002, el Comité Ejecutivo había decidido que las compañías no habían facilitado en su alegato ninguna información que modificase la postura del Comité de que el *Slops* no debería ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio del Fondo de 1992 y había encargado al Director que en consecuencia presentara disconformidad con la acción judicial (documento 92FUND/EXC.17/10, párrafo 3.5.10). Se indicó que el Director había impartido instrucciones al abogado griego del Fondo de 1992 conforme a la decisión del Comité, que se había celebrado una audiencia judicial el 8 de octubre de 2002 y que se preveía que el Tribunal se pronunciase antes de fines de 2002.

3.7 Siniestro en Suecia

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.18/8 en relación con dicho siniestro.
- 3.7.2 El Comité recordó que el 23 de septiembre de 2000, hidrocarburos persistentes habían llegado a las orillas de dos islas al norte de Gotland en el Mar Báltico y a varias islas en el archipiélago de

Estocolmo y que la Guardia Costera sueca, el Servicio de Rescate sueco y autoridades locales habían emprendido operaciones de limpieza.

- 3.7.3 El Comité recordó que las investigaciones por parte de las autoridades suecas habían indicado 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 señaló que según la Guardia Costera, los análisis de muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas corresponden a los de las muestras tomadas del *Alambra*. El Comité señaló asimismo que el propietario del buque y su asegurador habían sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.
- 3.7.4 Se tomó nota de que la Guardia Costera sueca había incurrido en costos por operaciones de limpieza de un total de SKr1,1 millones (£75 000) y de que el Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, habían incurrido en costos por operaciones de limpieza de un total de SKr4,1 millones (£280 000) y de que, por consiguiente, la cuantía total de las reclamaciones sería por tanto muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*, 3 684 760 DEG (£23 millones).
- 3.7.5 El Comité tomó nota de que las autoridades suecas pensaban presentar sus reclamaciones de indemnización al propietario en el otoño de 2002 y que, en caso de que no consiguiesen recibir indemnización del propietario del buque, considerarían promover reclamaciones contra el Fondo de 1992. No obstante, se señaló 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.
- 3.7.6 El Comité señaló también que las autoridades suecas habían comunicado al Fondo de 1992 los resultados de un análisis de muestras de hidrocarburos transportados a bordo del *Alambra* y de muestras de hidrocarburos hallados en varias islas suecas y que el Fondo estaba examinando la documentación facilitada por las autoridades suecas.

3.8 Natuna Sea

- 3.8.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que se facilita en el documento 92FUND/EXC.18/9 (véase documento 71/FUND/AC.9/13/11) en relación con el siniestro del *Natuna Sea*, que se produjo en octubre de 2000 en el estrecho de Singapur a la altura de Batu Behanti (Indonesia) y que afectó a Indonesia, Malasia y Singapur.
- 3.8.2 El Comité recordó que Singapur era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992, que Indonesia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 pero no era Parte en el Convenio del Fondo de 1992 y que Malasia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971, pero no en los Convenios de 1992.
- 3.8.3 Se señaló que existía una posibilidad de que el total de las reclamaciones admisibles de daños por contaminación en Singapur e Indonesia excediese de la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, esto es 22,4 millones de DEG (£19 millones), y de que se podía recurrir al Fondo de 1992 para que efectúe pagos respecto a los daños debidos a contaminación en Singapur.

3.9 Baltic Carrier

- 3.9.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.18/10 con respecto al siniestro del *Baltic Carrier*.

- 3.9.2 El Comité recordó que el *Baltic Carrier* había abordado a un granelero, el *Tern*, a unas 30 millas al nordeste de Rostock (Alemania), lo que provocó un derrame de unas 2 500 toneladas del *Baltic Carrier*, algunas de las cuales entraron en el tanque de carga averiado del *Tern*. Se recordó que ambos buques estaban inscritos en Assuranceforeningen Gard (el Gard Club).

Contaminación por hidrocarburos en Dinamarca

- 3.9.3 El Comité señaló que se habían liquidado reclamaciones por un total de Dkr70,2 millones (£6,1 millones) con respecto a la limpieza y a la eliminación de desechos oleosos por Dkr33,3 millones (£2,9 millones) y que las reclamaciones con respecto a daños a bienes, pérdidas económicas en piscifactorías y en el sector de la acuicultura y vigilancia del medio ambiente se habían liquidado por un total de Dkr36,9 millones (£3,2 millones). Se señaló que se estaban evaluando más reclamaciones por un total de Dkr42,6 millones (£3,6 millones) con respecto a la limpieza en el mar y en la costa.
- 3.9.4 El Comité señaló también que en julio de 2002, mientras se efectuaban trabajos de renovación en una calzada en la zona afectada por el derrame de hidrocarburos, se había descubierto que se estaban vertiendo al mar los hidrocarburos que habían quedado atrapados entre las rocas debajo de la calzada. Se señaló además que las autoridades locales y los contratistas que intervenían en los trabajos de renovación habían considerado dos opciones para acometer el problema. El Comité señaló que la opción que se adoptó, consistía en dejar sin tocar las rocas oleosas y colocar más material encima. El Comité señaló asimismo que el contratista había calculado que ello redundaría en un aumento de los costos del proyecto de renovación de unos Dkr1,8 millones (£154 000).

Contaminación por hidrocarburos en Rostock y Ventspils

- 3.9.5 Se recordó que después del abordaje el *Tern* se había dirigido a Rostock (Alemania), en donde se produjo un derrame de poca importancia de los hidrocarburos del *Baltic Carrier* que penetraron en el tanque de pique de proa del *Tern*. Se señaló que los bomberos locales emprendieron operaciones de limpieza a un costo de DM600 (£190).
- 3.9.6 También se recordó que El *Tern* se había dirigido luego a Ventspils (Letonia) para descargar su carga, y que se había producido una nueva fuga de hidrocarburos del *Baltic Carrier* en Ventspils. El Comité señaló que el Gard Club había liquidado todas las reclamaciones de daños por contaminación en Ventspils sin consultar al Fondo de 1992 pero que el Gard Club no había indicado si pensaba sostener que las reclamaciones de daños por contaminación en Ventspils están comprendidas en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en lo que se refiere al siniestro del *Baltic Carrier*.
- 3.9.7 El Comité recordó asimismo que en su 13ª sesión, celebrada en junio de 2001, había considerado la cuestión de si los derrames de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* estaban comprendidos dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.
- 3.9.8 Se recordó que, en cuanto al derrame en Rostock, los costos de la limpieza eran insignificantes, que las autoridades alemanas no se proponían llevar a cabo una investigación acerca de las circunstancias del derrame en Rostock y que por consiguiente, el Comité había decidido no examinar más a fondo la cuestión.
- 3.9.9 El Comité señaló que, si la cuantía total pagada por el Gard Club en concepto de indemnización (incluido los pagos respecto a los daños de contaminación en Ventspils) rebasase la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil de 1992, el Club podría pedir al Fondo de 1992 el reembolso de la suma pagada en exceso de aquella cuantía.

- 3.9.10 El Comité Ejecutivo señaló asimismo que el Director no había logrado obtener más información sobre la causa del derrame en Ventspils pero que consideraba que hasta que se conociesen más detalles sobre los acontecimientos que llevaron al derrame, y hasta que el Gard Club decidiese si ha de sostener o no que sus reclamaciones subrogadas de daños por contaminación en Ventspils deben ser pagadas con cargo a la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier*, era prematuro que el Comité adoptase una decisión acerca de si el derrame está comprendido en el ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

Intervención del Fondo de 1992

- 3.9.11 Se señaló que aún no era posible evaluar la cuantía total de reclamaciones reconocidas y que, por consiguiente, no era posible determinar si se excedería la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier*, DKr118 millones (£10 millones) ni si se recurriese al Fondo de 1992 para que efectúe pagos de indemnización.

3.10 *Zeinab*

El Comité tomó nota de las novedades con respecto al siniestro del *Zeinab*, que se reseñan en el documento 92FUND/EXC.18/11 (véase documento 71FUND/AC.9/13/12).

3.11 Otros siniestros

- 3.11.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que figura en el documento 92/FUND/EXC.18/12 con respecto a los siguientes siniestros: *Mary Anne*, *Dolly* y *Neptank VII*.

Mary Anne

- 3.11.2 El Comité recordó que el *Mary Anne* se hundió en la bahía de Manila (Filipinas) en julio de 1999 originando un derrame de poca importancia de fueloil intermedio.

- 3.11.3 El Comité señaló que en septiembre de 2002 el asegurador de responsabilidad limitada del propietario del buque, Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova), había informado al Fondo de 1992 que Terra Nova y otras dos partes habían iniciado procedimientos contra el Fondo en Filipinas. También se señaló que el Fondo de 1992 no ha recibido comunicación alguna sobre el inicio de una acción judicial en Filipinas pero había solicitado a Terra Nova aclaraciones acerca de la identidad de los demandantes, las cuantías reclamadas y el fundamento de las reclamaciones. Se indicó que las reclamaciones contra el Fondo de 1992 habían prescrito el 22 de julio o poco después de tal fecha. Además se señaló que Terra Nova había informado al Fondo de 1992 de que se propone desistir de su acción contra el Fondo sin perjuicio de su postura de que tenía derecho a solicitar el pago por parte del Fondo.

Dolly

- 3.11.4 El Comité recordó que el *Dolly* se hundió en Martinica en septiembre de 1999 con un cargo de asfalto a bordo.

- 3.11.5 El Comité señaló que, habida cuenta de la previsión de costos por concepto de remoción de la carga de asfalto de los restos de naufragio del *Dolly*, las autoridades francesas habían hecho un anuncio de licitación por conducto del Diario Oficial de las Comunidades Europeas. Se señaló además que se prevé que las operaciones comiencen hacia finales de 2002, una vez terminada la temporada de huracanes.

Neptank VII

- 3.11.6 El Comité recordó que en junio de 2002 el *Neptank VII* había entrado en colisión con un buque de carga general en el puerto de Singapur, lo que provocó un derrame de unas 300 toneladas de fueloil pesado.

3.11.7 El Comité señaló que se habían presentado reclamaciones al propietario del *Neptank VII* y su asegurador con respecto a los costos de la limpieza emprendida en Singapur, pero habida cuenta de que dichos costos eran muy inferiores a la cuantía de limitación aplicable al buque de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era muy poco probable que se recurriese al Fondo de 1992 para que efectuase pagos de indemnización.

3.12 Siniestros en España, Guadalupe y el Reino Unido

3.12.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.18/13.

Siniestro en España

3.12.2 El Comité señaló que en septiembre de 2000 varias playas del norte de Galicia (España) resultaron contaminadas por hidrocarburos y que fue preciso que dos autoridades locales limpiasen dichas playas. Se señaló que las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades españolas habían señalado que el buque tanque maltés *Concordia I* (159 147 AB), que había pasado por la zona en el momento en que se supone que se produjo el derrame de hidrocarburos en una travesía en lastre de Rotterdam (Países Bajos) a Sidi Kerir (Egipto) podría haber descargado los hidrocarburos en la Zona Económica Exclusiva de España.

3.12.3 El Comité señaló que el *Concordia I* estaba inscrito en la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club). Se señaló además que el propietario del buque había sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Concordia I*.

3.12.4 El Comité Ejecutivo señaló que las autoridades españolas habían subido a bordo del *Concordia I* en Algeciras (España) y habían tomado muestras de hidrocarburos de diversos tanques. Se señaló además que, basándose en los análisis llevados a cabo por las autoridades, estas llegaron a la conclusión de que los hidrocarburos de los tanques de decantación de lavazas del navío eran iguales a los hidrocarburos tomados de las playas contaminadas. Por otra parte, se señaló que tras haber examinado los datos de los análisis facilitados por las autoridades españolas al Fondo de 1992, el Director se había mostrado de acuerdo con las conclusiones de tales análisis y había informado al Standard Club y a las autoridades españolas consiguientemente.

3.12.5 Se señaló que las autoridades locales que participaron en las operaciones de limpieza habían presentado reclamaciones por un total de Ptas 1 006 500 (€ 050 o £3 800) al Standard Club y al Fondo de 1992.

Siniestro en Guadalupe

3.12.6 El Comité señaló que en julio de 2002 el alcalde de Petit-Bourg (Guadalupe) había informado al Fondo de 1992 de un siniestro de contaminación, supuestamente una descarga ilegal de hidrocarburos en el mar. Se señaló que los hidrocarburos habían afectado a la costa de la ciudad, que había tenido que cerrar una playa de bañistas mientras las autoridades emprendían las operaciones de limpieza e imponían la prohibición de la pesca a pie. Se señaló además que las autoridades están tratando de identificar al buque que causó la contaminación y que habían enviado muestras de los hidrocarburos contaminantes a Francia para que fuesen analizadas.

3.12.7 Se indicó que se ha calculado que los costos de las operaciones de limpieza ascienden a €340 000 (£220 000) y que el Alcalde había señalado que se proponía presentar reclamaciones de indemnización al Fondo de 1992 en el caso de que no pudiese identificar al buque responsable de la descarga ilegal.

Siniestro en el Reino Unido

3.12.8 El Comité tomó nota de que en septiembre de 2002 una cantidad desconocida de hidrocarburos alcanzó la costa cercana a Hythe, Kent (Reino Unido) abarcando una extensión de 3 km, lo que

necesitó una limpieza por dos municipios con un costo total estimado de unas £7 000. Se tomó nota de que los análisis de las muestras de contaminación había llevado a la conclusión de que era lo más probable que los residuos de los hidrocarburos provenían de un derrame de crudo pesado de Oriente Medio y que el Director se mostraba de acuerdo con dicha conclusión.

- 3.12.9 Se observó que no había refinerías ni oleoductos en las inmediaciones de Hythe y que el Director opinaba que los hidrocarburos procedían probablemente de un petrolero, es decir, un 'buque' conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Examen del Comité Ejecutivo

- 3.12.10 Una delegación cuestionó la responsabilidad del Fondo de 1992 de pagar indemnización en el caso de que no se hubiese identificado el buque del que procedían los hidrocarburos. Si bien estaba de acuerdo con la lógica del Director al concluir que el siniestro en el Reino Unido fue probablemente causado por un 'buque' conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, aquella delegación opinaba que, conforme al artículo 4.1 a) del Convenio del Fondo de 1992, este sólo está obligado a pagar indemnización cuando un propietario de buque fuese exonerado de responsabilidad conforme al artículo III.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.12.11 El Director mencionó que el Fondo de 1992 estaba tramitando cinco siniestros en los que no se había determinado o era objeto de debate el buque del que procedía la contaminación. Señaló que los siniestros en cuestión daban pie a cuestiones de índole científica, objetiva y jurídica. Señaló que, mientras que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 sólo se aplicaban a buques que en efecto transportaban hidrocarburos a granel como carga, el Convenio del Fondo de 1992 no sólo se aplicaba a petroleros cargados sino también a los petroleros sin carga en determinadas circunstancias. Se refirió a la postura adoptada por la Asamblea respecto a la aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1992 a los petroleros sin carga (documento 92FUND/A.5/28, párrafo 23.2). Señaló que, en cuanto al siniestro en el Reino Unido, estaba claro a su juicio que los hidrocarburos debían provenir de un petrolero, puesto que los crudos no se empleaban como combustible y no había indicio de que pudiesen provenir de un origen distinto de un buque.
- 3.12.12 Varias delegaciones expresaron la opinión de que siempre habían entendido que los derrames procedentes de una fuente desconocida (los llamados derrames fantasmas) estaban abarcados por el Convenio del Fondo de 1992 siempre que se pudiese probar que el derrame fuese de hidrocarburos persistentes y que procedía de un 'buque' conforme a la definición que figura en los Convenios de 1992 y que, en contraste con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, no era necesario que el 'buque' estuviese cargado.
- 3.12.13 El Comité Ejecutivo refrendó la interpretación del Convenio del Fondo de 1992 sobre este punto formulada por el Director, o sea que el Convenio del Fondo de 1992 se aplica también a los derrames de hidrocarburos persistentes incluso si no se pudiese identificar el buque del que procedían dichos hidrocarburos, siempre que se pudiese probar a satisfacción del Fondo de 1992 o, en caso de controversia, a satisfacción de un tribunal competente, que los hidrocarburos procedían de un buque conforme a la definición que figura en el Convenio del Fondo de 1992.
- 3.12.14 El Comité decidió autorizar al Director a efectuar liquidaciones finales en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones derivadas de los tres siniestros en cuestión en caso de que los demandantes no pudiesen obtener indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero pudiesen demostrar la aprobación del Director que los daños por contaminación fueron causados por hidrocarburos persistentes que procedían de un buque conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

4 Futuras sesiones

- 4.1 El Comité Ejecutivo decidió celebrar su 19ª sesión el 18 de octubre de 2002.
- 4.2 El Comité decidió celebrar nuevas sesiones durante las semanas del 3 de febrero y el 6 de mayo de 2003, en caso necesario.
- 4.3 Se decidió que el Comité celebrará su sesión normal de otoño durante la semana del 20 de octubre de 2003.

5 Otros asuntos

El Comité Ejecutivo expresó su agradecimiento al Presidente saliente, Sr Gaute Sivertsen, por su excelente presidencia.

6 Aprobación del Acta de las Decisiones

El proyecto de Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, tal y como figura en el documento 92FUND/EXC.18/WP.1, fue aprobado a reserva de determinadas enmiendas.
