



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

COMITÉ EJECUTIVO
20ª sesión
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.20/7
7 febrero 2003
Original: INGLÉS

ACTA DE LAS DECISIONES DE LA VIGÉSIMA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada el 3, 4 y 7 de febrero de 2003)

Presidente: Sr J Rysanek (Canadá)
Vicepresidente: Sr K Amarantidis (Grecia)

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.20/1.

2 Examen de los poderes de los representantes

2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

Camerún	Grecia	Polonia
Canadá	Islas Marshall	Reino Unido
España	Italia	República de Corea
Filipinas	Liberia	Singapur
Francia	México	Suecia

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.

2.2 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Colombia	Marruecos
Angola	Dinamarca	Noruega
Antigua y Barbuda	Dominica	Países Bajos
Argelia	Federación de Rusia	Panamá
Argentina	Finlandia	Portugal
Bahamas	Granada	Túnez
Barbados	Irlanda	Turquía
Bélgica	Japón	Uruguay
Chipre	Malta	Venezuela

2.3 Estuvieron presentes como observadores los siguientes Estados no Miembros:

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

Nigeria

Otros Estados

Chile	Ecuador	Malasia
Côte d'Ivoire	Irán	Perú

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

Organizaciones intergubernamentales:

Comisión Europea

Organizaciones internacionales no gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Cámara Naviera Internacional (ICS)

Conferencia de las Regiones Periféricas y Marítimas de Europa (CPMR)

Cristal Limited

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Grupo Internacional de Clubes P & I

Amigos de la Tierra Internacional (FOEI)

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992

3.1 *Nakhodka*

3.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre los avances en relación con el siniestro del *Nakhodka* (Japón, 2 de enero de 1997) que figura en el documento 92FUND/EXC.20/2 (véase 71FUNDAC.10/3).

3.1.2 Como se recordará, del siniestro del *Nakhodka* resultaron reclamaciones por un total de ¥36 045 millones (£188 millones) y, que en vista de la cuantía total de las reclamaciones, los órganos rectores habían decidido limitar los pagos de los FIDAC al 80% de la cuantía de los daños de hecho sufridos por el demandante en cuestión. Se tomó nota de que se habían liquidado finalmente todas las reclamaciones por un total de ¥26 087 879 202 (£136 millones).

Acciones judiciales en tribunales japoneses

- 3.1.3 El Comité recordó que, conforme a las decisiones de los órganos rectores, los FIDAC habían entablado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Fukui contra el propietario del *Nakhodka* (Prisco Traffic Limited), la empresa matriz de Prisco (Primorsk Shipping Corporation), la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club) y el Registro Ruso de Transporte Marítimo, para recuperar las sumas que pagaron los Fondos por concepto de indemnización.

Solución global

- 3.1.4 Se recordó que el Comité, en sus sesiones de abril/mayo de 2002 los órganos rectores habían aprobado una propuesta con respecto a un acuerdo global que formuló el UK Club. También se recordó 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 del documento 92FUND/EXC.20/2 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). Asimismo se recordó que los órganos rectores habían decidido además que los FIDAC retirasen las acciones que habían entablado contra el Registro Ruso de Transporte Marítimo.
- 3.1.5 El Comité tomó nota de que el Acuerdo de liquidación entre los FIDAC por una parte y Prisco Traffic Limited y el UK Club, por otra, se había firmado el 28 de octubre de 2002. Se señaló que, de conformidad con el Acuerdo, el 31 de octubre de 2002 el UK Club había reembolsado a los FIDAC ¥5 229 812 901 millones (£27,3 millones) respecto de los pagos de indemnización efectuados por los Fondos y £3,6 millones respecto a la parte del Club relativo a los costes comunes. Asimismo se señaló que el UK Club había pagado el saldo del 20% de todas las reclamaciones de indemnización liquidadas, que por esta razón se había indemnizado íntegramente a todos los demandantes y que a consecuencia de ello, todos los demandantes habían retirado sus acciones judiciales. El Comité tomó nota de que las acciones judiciales entabladas en el Tribunal de Distrito de Fukui por los FIDAC, Prisco Traffic Limited y el UK Club, así como las acciones de los FIDAC contra Primorsk Shipping Corporation y el Registro Ruso de Transporte Marítimo, fueron retiradas el 9 de diciembre de 2002.
- 3.1.6 Se señaló que, aunque Primorsk Shipping Corporation y el Registro Ruso de Transporte Marítimo no eran partes en el acuerdo, se habían comprometido a no promover reclamaciones por costas judiciales contra los FIDAC.

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

- 3.1.7 Se recordó que los órganos rectores habían decidido en sus sesiones de octubre de 2002 que los beneficios financieros del acuerdo global se distribuyesen en proporción a las responsabilidades respectivas de los dos Fondos, con el resultado de que el Fondo de 1971 recibió el 43,268% y el Fondo de 1992 el 56,732% de dichos beneficios y, que todos los costes sufragados por los Fondos se repartiesen entre los dos Fondos en la misma proporción (documento 92FUND/EXC.18/14, párrafo 3.2.23 y 71FUND/AC.9/20, párrafo 15.6.23). El Comité tomó nota de que la distribución de la cuantía recuperada del UK Club, ¥5 229 812 901 (£27 288 353), se había efectuado de conformidad con dichas decisiones, con el resultado de que el Fondo de 1992 recobró ¥2 966 977 455 (£15 481 228) y el Fondo de 1971 ¥2 262 835 446 (£11 807 125). También se tomó nota de que la contribución del UK Club a los costes comunes, £3 617 526, se había distribuido sobre la misma base.

Beneficios del acuerdo global

- 3.1.8 El Director señaló al Comité el hecho de que los beneficios financieros para los FIDAC ascendían a unos £42 millones, es decir, £27,3 millones reembolsados por el UK Club respecto

de los pagos de indemnización, £3,6 millones respecto de la parte del UK Club de los costes comunes y £11 millones como resultado de que el Fondo de 1992 no tenga que pagar indemnización hasta su límite. El Director manifestó la opinión de que el acuerdo global presentaba tres beneficios principales: en primer lugar se había indemnizado íntegramente a todos los demandantes, en segundo lugar los FIDAC y otras partes interesadas no necesitaban intervenir en procedimientos judiciales prolongados y en tercer lugar el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 habían recuperado partes considerables de las cuantías que habían pagado en concepto de indemnización.

- 3.1.9 La delegación japonesa manifestó que estaba satisfecha con el acuerdo global.
- 3.1.10 El Comité Ejecutivo manifestó que estaba satisfecho de que se hubiese liquidado el siniestro del *Nakhodka*, de que se hubiese indemnizado íntegramente a todos los demandantes y de que los Fondos de 1971 y de 1992 hubiesen recuperado partes considerables de las cuantías pagadas por ellos por concepto de indemnización. El Comité expresó su agradecimiento a todas las partes que intervinieron en la contribución a la conclusión del acuerdo.

Lección a aprender

- 3.1.11 Una delegación propuso que se encargase al Director que elabore un documento para que lo examine la Asamblea acerca de la experiencia adquirida con la tramitación de las reclamaciones del caso del *Nakhodka* a fin de permitir a los Fondos aprender de sus experiencias para casos futuros.
- 3.1.12 El Director señaló que en la 18ª sesión, celebrada en octubre de 2002, el Comité Ejecutivo había refrendado una propuesta formulada por el Director para que éste presente un informe a los órganos rectores en sus sesiones de octubre de 2003 acerca de determinadas cuestiones suscitadas por la delegación japonesa en relación con la necesidad de mejorar el proceso de tramitación y liquidación de las reclamaciones teniendo en cuenta las lecciones aprendidas del siniestro del *Nakhodka* (documento 92FUND/EXC.18/14 párrafo 3.3.33).

3.2 *Erika*

- 3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de los avances con respecto al siniestro del *Erika* (Francia, 12 diciembre de 1999) que se exponen en los documentos 92FUND/EXC.20/3 y 92FUND/EXC.20/3/Add.1.

Procedimientos de limitación

- 3.2.2 El Comité Ejecutivo recordó que, a petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio de Nantes había dictado una orden el 14 de marzo de 2000 abriendo el proceso de limitación. Se recordó que el Tribunal había determinado la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFfr84 247 733, lo que equivale a €12 843 484 (£8,4 millones) y había declarado que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por el asegurador P & I del propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual). Se tomó nota que en 2002, se había transferido el fondo de limitación del Tribunal de Comercio de Nantes al Tribunal de Comercio de Rennes y se había designado un nuevo liquidador.

Acción judicial en Italia incoada por RINA SpA/Registro Italiano Navale

- 3.2.3 El Comité recordó que a finales de abril de 2000 RINA SpA y el Registro Italiano Navale incoaron acción judicial en el Tribunal de Siracusa (sección de Augusta) (Italia) contra el propietario del buque, su asegurador, Total Fina, el Fondo de 1992, el Estado francés y otros. También se recordó que RINA SpA y el Registro Italiano Navale habían pedido que el Tribunal declarase que no eran responsables, ni mancomunada ni solidaria ni alternativamente, por el

hundimiento del *Erika* ni por la contaminación de la costa francesa, ni por ninguna otra consecuencia cualquiera del siniestro.

- 3.2.4 Se recordó que en marzo de 2001 el Fondo de 1992 había iniciado una acción judicial, conforme a un procedimiento especial, directamente ante el Tribunal Supremo de Casación de Italia solicitando que el Tribunal decidiese que los Tribunales italianos no tenían jurisdicción y argumentando que, si bien los demandantes solicitaban una declaración negativa, sus acciones debían considerarse como acciones de indemnización en virtud del artículo IX del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, o por otra parte que el artículo 5.3 del Convenio de Bruselas no se aplicaba a las acciones de los demandantes, ya que dichas acciones se referían a una declaración de no responsabilidad. Se recordó que posteriormente el Gobierno francés y las empresas del Grupo Total Fina habían entablado acciones correspondientes y que a consecuencia de este procedimiento, el Tribunal de Siracusa había suspendido el proceso sobre el fondo del asunto en espera de la decisión del Tribunal de Casación.
- 3.2.5 El Comité señaló que el Tribunal de Casación había pronunciado su decisión en octubre de 2002 y que había declarado que los Tribunales italianos carecían de jurisdicción en cuanto a que las partes habían empleado el procedimiento especial debido a que el artículo IX del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 confería jurisdicción exclusiva a los Tribunales del Estado en que se produjeron los daños de contaminación.

Acciones judiciales del Estado francés y Total Fina

- 3.2.6 El Comité tomó nota de que el Estado francés había incoado acciones en el juzgado de lo civil de primera instancia de Lorient contra Tevere Shipping Co. Ltd, Panship Management and Services Srl, Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc., el fondo de limitación referido en el párrafo 3.2.2 supra, y el Fondo de 1992, reclamando €190 553 427 (£125 millones) (que podrían aumentarse en una fase posterior), más intereses a un tipo legal conforme al artículo 1153-1 del Código Civil, como sigue:

€50 124 354,11 (£33 millones) respecto a gastos incurridos por los Ministerios del Interior, Defensa, Economía, Finanzas e Industria y Sanidad;

€27 395 920,58 (£83 millones) respecto a pagos efectuados conforme al plan francés de emergencia de contaminación por hidrocarburos, Plan Polmar;

€13 033 152,75 (£8,5 millones) respecto a pagos efectuados a las víctimas.

- 3.2.7 Se tomó nota que el Estado francés había solicitado al tribunal que ordenase a los demandados, excepto el fondo de limitación y el Fondo de 1992, pagar €190 553 427 y que declarase que el fondo de limitación y el Fondo de 1992 ejecuten la sentencia dentro de los respectivos límites estipulados en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.
- 3.2.8 También se tomó nota que cuatro empresas del Grupo Total Fina, a saber Total Fina Elf SA, Total Fina Elf France SA (que sucede a Total Raffinage Distribution SA), Total International Limited y Total Transport Corporation, habían incoado acciones en el Tribunal de Comercio de Rennes contra Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management & Services Srl, Steamship Mutual, el fondo de limitación, RINA, Registro Italiano Navale y el Fondo de 1992. Se tomó nota de que la reclamación era de €143 millones (£93 millones) (que podría aumentarse en una fase posterior), supuestamente admisible en virtud del Convenio del Fondo de 1992, y de €3 millones (£2 millones) por el coste de un 'expertise judiciaire' (peritaje judicial) que, según el Grupo de empresas Total Fina, no era admisible en virtud del Convenio del Fondo de 1992. Asimismo se señaló que el Grupo de empresas Total Fina también había reclamado intereses al tipo legal conforme al artículo 1154 del Código Civil. Asimismo se tomó nota que, en cuanto a la acción contra el Fondo de 1992, el Grupo de empresas Total había solicitado una declaración de que la reclamación era admisible por €143 millones pero que se ejercería el derecho a

indemnización solamente si se indemnizaba íntegramente a todas las víctimas (incluido el Estado francés y los organismos públicos).

Acción judicial en Francia incoada por la Steamship Mutual

- 3.2.9 El Comité señaló que la Steamship Mutual había cursado una acción en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el Fondo de 1992, solicitando entre otras cosas que el Tribunal tomase nota de que, en el desempeño de sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la Steamship Mutual había abonado €12 843 484 (£8,4 millones) correspondientes a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque, de acuerdo y bajo el control del Fondo de 1992 y su Comité Ejecutivo y que el Tribunal declarase que había desempeñado todas sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que se había abonado la cuantía de limitación y que el propietario del buque quedaba exonerado de su responsabilidad en virtud del Convenio. También se tomó nota de que la Steamship Mutual había solicitado que el Tribunal ordenara al Fondo de 1992 reembolsar toda cuantía que hubiese pagado en exceso de la cuantía de limitación.

Acciones de recurso entabladas por el Fondo de 1992

- 3.2.10 El Comité recordó que en su 18ª sesión, celebrada en octubre de 2002, había examinado un documento presentado por el Director (documento 92FUND/EXC.18/5/Add.2) en el que suscitaba la cuestión de si el Fondo de 1992 debía entablar recursos contra determinadas partes a fin de recuperar las cuantías que había pagado en concepto de indemnización. Se recordó además que el Director había expresado la opinión de que no le era posible al Fondo de 1992 adoptar una postura definitiva sobre si el Fondo debía interponer recursos y, en caso afirmativo, contra qué partes, hasta que hubiesen concluido las investigaciones sobre la causa del siniestro y que, no obstante, el Director había considerado que el Fondo de 1992 debía entablar las acciones judiciales que fuesen necesarias para prevenir la prescripción de sus derechos.

- 3.2.11 Se recordó que el Comité Ejecutivo había autorizado 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) (empresa de cartería)
 Total Raffinage Distribution SA (expedidor)
 Total International Ltd (vendedor de la carga)
 Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*)

- 3.2.12 El Comité tomó nota que el 11 de diciembre de 2002 el Fondo de 1992 había entablado acciones en el juzgado de primera instancia de lo civil de Lorient contra las partes que se citan en el párrafo 3.2.11.

- 3.2.13 Se tomó nota que tras la sesión de octubre de 2002 del Comité Ejecutivo, se había puesto en conocimiento del Director el hecho de que la sociedad de clasificación Bureau Veritas había inspeccionado el *Erika* antes de la transferencia de clase a RINA y de que el Fondo de 1992 recurrió, como medida cautelar, contra Bureau Veritas, en el tribunal de Lorient el 11 de diciembre de 2002.

Reclamaciones presentadas en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones

- 3.2.14 El Comité tomó nota de que al 23 de enero de 2003, se habían presentado 6 647 reclamaciones de indemnización por un total de FFfr1 291 millones o €197 millones (£121 millones) a la

Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient establecida por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual. Se tomó nota de que se habían evaluado 6 188 reclamaciones por un total de FFr985 millones o €150 millones (£100 millones) en un total de FFr537 millones o €82 millones (£54 millones). También se señaló que se habían rechazado 696 reclamaciones, por un total de FFr126 millones o €19 millones (£12 millones) y que 61 demandantes cuyas reclamaciones ascienden a un total de FFr23 millones o €3,5 millones (£2,3 millones) habían impugnado el rechazo y sus reclamaciones estaban siendo evaluadas de nuevo sobre la base de la documentación adicional aportada por los demandantes.

- 3.2.15 El Comité tomó nota que se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 5 009 reclamaciones (incluidos pagos provisionales) por un total de FFr372 millones o €57 millones (£37 millones), del que la Steamship Mutual había pagado FFr84 millones o €13 millones (£8 millones) y el Fondo de 1992 FFr288 millones o €44 millones (£27 millones). El Comité señaló también que 459 reclamaciones por un total de FFr306 millones o €47 millones (£31 millones) estaban en vías de ser evaluadas o a la espera de que los demandantes facilitaran más información necesaria para completar la evaluación.
- 3.2.16 El Presidente señaló que se habían evaluado y liquidado las reclamaciones con una productividad extraordinaria.
- 3.2.17 Una delegación preguntó si tenía alguna relevancia el hecho de que las 459 reclamaciones restantes que estaban en proceso de ser evaluadas o en espera de que los demandantes aportasen más información eran reclamaciones relativas a cuantías importantes en comparación con las 6 188 reclamaciones que se habían evaluado. El Director señaló que algunas de las reclamaciones pendientes, tales como la reclamación presentada por Brittany Ferries, eran reclamaciones de cuantías relativamente elevadas, y que estas reclamaciones eran mucho más complejas que las que ya se habían liquidado.
- 3.2.18 Otra delegación preguntó si, habida cuenta de la compleja situación jurídica, que se podría tardar muchos años en resolver, se podría solicitar al Estado francés que procure resolver todas las cuestiones pendientes de forma global. El Director indicó que la situación en cuanto a las reclamaciones no era tan complicada como parecía pero que se podría pedir que el Gobierno francés adopte tal iniciativa en el futuro en el contexto de las acciones de recurso.
- 3.2.19 La delegación observadora de Amigos de la Tierra Internacional manifestó la opinión de que si bien el Fondo de 1992 había pagado indemnización a numerosos demandantes como resultado de acuerdos amistosos y había adquirido por subrogación los derechos de los demandantes, el Fondo no había presentado su reclamación según lo estipulado en el artículo 6 del Convenio del Fondo y por consiguiente, las reclamaciones pagadas por el Fondo no tenían existencia jurídica. En opinión de dicha delegación, el Fondo seguía siendo responsable de las cuantías ya pagadas a menos que presentase los documentos en subrogación oportunos dentro de un plazo de tres años al Tribunal de Comercio de Rennes. Dicha delegación indicó que lo mismo se aplicaba a los pagos efectuados por la Steamship Mutual.
- 3.2.20 El Director se mostró en desacuerdo con la delegación de Amigos de la Tierra Internacional y manifestó que la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 habían ejercido sus derechos de subrogación de conformidad con el artículo V.5 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y los artículos 9.1 y 9.2 del Convenio del Fondo de 1992 respectivamente.

Reclamaciones presentadas en diversos tribunales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992

- 3.2.21 El Comité Ejecutivo tomó nota de que se habían presentado reclamaciones por un total de €484 millones (£300 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por la Steamship Mutual, incluidas las reclamaciones del Gobierno francés de €191 millones (£125 millones) y de Total Fina Elf de €170 millones (£105 millones). Sin

embargo, el Comité tomó nota de que se había liquidado la mayoría de estas reclamaciones distintas de las del Gobierno francés y Total Fina Elf, y que parecía por lo tanto que estas reclamaciones deben ser retiradas del fondo de limitación en la medida en que se refieren a la misma pérdida o daños. Se tomó nota de que el Fondo de 1992 había recibido notificaciones formales de las reclamaciones presentadas contra el fondo de limitación hasta el 31 de enero de 2003.

- 3.2.22 Se tomó nota de que aproximadamente 650 demandantes habían presentado acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. El Comité tomó nota de que la cuantía total reclamada, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total Fina Elf, era de FFr705 millones o €108 millones (£66 millones).
- 3.2.23 El Comité tomó nota de que la mayoría de las reclamaciones que cubren las acciones judiciales habían sido presentadas antes a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones pero que 22 reclamaciones por un total de FFr36 millones o €5,5 millones (£3,5 millones) no habían sido presentadas a dicha Oficina. Se tomó nota de que, respecto a varios demandantes, la cuantía reclamada en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y la cuantía reclamada en la acción judicial no eran la misma. Se tomó nota además de que el Fondo de 1992 continuaría las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hayan prescrito, con el fin de llegar a transacciones extrajudiciales si procede.

Prescripción

- 3.2.24 Se recordó que, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, los derechos a indemnización por cuenta del propietario del buque y su asegurador prescribirán si la acción intentada no es interpuesta dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño (Artículo VIII). Se recordó asimismo que el derecho a las indemnizaciones por el Fondo de 1992 caducará a los tres años de producido el daño si con anterioridad el demandante o bien no hubiera iniciado acción judicial contra el Fondo, o bien no hubiera efectuado la notificación al Fondo dentro de ese plazo, conforme a las formalidades que requiere la ley del tribunal que entiende en la acción contra el propietario del buque o su asegurador (Artículo 6). Se recordó también que ambos Convenios disponen que, en todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro no podrá intentarse ninguna acción judicial.
- 3.2.25 Se tomó nota de que en septiembre de 2002 el Fondo de 1992 había informado por separado a todos los que habían presentado reclamaciones a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y con los que no se habían alcanzado acuerdos para entonces acerca de la cuestión de la prescripción. El Comité tomó nota de que respecto al siniestro del *Erika* pudiera haber incertidumbre en cuanto a la fecha a partir de la cual se inicia el plazo de prescripción de tres años para cada demandante (es decir, la fecha en que se produjo el daño o pérdida del demandante respectivo). El Comité tomó nota asimismo de que, habida cuenta de la incertidumbre, el Director había sugerido de que los demandantes diesen por sentado que el plazo de prescripción se inició en la fecha del siniestro (a saber el 12 de diciembre de 1999) a fin de evitar el riesgo de que prescriban las reclamaciones. El Comité tomó nota también de que, pese a estas advertencias, varios demandantes que habían presentado reclamaciones a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones no habían entablado acción judicial contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, o habían entablado acción judicial después del 12 de diciembre de 2002, y de que se planteaba la cuestión de cuándo expira el plazo de prescripción de tres años para cada demandante. Se tomó nota asimismo de que esta cuestión no había sido abordada antes con profundidad por los órganos rectores de los FIDAC, ya que en el pasado no había sido necesario hacerlo.
- 3.2.26 En cuanto a las reclamaciones respecto de los costes de limpieza se recordó que en el pasado los FIDAC habían tomado la fecha en que los hidrocarburos alcanzaron un tramo concreto de costa como la fecha en que ocurrieron los daños y por lo tanto la fecha desde la que comenzaba el plazo de prescripción de tres años. Se tomó nota, sin embargo, de que pocas veces el litoral se contamina en un solo día y este fue desde luego el caso tras el siniestro del *Erika* en el que los

hidrocarburos tendían a desplazarse por la costa durante varios meses. Se tomó nota también de que por esta razón, algunas autoridades municipales decidieron aplazar las operaciones de limpieza hasta que la situación se estabilizase, que en tales casos sería difícil decidirse sobre una fecha precisa en que ocurrieron los daños y que se podía argumentar que cada contaminación sucesiva de un litoral constituiría una nueva fecha desde la que debería comenzar el plazo de prescripción de tres años. El Comité tomó nota de que muchos litorales que fueron limpiados con prontitud habían sido luego recontaminados en fecha posterior en 2000 y en algunos casos en 2001, y de que el Director consideraba que tal recontaminación sería considerada como nuevos daños. Se tomó nota de que, si bien se ha supuesto en el pasado que la fecha de contaminación de un litoral determinado debe ser aquella desde la que comenzaba el plazo de prescripción, cabría argumentar igualmente, en opinión del Director, que esa fecha debe ser cuando se incurrió en los costes de limpieza o cuando concluyeron las operaciones de limpieza de un tramo concreto de costa.

- 3.2.27 En cuanto a las reclamaciones respecto de los daños en los sectores de pesca y maricultura, se recordó que en el pasado los FIDAC habían dado por sentado que la fecha en que tuvo lugar la contaminación de los aparejos de pesca/instalaciones de maricultura o cuando se impuso una veda de pesca era la fecha en que ocurrieron las pérdidas consecuentes, que se había empleado esa fecha para el comienzo del plazo de prescripción de tres años y que, por consiguiente, la fecha de los daños había sido con frecuencia bastante posterior a la fecha del siniestro. Se recordó que en el caso del *Sea Empress* (15 de febrero de 1996) varias asociaciones de pesca con caña entablaron acciones judiciales contra el propietario del buque y su asegurador el 11 de febrero de 1999 y notificaron dichas acciones al Fondo de 1971 el 2 de marzo de 1999. Se tomó nota de que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había opinado que los daños supuestos padecidos por los demandantes no se habían sufrido hasta el 20 de marzo de 1996, fecha en que entró en vigor una Orden del Parlamento que vedaba la pesca en el río. Se tomó nota además de que el Comité decidió por tanto que los demandantes habían dado la debida notificación al Fondo de 1971 antes de expirar el plazo de tres años y que estas reclamaciones no habían prescrito (documento 71FUND/EXC.51/14, párrafos 4.6.14 y 4.6.15). Se tomó nota asimismo de que el Comité no necesitó abordar la cuestión de si una notificación formulada dentro del plazo de tres años de levantarse la veda de la pesca en el río hubiera prevenido la prescripción de las reclamaciones.
- 3.2.28 El Comité tomó nota de que surge una complicación en los casos en que un demandante sufre pérdidas económicas antes de ocurrir los daños materiales o imponerse la veda de pesca, por ejemplo debido a la resistencia del mercado a raíz del siniestro. Se tomó nota de que, si bien las pérdidas generales se podrían atribuir a dos efectos diferentes, con dos plazos de prescripción diferentes, es poco probable que los demandantes distingan entre estos efectos a la hora de presentar sus reclamaciones. Se tomó nota también de que, aunque había menos incertidumbre en cuanto a la fecha de comienzo del plazo de los daños respecto a las reclamaciones de pesca y acuicultura, podría, en opinión del Director, argumentarse que las pérdidas efectivas resultantes de la interrupción de las actividades comerciales se debe considerar que se han padecido al final del plazo de las pérdidas más bien que al principio.
- 3.2.29 En cuanto a las reclamaciones del sector de turismo, el Comité recordó que dichas reclamaciones fueron presentadas por empresas que estaban abiertas todo el año (por ejemplo bares, restaurantes y tiendas) y empresas que estaban abiertas solamente en la temporada de vacaciones (por ejemplo campamentos, apartamentos de vacaciones y algunos hoteles), que aunque algunas empresas de la primera categoría reclamaron pérdidas por todo el año 2000, la mayoría de estas y todas las empresas estacionales presentaron reclamaciones solamente respecto a las pérdidas incurridas en la temporada turística principal (abril – octubre de 2000).
- 3.2.30 El Comité tomó nota de que, si bien algunas pérdidas incurridas por empresas estacionales se debían a que los posibles turistas habían tomado la decisión de no visitar la zona afectada en cuanto se escuchó la noticia del siniestro el 12 de diciembre de 1999 o poco después de esa fecha, es poco probable que tal sea el caso de la mayoría de los turistas y que la decisión de no visitar la zona afectada fue probablemente tomada por la mayoría de los posibles visitantes

durante la primavera o principio del verano de 2000. Se tomó nota de que para las reclamaciones del sector del turismo parece haber dos opciones en cuanto a la fecha en que se padecieron las pérdidas resultantes de una reducción del número de turistas, o sea al principio de la temporada turística o al final del periodo en que se padecieron las pérdidas. Se tomó nota además de que muchas reclamaciones del sector del turismo no se presentaron hasta abril de 2001, ya que sólo entonces podían los demandantes determinar con precisión sus pérdidas y presentar sus reclamaciones sobre la base de las cuentas certificadas.

- 3.2.31 El Comité tomó nota de la distinción en cuanto al punto de partida entre el plazo de prescripción de tres años que comienza a partir de la fecha de los daños y el plazo de prescripción de seis años que comienza a partir de la fecha del siniestro y que, por lo tanto, el punto de partida para el plazo de prescripción de tres años sería la fecha en que el demandante particular padeció pérdidas o daños.
- 3.2.32 Se tomó nota de que para los demandantes que habían sufrido pérdidas consecuentes o pérdidas puramente económicas, los daños de contaminación constituían la pérdida de ingresos, que por lo general se padecen algún tiempo después de la fecha de un siniestro y que, en opinión del Director, el criterio correcto sería tomar como punto de partida para el plazo de prescripción de tres años la fecha correspondiente al final del plazo durante el cual un demandante o grupo de demandantes padecieron estas pérdidas. Se tomó nota también de que en la mayoría de los casos sólo al final de ese plazo pueden los demandantes determinar si han sufrido pérdidas. Se tomó nota además de que emplear el final del plazo de las pérdidas deja a los demandantes tres años completos para presentar una reclamación bien documentada y para que el Fondo lleve a cabo una evaluación de dicha reclamación, con tiempo suficiente para las negociaciones entre el demandante y el Fondo, si fuera necesario, reduciendo el número de reclamaciones que llegan a ser objeto de acciones judiciales.
- 3.2.33 Varias delegaciones señalaron que siempre había sido política del Fondo evitar la litigación, siempre que fuese posible, y que no se escatimarían esfuerzos para obrar en el mejor interés de los demandantes. Aquellas delegaciones opinaron también de que, si bien las disposiciones de prescripción son un tanto onerosas para los demandantes, era esencial que hubiese claridad y certidumbre sobre cuándo se extinguen los derechos de indemnización de los demandantes. Una delegación manifestó que podría haber división de opiniones en cuanto a la fecha considerada como final del plazo de reclamación, y que ello podría inducir a confusión para los demandantes.
- 3.2.34 Una delegación manifestó que en situaciones tales como las planteadas por el siniestro del *Erika*, en que cabría más de una manera de interpretar las disposiciones de prescripción, era necesario considerar el objetivo general de los Convenios, que es indemnizar a las víctimas, y que debía adoptarse la interpretación que mejor satisficiera ese objetivo. En opinión de aquella delegación, no era posible examinar tales cuestiones en abstracto, sino que había que estudiar cada reclamación por sus propios méritos en lo que se refiere a la prescripción, teniendo en cuenta que incumbía al demandante demostrar cuándo había sufrido los daños de contaminación, al tiempo que se evitaba la oportunidad de que los demandantes manipulasen los elementos de prueba.
- 3.2.35 Varias delegaciones expresaron el parecer de que las cuestiones jurídicas son complejas, y que se centran en la interpretación jurídica del Artículo I.6 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992. Aquellas delegaciones consideraban que el Comité debía aplazar toda decisión hasta que tuviese más tiempo para examinar estas cuestiones.
- 3.2.36 El Director señaló que en el contexto de muchas de las reclamaciones pendientes derivadas del siniestro del *Erika*, relacionadas con los daños de contaminación que comenzaron en abril de 2000, era importante que el Comité tomase una decisión en la sesión actual, especialmente si esa decisión era que el punto de partida del plazo de prescripción de tres años era la fecha del comienzo de la pérdida o daños. El Director proponía por tanto que el Comité adoptase una

solución de compromiso por la que se considerase que el plazo de prescripción de tres años se empezaba a contar, como más pronto, desde el comienzo del plazo de la pérdida sufrida por el demandante en cuestión.

- 3.2.37 El Comité Ejecutivo aprobó la propuesta del Director, reconociendo que puede haber reclamaciones respecto de las cuales el punto de partida para el plazo de prescripción puede ser algún tiempo posterior al comienzo del plazo de la pérdida, pero que tales reclamaciones tendrían que ser estudiadas a la luz de las circunstancias particulares de cada caso.

Nivel de los pagos

- 3.2.38 Se recordó que, aplicando los principios estipulados por la Asamblea en el caso del *Nakhodka*, el Comité Ejecutivo había decidido en febrero de 2000 que la conversión de la cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, 135 millones de DEG, se hiciese utilizando el tipo de cambio del DEG al 15 de febrero de 2000, que el cálculo del Director había dado 135 millones de DEG = FFr1 211 966 811 correspondientes a €184 763 149 (£117 millones) y que el Comité había refrendado este cálculo en su sesión de abril de 2000.
- 3.2.39 Se recordó también que, a la luz de las incertidumbres que quedaban en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo había decidido en su 18ª sesión, celebrada en octubre de 2002, que se mantuviera el nivel de pagos al 80% de la pérdida o daños realmente sufridos por los respectivos demandantes, determinada por los expertos del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.18/14, párrafo 3.4.18).
- 3.2.40 El Comité Ejecutivo tomó nota de que tenía que conseguir de nuevo 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.
- 3.2.41 Se recordó que se puede hacer caso omiso de las reclamaciones de Total Fina Elf y el Gobierno francés a los efectos del examen por el Comité Ejecutivo del nivel de pagos, ya que se dará curso a estas reclamaciones contra el Fondo de 1992 y el fondo de limitación del propietario del buque solamente y en la medida en que todas las demás reclamaciones hayan sido pagadas íntegramente. El Comité tomó nota de que la promesa del Gobierno francés de no promover reclamaciones cubre también las reclamaciones subrogadas respecto a los pagos efectuados a los demandantes conforme a los mecanismos establecidos para facilitar pagos complementarios a dichos demandantes (véase el documento 92FUND/EXC.20/3/Add.1, párrafo 4).
- 3.2.42 El Comité tomó nota de la estimación por el Director de la cuantía total de las reclamaciones contra el Fondo de 1992, haciendo caso omiso de las reclamaciones contra el fondo de limitación:

Cuantía total de reclamaciones liquidadas	FFr462 082 753
Total de reclamaciones en tribunales (excepto las de Total Fina Elf y el Gobierno francés)	FFr704 575 956
Total de reclamaciones pendientes presentadas a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones que no están en tribunales	FFr116 879 729
Intereses de reclamaciones en tribunales (estimación)	FFr50 000 000
Costas de los demandantes (estimación)	<u>FFr50 000 000</u>
Riesgo total del Fondo de 1992	FFr1 383 538 438 (€210 919 075) (£131 765 565)

- 3.2.43 El Comité tomó nota de que el Director reconoce que esta estimación puede ser algo pesimista, que es probable que varias reclamaciones presentadas a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones pero que no han sido elevadas a los tribunales no sean tramitadas incluso si se considerasen como no prescritas y que varias reclamaciones en los tribunales podrían ser liquidadas en cuantías algo inferiores a las reclamadas. Se tomó nota, sin embargo, de que hay reclamaciones presentadas al fondo de limitación del propietario del buque (distintas de las del Gobierno francés y Total Fina Elf) por un total de unos €23 millones (£81 millones), que es probable que varias de estas reclamaciones hayan sido presentadas también en los procesos judiciales contra el Fondo de 1992 y que es posible que algunos demandantes incrementen las cuantías reclamadas en los procesos judiciales, lo que es posible en virtud del derecho procesal francés. Se tomó nota asimismo de que podrían ser cursadas en los tribunales algunas nuevas reclamaciones presentadas a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, y entonces surgiría la cuestión de la prescripción. Además, el Comité tomó nota de que su decisión sobre la cuestión de la prescripción podría tener trascendencia sobre el nivel de las reclamaciones y los pagos.
- 3.2.44 El Comité tomó nota de que el total de las cuantías de las reclamaciones reconocidas podría ser al menos FFr1 400 millones o €251 millones (£164 millones), que quedan aún varias incertidumbres a este respecto y que, en vista de estas incertidumbres, el Director había propuesto que el nivel de los pagos se mantenga en el 80%.
- 3.2.45 La delegación francesa expresó su decepción porque el Director no había considerado posible recomendar un incremento del nivel de los pagos. Dicha delegación propuso que, si el nivel de los pagos se mantuviera en el 80% de momento, se debiera otorgar al Director el mandato para incrementar el nivel hasta el 100% una vez que resultase evidente que no se excedería el tope del Fondo de 1992. La delegación francesa se comprometió a tratar de resolver los aparentes malentendidos y repeticiones de algunas reclamaciones del sector público.
- 3.2.46 Numerosas delegaciones expresaron pesar porque el riesgo potencial de las reclamaciones era mayor que el límite del Fondo de 1992, particularmente dado que había parecido en octubre de 2002 que fuese posible, después del tercer aniversario del siniestro, incrementar los pagos al 100% de la cuantía realmente sufrida. Aquellas delegaciones consideraban, sin embargo, que era imprescindible seguir el consejo del Director, a menos que hubiese buenas razones para dudar de su análisis de la situación.
- 3.2.47 En vista de las incertidumbres que quedaban en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, el Comité Ejecutivo decidió que el nivel de los pagos se mantuviese en el 80% de la cuantía de los daños realmente sufridos por los respectivos demandantes, determinada por los expertos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, pero que el Director fuese autorizado a incrementar el nivel hasta el 100% cuando considere seguro hacerlo.

3.3 Siniestro en Alemania

- 3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto a este siniestro que ocurrió en Alemania en junio de 1996 y que constan en el documento 92FUND/EXC.20/4.

Acciones judiciales

- 3.3.2 El Comité recordó que en julio de 1998 la República Federal de Alemania entabló acciones judiciales contra el propietario del *Kuzbass*, del que se sospechaba había causado contaminación por hidrocarburos en Alemania en junio de 1996, y su asegurador, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza por una cuantía de DM2,6 millones (€1,3 millones, aproximadamente £845 000), y que se notificaron las acciones judiciales al Fondo de 1992. Se recordó asimismo que el propietario del buque y su asegurador habían sostenido que los hidrocarburos contaminantes no procedían del *Kuzbass*. Se recordó además que el Fondo de 1992 había intervenido en el proceso a fin de proteger sus intereses.

- 3.3.3 Se tomó nota de que el 12 de diciembre de 2002 se celebró una audiencia ante el Tribunal de primera instancia de Flensburg. Se tomó nota de que el Tribunal pronunció una sentencia parcial en la que consideró que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club eran responsables mancomunada y solidariamente por los daños por contaminación basándose en que las pruebas circunstanciales señalaban de modo contundente que los hidrocarburos provenían del *Kuzbass*. Se tomó nota de que el Tribunal no decidió sobre la cuantía de las pérdidas sufridas por las autoridades alemanas, y que señaló que esta cuestión sería examinada a petición de una de las partes, pero sólo una vez que fuese definitiva la sentencia sobre la cuestión de la responsabilidad. El Comité tomó nota de que era probable que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club apelarían contra la sentencia.

Prescripción

- 3.3.4 Se recordó que, a fin de impedir que prescribieran sus reclamaciones contra el Fondo al expirar el plazo de seis años, las autoridades alemanas entablaron una acción judicial contra el Fondo de 1992 el 14 de junio de 2002 y que el Fondo de 1992 había solicitado al Tribunal que suspendiese el proceso respecto a esta acción en espera del resultado de la acción de las autoridades alemanas contra el propietario del buque y el West of England Club. Se tomó nota de que el Tribunal había concedido la suspensión de la instancia el 12 de noviembre de 2002.

3.4 *Prestige*

Observaciones iniciales del Presidente

- 3.4.1 Al comenzar su labor el Comité sobre otro grave siniestro, el del *Prestige*, que había afectado a tres Estados Miembros del Fondo de 1992, España, Francia y Portugal, y contaminado considerables tramos de costa, afectando a las vidas y el sustento de miles de personas de las regiones costeras, en nombre del Comité Ejecutivo el Presidente expresó su solidaridad con los damnificados y los gobiernos y autoridades regionales y locales impactados por este importante siniestro.
- 3.4.2 El Presidente tomó nota que el Fondo de 1992, que en los últimos tres años se había ocupado de un siniestro de similar magnitud, a saber el del *Erika*, y tramitado miles de reclamaciones derivadas del mismo, haría todo lo posible por facilitar indemnización a los damnificados del *Prestige* lo más rápidamente posible dentro del marco del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.
- 3.4.3 El Presidente manifestó que con más de 80 Estados Miembros, el Fondo de 1992 era verdaderamente internacional en su ámbito y su misión, y al igual que cualquier organización que pone a la disposición de los demandantes sumas de dinero, tendría que cerciorarse de que todos ellos sean tratados justa y equitativamente. Manifestó que al comienzo de su labor sobre el siniestro del *Prestige*, el Comité Ejecutivo debe ser sensible a las presiones que se habían ejercido sobre las diversas partes directamente involucradas y éstas habrían de ser tenidas en cuenta plenamente en futuras deliberaciones.
- 3.4.4 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en los documentos 92FUND/EXC.20/5, 92FUND/EXC.20/5/5Add.1 y 92FUND/EXC.20/5/1. El Comité tomó nota de que el 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige*, matriculado en las Bahamas, en travesía de Ventspils (Letonia) a Singapur, sufrió daños estructurales a unas 30 millas del Cabo Finisterre (España), que el buque fue remolcado lejos de la costa y el 19 de noviembre de 2002 se partió en dos aproximadamente a 170 millas al oeste de Vigo, hundiéndose ambas secciones del buque a una profundidad aproximada de 3 500 metros. Se tomó nota de que todos los tripulantes fueron rescatados por vía aérea por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) antes de la rotura del buque. Se tomó nota también de que el *Prestige* transportaba una carga de 77 000 toneladas de fueloil pesado, derramándose una cantidad

desconocida del mismo antes de partirse la nave y que otra cantidad desconocida de hidrocarburos se derramó al partirse el petrolero en dos.

- 3.4.5 Se tomó nota de que el *Prestige* estaba inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).
- 3.4.6 Varias delegaciones suscitaron cuestiones relativas a las circunstancias que rodeaban la causa del siniestro y la rotura final del *Prestige*, pero el Comité convino en que estas cuestiones eran secundarias al objetivo principal de los Convenios de 1992.

Operaciones de limpieza en España

- 3.4.7 El Comité tomó nota de que SASEMAR estuvo al frente de las operaciones de limpieza en el mar y que se emprendió una operación de envergadura para recuperar los hidrocarburos en el mar, con buques de España, Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Países Bajos, Noruega, Portugal y Reino Unido que participaron en la limpieza. Se tomó nota asimismo de que también participaron en la limpieza hasta 1 000 embarcaciones de pesca en aguas costeras abrigadas.
- 3.4.8 Se tomó nota de que se hizo un importante intento para proteger varias rías y zonas sensibles por medio de barreras flotantes defensivas, desplegándose más de 20 000 metros de barreras flotantes y otros 36 000 metros, que se colocaron en lugares clave para su despliegue en caso de nuevas amenazas del petróleo en el mar.
- 3.4.9 Se tomó nota de que la limpieza manual de las orillas fue emprendida por una fuerza laboral que comprendía personal militar y municipal, contratistas y voluntarios y que intervinieron en la limpieza unas 5 500 personas a mediados de diciembre. Se tomó nota asimismo de que, debido a que muchos de los lugares afectados son de difícil acceso, se ha emprendido un extenso programa de construcción de caminos para facilitar las operaciones de limpieza.
- 3.4.10 Se tomó nota también de que, a fines de enero de 2003, se habían recogido unas 25 000 toneladas de residuos líquidos y 38 000 toneladas de residuos sólidos, que los residuos líquidos acabarán por ser reciclados, y que los residuos sólidos están siendo almacenados en varios sitios en espera de una decisión sobre el método de eliminación final a emplear.

Operaciones de limpieza en Francia

- 3.4.11 Se tomó nota de que, a principios de enero de 2003, la mancha principal de petróleo acumulada en el mar había ido a la deriva hasta la Zona Económica Exclusiva de Francia y que la coordinación de la operación a gran escala para la recuperación de hidrocarburos en el mar iniciada por las autoridades españolas había sido transferida a la Prefectura Marítima de Brest.
- 3.4.12 El Comité tomó nota de que una flota de 16 buques, incluidos buques especializados en recuperación de Francia, Alemania, Países Bajos, Noruega y España, todavía efectuaba operaciones en el Golfo de Vizcaya el 27 de enero, pese a las reducidas cantidades de hidrocarburos susceptibles de recuperación y que, además, unas 20 embarcaciones pequeñas de pesca se dedicaron a recuperar el petróleo flotante cercano a la orilla y a recoger el petróleo embarrancado en los bancos de arena a la entrada de la laguna de Arcachon.
- 3.4.13 Se tomó nota de que la mayor parte del litoral afectado en Francia se compone de arena relativamente compacta, la cual resulta relativamente fácil de limpiar y que a mediados de enero trabajaban al sur del río Gironda alrededor de 900 personas y otras 100 al norte del mismo.

Impacto del derrame en España

- 3.4.14 Se tomó nota de que la contaminación intermitente del litoral en España se extiende por unos 900 km desde Vigo en el sur hasta la frontera francesa en el norte y que la peor contaminación del litoral estaba entre La Coruña y Aguiño y en las islas de Sálvora, Vionta, Ons y Cies.
- 3.4.15 El Comité tomó nota de que la costa de Galicia, que es una de las zonas pesqueras más ricas de Europa, ha quedado extremadamente perjudicada por el siniestro y que poco después del mismo se implantaron zonas de veda de pesca, prohibiendo casi toda la pesca a lo largo de un 90% de la costa y entrando 8 millas en el mar. Se tomó nota de que las vedas estaban causando un impacto económico generalizado a unos 13 000 mariscadores y los propietarios de unas 6 000 embarcaciones de pesca de bajura. Se tomó nota de que también se han impuesto vedas en Asturias y Cantabria, aunque éstas son a escala limitada y no afectan a todas las especies y todos los tipos de pesca.
- 3.4.16 El Comité tomó nota de que algunas vedas cubren zonas no afectadas por los hidrocarburos del *Prestige* y que el Fondo de 1992 no conocía los criterios que empleaban las autoridades españolas para decidir si se habían de cerrar o abrir las zonas pesqueras. El Comité tomó nota también de que las vedas no cubrían la acuicultura, aunque este sector había sido afectado por la contaminación, incluida una importante industria de cría del rodaballo en tanques en tierra abastecidos con agua de mar traída por tomas subsuperficiales. Se tomó nota asimismo de que varias piscifactorías importantes estaban situadas en zonas altamente contaminadas, que la mayoría habían adoptado medidas para impedir que el petróleo entre en los tanques de cría de modo que puedan continuar funcionando pero que, pese a estos esfuerzos, en una de las piscifactorías más pequeñas se destruyeron peces por orden de las autoridades sanitarias.
- 3.4.17 Se tomó nota de que la principal actividad de acuicultura en Galicia es la cría del mejillón en bateas y que, aunque ninguna de estas bateas parecen haber sido directamente afectadas por los hidrocarburos, se ha notificado una reducción de la demanda. Se tomó nota además de que las vedas de pesca actuales prohíben la recogida de la cría del mejillón para su venta a mejilloneras y que, si se prolongasen las vedas, ello podría acarrear pérdidas sustanciales en la producción de mejillones en 2004.
- 3.4.18 Se tomó nota de que, aunque la cría de moluscos en zonas intermareales no es objeto de vedas, algunas zonas han quedado físicamente embadurnadas de petróleo y los propietarios han notificado que las plantas depuradoras se niegan a aceptar sus productos, cerrando en efecto sus mercados.
- 3.4.19 Se tomó nota además de que varias depuradoras y acuarios, que dependen de un suministro regular de agua de mar limpia, habían cerrado ya sea a consecuencia de la contaminación efectiva o percibida de sus tomas o bien debido al suministro limitado de productos marinos derivado de las vedas de pesca.
- 3.4.20 Se tomó nota de que las costas de Galicia, Asturias y Cantabria brindan atractivos destinos turísticos a las personas que buscan actividades al aire libre y alimentos de origen marino de alta calidad, que la región afectada es particularmente popular en el mercado nacional pero no cuenta con un gran perfil comercial entre los turistas extranjeros, comparados a los de otras partes de España continental.
- 3.4.21 La delegación española presentó el documento 92FUND/EXC.20/5/1, destinado a facilitar al Comité Ejecutivo más información sobre las consecuencias de la contaminación de la costa española y las medidas adoptadas en respuesta al siniestro. Se tomó nota de que, según las autoridades, en torno al 60% de las playas a lo largo de unos 2 890 km de costa había quedado afectado por los hidrocarburos. Se tomó nota además de que las vedas de pesca impuestas por el Gobierno Regional de Galicia habían afectado a unos 4 000 propietarios de embarcaciones de pesca, casi 9 000 tripulantes y más de 5 000 mariscadores, así como otros grupos tales como

reparadores de redes, empresarios y comerciantes de mercados del pescado. La delegación española indicó que a principios de febrero de 2003 se habían levantado algunas vedas, a consecuencia de lo cual habían vuelto al trabajo unos 1 688 mariscadores y unas 450 embarcaciones de pesca. Dicha delegación manifestó también que se había reanudado la recogida de cría del mejillón para cultivo futuro.

- 3.4.22 La delegación española manifestó también que en la respuesta española habían intervenido unos 23 aviones de ala fija, 25 helicópteros, 67 buques y embarcaciones nacionales y extranjeros. Se tomó nota de que una gran flota de embarcaciones de pesca había asistido también en la lucha contra la contaminación en el mar conforme a los acuerdos suscritos con varias cofradías de pesca en sustitución de las pérdidas económicas. Se manifestó que se habían movilizadounos 78 000 metros de barreras así como otro equipo. Se manifestó también que se había empleado un total de 240 000 jornadas de trabajo en las operaciones de limpieza del litoral, que se habían recuperado del mar unas 23 000 toneladas de hidrocarburos y que se habían recogido unas 45 000 toneladas de desechos de la costa.
- 3.4.23 La delegación española indicó que el Gobierno español había adoptado un paquete de medidas, incluida la creación de una comisión interministerial bajo la presidencia del Vicepresidente del Gobierno, y el nombramiento de un Comisionado del Gobierno para ocuparse del siniestro. La delegación hizo referencia al anexo del documento 92FUND/EXC.20/5/1, que enumera las diversas disposiciones normativas que el Gobierno español había adoptado y publicado.
- 3.4.24 En cuanto a los costes de las operaciones de limpieza, que corrían por cuenta del Gobierno, la delegación española manifestó que el total de los costes al 31 de diciembre de 2002 era de unos €64 millones (£194 millones) y que las autoridades habían proyectado que los costes de la limpieza finales serían de un mínimo de €1 000 millones (£735 millones).

Impacto del derrame en Francia

- 3.4.25 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la contaminación del litoral en Francia había sido mucho menos grave que en España, con depósitos ligeros a moderados de bolas de alquitrán que se extienden por más de 300 km desde la frontera española en el sur hasta La Rochela en el norte.
- 3.4.26 Se tomó nota de que el 5 de enero de 2003 las autoridades francesas impusieron una prohibición a la venta de marisco, sobre todo ostras, desde la laguna de Arcachon debido a la presencia de hidrocarburos a la entrada de la misma pero que, sobre la base de los análisis de muestras del agua de mar, pescado y marisco, que habían confirmado que los niveles de hidrocarburos de petróleo se encontraban dentro de los límites aceptables, la veda fue levantada el 15 de enero de 2003.
- 3.4.27 El Comité tomó nota de que se prevé que el mayor impacto potencial en Francia será en el sector del turismo, ya que la costa atlántica sur se destaca por la calidad y longitud de sus playas de arena enmarcadas por bosques de pinos y que el volumen de negocios de la industria del turismo en las regiones afectadas es más importante que en las regiones afectadas por el siniestro del *Erika*.
- 3.4.28 La delegación francesa manifestó que la contaminación que había afectado a Francia no era de la misma magnitud que en España. Dicha delegación mencionó que se habían recogido en el mar 3 000 toneladas de residuos contaminados después del 6 de enero de 2003 y que en la costa se habían recogido más de 2 000 toneladas. Se mencionó que el alcance de la contaminación costera variaba de un día a otro pero que ésta no había afectado hasta ahora a más de 175 km de litoral, aunque era de lamentar que determinadas zonas que habían sido afectadas por el *Erika* habían quedado contaminadas de nuevo (Belle Île en Morbihan). Se mencionó que, desde el punto de vista económico, se había interrumpido unos diez días la producción de ostras en Arcachon pero que había sido permitida nuevamente. Aquella delegación añadió que también

habían quedado afectados algunos sectores relacionados con los deportes acuáticos, pero que aún no era posible calcular el impacto económico.

Impacto del derrame en Portugal

- 3.4.29 La delegación observadora portuguesa manifestó que, si bien no habían llegado hidrocarburos del *Prestige* a la costa de Portugal, habían entrado en aguas portuguesas. Dicha delegación indicó además que Portugal había tomado una serie de medidas y dio una estimación preliminar de €1,6 millones (£1 millón), que representaba principalmente costes contraídos por la Armada portuguesa. El Comité tomó nota de que estas sumas serían actualizadas al continuar el esfuerzo por prevenir y combatir la contaminación, y que puede cambiar la situación según diversos factores, entre ellos lo que ocurriese a los restos del naufragio y las condiciones atmosféricas.

Operaciones para prevenir nuevas fugas de hidrocarburos de los restos del naufragio

- 3.4.30 El Comité tomó nota de que las dos partes hundidas del *Prestige* contenían importantes cantidades de hidrocarburos y que un reconocimiento realizado por un vehículo sumergible teledirigido (ROV) francés había revelado fugas de hidrocarburos procedentes de varias fisuras de los tanques algunas semanas después del hundimiento.
- 3.4.31 Se observó que el ROV se había utilizado para sellar y taponar temporalmente las fisuras y huecos de los restos del naufragio, a fin de reducir al mínimo las fugas de hidrocarburos, que las operaciones parecen haber tenido éxito y que se habían completado. Se tomó nota de que la cantidad de hidrocarburos que escapan se ha calculado en menos de 5 toneladas por día y ya no se considera como riesgo para los litorales. Se tomó nota también de que investigaciones de un laboratorio francés han indicado que los hidrocarburos de la carga pueden continuar fluyendo a las temperaturas prevalecientes en el fondo del mar (+2°C).
- 3.4.32 Se tomó nota además de que el Ministerio español de Ciencia y Tecnología ha creado una Comisión para investigar el riesgo a largo plazo de una nueva contaminación procedente de los restos del naufragio y examinar las propuestas presentadas por cinco empresas sobre maneras de prevenir futuros escapes de hidrocarburos.

Acciones judiciales

- 3.4.33 En cuanto a las cuestiones judiciales se observó que la única acción iniciada en España hasta la fecha fue el proceso en el Juzgado de Corcubión contra el capitán del *Prestige*, que se encontraba en situación de prisión temporal (documento 92FUND/EXC.20/5/1, párrafo 6).
- 3.4.34 La Delegación de España informó que en el día de la fecha (7-2-03) el Juzgado de Corcubión había decretado la libertad provisional del capitán del buque *Prestige*, tras haber sido satisfecha y aceptada la fianza impuesta para eludir la situación de prisión provisional.

Tramitación de reclamaciones

- 3.4.35 El Comité tomó nota de que tras consultar con el Gobierno español y el Gobierno Regional de Galicia (Xunta), el London Club y el Fondo de 1992 han establecido una Oficina de Reclamaciones en La Coruña, que empezó a funcionar en pleno el 20 de diciembre 2002.
- 3.4.36 Se tomó nota de que, si bien la escala de la contaminación en Francia era menor que en España, se preveía que habría un número importante de reclamaciones, particularmente del sector de turismo. Se tomó nota además de que el London Club y el Fondo de 1992 prestaban consideración a montar una Oficina de Reclamaciones en Burdeos.
- 3.4.37 Varias delegaciones expresaron sus preocupaciones sobre el allanamiento de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña en diciembre de 2002 y apelaron a las autoridades con la

esperanza de que no se repita tal suceso. El Comité reiteró su autorización previa al Director de cerrar cualquier Oficina de Reclamaciones si creyese que estaba amenazada la seguridad del personal.

- 3.4.38 La delegación española informó al Comité que inmediatamente después del atentado a la Oficina de La Coruña, se designaron policías para protegerla hasta que los intrusos abandonasen España.

Reclamaciones de indemnización en España

- 3.4.39 El Comité tomó nota de que al 27 de enero de 2003 la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido una reclamación por un total de €942 000 (£615 000) respecto a los costes de limpieza de un municipio y cinco reclamaciones de pescaderos por un total de €12 700 (£8 200) respecto a pérdidas económicas, y de que un total de 260 demandantes en perspectiva habían visitado la oficina y 44 habían comunicado su intención de presentar reclamaciones respecto a pérdidas económicas.

- 3.4.40 Se señaló que las autoridades españolas habían estado efectuando pagos de indemnización de unos €40 (£26) por día a todos los directamente afectados por las vedas de pesca y que el número total de personas que reciben tal indemnización se calcula en unas 40 000 que comprenden mariscadores, pescadores de bajura y trabajadores conexos en tierra con alto grado de dependencia de las pesquerías cerradas, tales como vendedores de pescado, reparadores de redes de pesca y empleados de cooperativas de pesca, plazas del pescado y fábricas de hielo. Se tomó nota de que estos pagos podrían llegar a ser incluidos en reclamaciones subrogadas por las autoridades españolas con arreglo al Artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992 y que, si tal fuera el caso, el Director opina que tales pagos deberían descontarse de las reclamaciones que presenten los demandantes particulares contra el London Club/Fondo de 1992.

Nivel de contribuciones

- 3.4.41 El Comité invitó al Director a convocar una sesión extraordinaria de la Asamblea durante la semana del 6 de mayo de 2003 para estudiar si se deberían recaudar contribuciones para su pago durante el segundo semestre de 2003, a fin de que el Fondo de 1992 pueda efectuar pagos de indemnización puntuales. Se señaló que en una primera etapa los pagos pueden efectuarse a través del Fondo General o tomando préstamos de otros Fondos de Reclamaciones Importantes.

Nivel de los pagos

- 3.4.42 Se señaló que los peritos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) que habían estado supervisando las operaciones de limpieza en nombre del Fondo de 1992 y del London Club habían hecho un cálculo preliminar de los costes incurridos en España y Portugal. Se tomó nota también de que se habían hecho estimaciones de los costes de mano de obra y equipo, buques especializados y no especializados de recuperación de hidrocarburos en el mar, y aviones empleados en el reconocimiento aéreo, incluidos los costes de los recursos facilitados por otros Estados europeos, y también Portugal, que habían respondido a la amenaza de contaminación a su propia costa. Asimismo se tomó nota de que se habían hecho estimaciones de los costes de construcción de caminos a las costas inaccesibles, la construcción de fosos temporales de almacenamiento de hidrocarburos y la eliminación de residuos sólidos y líquidos. El Comité señaló que la ITOPF había calculado que el total de costes de la respuesta en España y Portugal entre el 14 de noviembre de 2002 y el 17 de enero de 2003 era alrededor de €18 millones (£79 millones), lo que equivale a unos €1,6 millones (£1,1 millones) por día. Se tomó nota también de que aunque los costes continuos de la respuesta diaria en España y Portugal probablemente habrían disminuido considerablemente después del 17 de enero, cuando la responsabilidad por las operaciones de limpieza en el mar fue asumida por las autoridades francesas, se esperaba que continuasen las operaciones de limpieza en tierra en España hasta por lo menos finales de abril de 2003 y de que por consiguiente los costes definitivos de la respuesta

de limpieza en España y Portugal podrían ser del orden de €150-200 millones (£110-147 millones).

- 3.4.43 El Comité tomó nota que en el documento presentado por la delegación española, los cálculos preliminares habían indicado que los costos de las operaciones de limpieza excederían de los €1 000 millones (£650 millones). Asimismo se tomó nota que los costos de otras medidas, tales como la suspensión de la pesca, el fomento de otras actividades económicas, otras medidas financieras, tales como la reducción o la desgravación fiscal para los sectores y zonas económicos afectados y la promoción de la imagen de los productos del mar y de las zonas turísticas en el ámbito nacional e internacional tenían que haberse tomado en cuenta en la evaluación definitiva del impacto del siniestro.
- 3.4.44 Se tomó nota que la respuesta de Francia había comenzado a mediados de diciembre de 2002, que los peritos de la ITOPF estimaban el total de los costos hasta el 17 de enero de 2003 en €1 millones (£8 millones), que una parte importante de los costos guardaba relación con operaciones de recuperación en el mar, que fueron asumidas por las autoridades francesas y que se consideraba que era poco probable que estas operaciones se prolongasen más allá de finales de enero de 2003 conforme fuese disminuyendo la cantidad de hidrocarburos en el mar. Asimismo se tomó nota de que los costos finales de las operaciones de limpieza en Francia podrían ser del orden de €15-20 millones (£11-15 millones).
- 3.4.45 Se tomó nota también que aunque las autoridades españolas aún no habían tomado una decisión ni la evaluación del costo, sobre si se debía hacer algo para prevenir una nueva contaminación procedente de los restos del naufragio, aparte de la operación de sellar el mayor número posible de fugas, se había calculado que el costo de extraer el petróleo restante de los restos del naufragio podría ser del orden de €50-100 millones (£37-74 millones), aunque, dada la distancia de la costa y la profundidad a que se encuentran dichos restos, los costos efectivos podrían ser considerablemente mayores.
- 3.4.46 El Comité señaló también que los peritos contratados por el Fondo de 1992 y el London Club habían calculado que si se levantara la mayoría de las vedas de pesca en España para fines de marzo de 2003 y la industria del mejillón pudiese obtener crías suficientes, las pérdidas no deberían rebasar unos €80-100 millones (£59-73 millones) pero que sin embargo, si todas las vedas siguiesen en vigor hasta finales de 2003, las pérdidas podrían ser del orden de €200-250 millones (£146-183 millones). Asimismo se señaló que en vista de la limitada escala de contaminación en Francia y la corta duración de las vedas de pesca, se estimaba que las pérdidas de los sectores de pesca y acuicultura probablemente serán relativamente reducidas.
- 3.4.47 El Comité señaló que, en el caso de España, los ingresos directos de todo el turismo con estancia de por lo menos una noche en la zona afectada en 2001 se calcularon en torno a €500 – 750 millones (£365 – 550 millones) pero que los peritos habían indicado que el impacto en el turismo puede ser un porcentaje reducido del total anual, teniendo en cuenta la dependencia del mercado nacional, del que se tiene noticia de que cuenta con un bajo nivel de reservas por adelantado, y la temporada alta que confina la mayor parte de la actividad a julio y agosto.
- 3.4.48 Se señaló que, en cuanto a Francia, se calcula que la industria del turismo en las regiones afectadas genera gastos anuales superiores a €3 000 millones (£1 200 millones) comparados con €2 000 millones (£780 millones) en la zona afectada por el siniestro del *Erika* y que las pérdidas efectivas sufridas dependerán del nivel, medida y duración de toda nueva contaminación, pero dada la escala de esta industria en la zona, un pequeño porcentaje desfavorable en el turismo generaría pérdidas económicas importantes.
- 3.4.49 Se tomó nota que los peritos de turismo franceses y británicos contratados por el Fondo de 1992 y el London Club habían opinado que era demasiado pronto para poder generar cifras significativas respecto a las pérdidas potenciales de los sectores de turismo en España y Francia.

- 3.4.50 La delegación del Reino Unido indicó que una de las lecciones aprendidas de los dos principales siniestros en el Reino Unido es la importancia que reviste el no exagerar la gravedad de las pérdidas durante las primeras fases, ya que esto conduciría inmediatamente a una restricción del nivel de los pagos.
- 3.4.51 El Director señaló que era importante tener presente las lecciones aprendidas del siniestro del *Aegean Sea* en España y, en particular, que es necesaria la estrecha cooperación entre el Fondo y los Estados afectados. Hizo hincapié en que el objetivo fundamental del Fondo era liquidar reclamaciones con la mayor rapidez posible, pero que los Gobiernos imponían al Fondo numerosas obligaciones, tales como la cuantía de dinero disponible por siniestro y la política de prorrateo de pagos a fin de garantizar que se trata ecúánimemente y del mismo modo a todos los demandantes y de proteger al Fondo contra el exceso de pagos.
- 3.4.52 El Director señaló las discrepancias considerables existentes entre las estimaciones del Fondo con respecto a los costos de limpieza en España y las estimaciones preliminares efectuadas por las autoridades españolas. Indicó que tales discrepancias ponían de manifiesto la incertidumbre que existía en las primeras fases de un siniestro de la gravedad del derrame de hidrocarburos del *Prestige*. El Director señaló que esta incertidumbre era incluso mayor si se tienen en cuenta las pérdidas potenciales en los sectores de la pesca, la acuicultura y el turismo. Indicó además que si los Gobiernos de los Estados afectados adoptasen la misma postura que adoptó el Gobierno francés a raíz del siniestro del *Erika* de no interponer reclamaciones del Gobierno con respecto a los costos de las operaciones de limpieza, así como sus reclamaciones subrogadas, en contra del Fondo de 1992, a menos que se hubiese indemnizado íntegramente al resto de los demandantes, a excepción de Total Fina Elf, el Fondo podría efectuar pagos importantes con bastante rapidez.
- 3.4.53 La delegación de España señaló que en su sesión del 20 de diciembre de 2002, el Consejo de Ministros había aprobado una propuesta presentada por la Comisión Interministerial para que se creasen las leyes necesarias para garantizar que el pago de indemnización a las víctimas del siniestro del *Prestige* tenga prioridad sobre la indemnización del Estado por las pérdidas sufridas y los costos incurridos en las operaciones de limpieza.
- 3.4.54 La delegación francesa señaló que la reclamación relativa a los costes incurridos por el Estado francés para combatir la contaminación por hidrocarburos tomaría el mismo lugar que el del Estado español como había declarado este último. Aquella delegación añadió que en general el Estado francés tomaría en el caso del *Prestige* la misma postura que había tomado con respecto al siniestro del *Erika*.
- 3.4.55 El Comité tomó nota de que el siniestro del *Prestige* había puesto de manifiesto un problema fundamental que se había planteado y que podría afectar y complicar el proceso de tramitación de reclamaciones. Se señaló que en siniestros graves anteriores se seguía por lo general la práctica de que el Club P&I en cuestión pagase indemnización en una primera fase y que los FIDAC empezasen a efectuar pagos sólo cuando los pagos totales efectuados por el Club alcanzasen la cuantía de limitación aplicable al buque en particular en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil. Asimismo se recordó que por lo general, en lo que respecta a las reclamaciones de menor importancia, en el pasado los Clubes habían pagado íntegramente las cuantías de liquidación, a menudo antes de que se conociese la cuantía total posible de las reclamaciones, reconociendo que si posteriormente se hubiese comprobado que se deberían haber prorrateado los pagos, el Club se podría haber encontrado en una situación de exceso de pagos.
- 3.4.56 El representante del London Club señaló a la atención del Comité los consejos que había recibido de sus asesores jurídicos en España, según los cuales, en el caso de que el Club efectuase pagos a los demandantes de conformidad con las prácticas que se han seguido en el pasado, era muy probable que los tribunales españoles no tuviesen en cuenta tales pagos cuando

el propietario del buque estableciese el fondo de limitación y, como consecuencia, el Club podría terminar pagando el doble de la cuantía de limitación.

- 3.4.57 El Director explicó los procedimientos de pago habituales seguidos por el asegurador/P&I Club y el Fondo de conformidad con el Memorando de Entendimiento (MOU) firmado entre los Fondos y el Grupo Internacional de Clubs P&I, que por lo general se invocaba en el caso de siniestros relacionados tanto con el Convenio de Responsabilidad Civil como con el Convenio del Fondo. Manifestó que el fundamento del Memorando de Entendimiento era la utilización conjunta de peritos por el Club y el Fondo para evaluar las reclamaciones de indemnización así como la aprobación conjunta de las mismas. Mencionó que una vez que se hubiese aprobado una reclamación estrictamente hablando, el Club y el Fondo deberían en teoría pagar cada uno una parte de la cuantía de liquidación en proporción a sus respectivas responsabilidades. Sin embargo, señaló que por razones prácticas, el Club pagaba por lo general la cuantía debida, reconociendo que también está efectuando un pago en parte en nombre del propietario y/o asegurador del buque y en parte en nombre del Fondo. También manifestó que una vez que el propietario del buque había alcanzado el límite, el Fondo asumiría el pago de las reclamaciones restantes reconociendo que también efectuaría en parte un pago en nombre del propietario del buque/asegurador. Añadió que tal medida no planteaba ningún problema siempre que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excediese de la cuantía total de indemnización disponible, pero en el caso de que así fuese, el propietario y/o asegurador del buque pudiera terminar pagando más de la cuantía de limitación aplicable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil.
- 3.4.58 La delegación de España señaló que el artículo V.5 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 otorga al propietario del buque el derecho de subrogarse en el caso de que se pague la indemnización antes de hacerse efectiva la distribución del fondo de limitación y que es importante cerciorarse de que se mantenga este derecho. No obstante, dicha delegación señaló que en el caso del *Aegean Sea*, habían surgido problemas respecto de los derechos de subrogación pero no porque hubiese una ley española que anulase el artículo V.5 sino porque como resultado de la petición de subrogación no se presentó del modo oportuno ante los tribunales españoles.
- 3.4.59 El representante del London Club señaló que, a pesar de las prolongadas deliberaciones entre los asesores jurídicos del Club y los abogados que representan al Estado español, el Club no estaba seguro de se pudiese evitar una situación de doble pago, lo que obligaría al Club a depositar el fondo de limitación en un tribunal competente de España o Francia, y reconocía que esto podría dar lugar a que no hubiese fondos disponibles para el pago de reclamaciones durante varios años.
- 3.4.60 Varias delegaciones aceptaron que el Fondo de 1992 no podía obligar al London Club a que efectúe pagos de indemnización sin que el Club tenga la garantía de que no se le exigirá pagar el doble de la cuantía de limitación. A juicio de dichas delegaciones, sería necesario por consiguiente que el Fondo efectúe pagos desde el principio ya que lo primordial son los intereses de las víctimas de la contaminación por hidrocarburos. Se señaló que si el Fondo de 1992 se alejase de la práctica anterior de no pagar reclamaciones antes de que el asegurador haya pagado su cuantía de limitación, el Fondo sólo podría pagar hasta 135 millones de DEG menos la cuantía de limitación del propietario del buque de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.4.61 El Comité Ejecutivo consideró que no es posible en esta coyuntura hacer una evaluación significativa de la magnitud del total de las cuantías de las reclamaciones reconocidas derivadas del siniestro del *Prestige*. Habida cuenta de esta incertidumbre, el Comité decidió que la autorización del Director para efectuar pagos permanezca de momento limitada a los pagos provisionales en virtud del artículo 7.9 del Reglamento interior.

- 3.4.62 El Comité Ejecutivo tomó nota de que era de esperar que la situación de las reclamaciones sea más clara a fines de abril de 2003, antes de su próxima sesión. Asimismo se señaló que para entonces se conocerán las intenciones de los Estados afectados en lo que respecta a sus propias reclamaciones y las reclamaciones subrogadas, lo que permitirá al Comité adoptar una decisión acerca del nivel oportuno de pagos por el Fondo de 1992.

Cuantía máxima pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1992

- 3.4.63 Se tomó nota que la cuantía de limitación aplicable al *Prestige* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era de aproximadamente 18,9 millones de DEG o €25 millones (£15,9 millones).
- 3.4.64 El Comité recordó que en virtud del Artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992, la cuantía máxima de indemnización pagadera respecto al siniestro del *Prestige* conforme a los Convenios de 1992 (135 millones de DEG) debe convertirse en la moneda nacional en cuestión, o sea Euros, sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea en cuanto a la primera fecha del pago de indemnización.
- 3.4.65 Se recordó que en su 2ª sesión la Asamblea había decidido, en el contexto del siniestro del *Nakhodka*, que la conversión de 135 millones de DEG a la moneda nacional se hiciese sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación por la Asamblea (o el Comité Ejecutivo) del Acta de las Decisiones de la sesión en la que la Asamblea (o el Comité Ejecutivo) adoptara la decisión que hizo posible el pago de las reclamaciones, y que si no se adoptara el Acta de las Decisiones durante la sesión, la fecha de conversión fuese la del último día de la sesión (documento 92FUND/A.2/29, párrafo 17.2.8) y que la Asamblea había reconocido explícitamente que el Comité Ejecutivo adoptaría las decisiones sobre la fecha para la conversión. Asimismo se recordó que el Comité Ejecutivo había aplicado los mismos principios en su 6ª sesión en febrero de 2000 en relación con el siniestro del *Erika* (documento 9FUND/EXC.6/5, párrafo 3.29). Se recordó además que la Asamblea había refrendado la decisión del Comité ^{<1>}.
- 3.4.66 Siguiendo los mismos principios con respecto al siniestro del *Prestige*, el Comité Ejecutivo decidió que la conversión de 135 millones de DEG a euros se haría sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo en su 20ª sesión, es decir el 7 de febrero de 2003.
- 3.4.67 La delegación observadora de Amigos de la Tierra Internacional manifestó que la base de la conversión de 135 millones de DEG a euros aprobada por el Comité Ejecutivo se oponía, a su juicio, a la base que se expone en el artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992 y que por consiguiente constituía una enmienda al Convenio de 1992 que, de conformidad con el artículo 32 del Convenio, sólo podía ser adoptada mediante una Conferencia Diplomática convocada por la Organización Marítima Internacional.
- 3.4.68 Ninguna delegación respaldó las opiniones manifestadas por tal delegación observadora.

3.5 *Slops*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información facilitada en el documento 92 FUND/EXC.20/6 en relación con el siniestro del *Slops* que sucedió en Grecia el 15 de junio de 2000.
- 3.5.2 El Comité Ejecutivo recordó que en su 8ª sesión, celebrada en julio de 2000, el Comité había decidido que, habida cuenta de que el *Slops* no se dedicaba al transporte de hidrocarburos a

<1> Véase Acta de las Decisiones de la 5ª sesión de la Asamblea celebrada en octubre de 2000 y la 6ª sesión celebrada en octubre de 2001 (véase documentos 92FUND/A.5/28, párrafo 20.2 y 92FUND/A.6/28, párrafos 21.1 a 21.4.)

granel no debería ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 y que, por lo tanto, dichos Convenios no se aplicaban a este siniestro (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.8).

- 3.5.3 El Comité recordó que dos empresas griegas habían entablado acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo (Grecia) en contra del propietario nominativo del *Slops* reclamando indemnización por los costos de operaciones de limpieza y medidas preventivas por €1 536 528 (£1 001 000) y €786 329 (£512 400) más intereses, respectivamente.
- 3.5.4 Se recordó además que posteriormente estas empresas habían entablado acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el Fondo de 1992 reclamando indemnización por el costo de las operaciones de limpieza y prevención de la contaminación por las mismas cuantías. El Comité señaló que en su alegato, las empresas habían manifestado que el *Slops* se había construido exclusivamente para el transporte marítimo de hidrocarburos (o sea, que fue construido como buque tanque), que contaba con un certificado de nacionalidad como buque tanque y que aún estaba inscrito como buque tanque en el Registro de buques del Pireo. El Comité señaló además que las empresas sostenían 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.
- 3.5.5 El Comité recordó también que las empresas habían declarado que el propietario nominativo no tenía bienes aparte del *Slops*, que había sido destruido por un incendio y que ni siquiera poseía valor como chatarra, que habían adoptado todas las medidas razonables contra el propietario del *Slops*, a saber, acción judicial contra éste, investigación de su situación financiera, solicitud al tribunal del embargo de los bienes pertenecientes al propietario y de que a éste 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.
- 3.5.6 Asimismo se recordó que en su 17ª sesión, celebrada en julio de 2002, el Comité Ejecutivo había decidido que las empresas que no hubiesen 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 tomó nota que el Director había impartido instrucciones al abogado griego del Fondo de 1992 de conformidad con la decisión del Comité y que se había celebrado una audiencia el 8 de octubre de 2002.
- 3.5.7 El Comité tomó nota que el Tribunal había pronunciado sus sentencias el 13 de diciembre de 2002. Se señaló que, con respecto a las acciones contra el propietario nominativo del *Slops* que no compareció en el juicio, el tribunal había pronunciado una sentencia en contumacia contra éste por las cuantías reclamadas más los intereses. Se tomó nota además que con respecto a las acciones contra el Fondo de 1992, el tribunal había estimado en su sentencia que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El Comité tomó nota de la opinión del tribunal, de que cualquier tipo de unidad flotante originalmente construida como nave apta para la navegación marítima para los fines del transporte de hidrocarburos es y sigue siendo un buque, aunque más adelante se transforme en otro tipo de unidad flotante, tal como una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos, y pese a que esté inmóvil o que las máquinas hayan sido precintadas o la hélice retirada.
- 3.5.8 El Comité tomó nota que el Tribunal había ordenado al Fondo de 1992 que pagase a las dos empresas €1 536 528 (£1 001 000) y €786 832 (£518 400) respectivamente, es decir, las cuantías reclamadas, más los intereses legales devengados desde la fecha de presentación del auto judicial (12 de febrero de 2002) hasta la fecha de pago y costas de €3 000 (£60 000).

- 3.5.9 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que el Fondo de 1992 debería apelar contra la sentencia ya que el Comité Ejecutivo había expuesto claramente las razones por las que el *Slops* no estaba comprendido en la definición de 'buque' y que el asunto implica una cuestión importante de interpretación de una de las definiciones básicas de los Convenios de 1992.
- 3.5.10 El Comité tomó nota de que el propietario de las dos empresas que reclamaban contra el Fondo de 1992 había pedido al Director que presentase un documento al Comité Ejecutivo explicando por qué creían que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en los Convenios de 1992. Se tomó nota de que, según los demandantes, el *Slops* fue construido como buque tanque, y que pese a la modificación que se le había hecho para permitirle funcionar como instalación para la recepción de hidrocarburos, la nave seguía siendo apta para funcionar como buque tanque. Se tomó nota también de que los demandantes habían argumentado que la razón de precintar las máquinas del buque y retirar la hélice era reducir el número de tripulantes cuando funcionara como instalación para la recepción de hidrocarburos y que en esta condición la nave todavía podía transportar hidrocarburos y ser remolcada. Se tomó nota de que, en el momento del siniestro, el *Slops* tenía más de 2 000 m³ de hidrocarburos a bordo. El Comité tomó nota también de que los demandantes habían argumentado que toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga estaba comprendido en la definición de 'buque' tanto si estaba en travesía como si no, y que la salvedad en la definición de 'buque' que exige que éste esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga solamente se aplica a los mineraleros/graneleros/petroleros.
- 3.5.11 La delegación griega opinó que no se debía apelar contra la sentencia del tribunal de primera instancia, ya que era convincente el razonamiento de la sentencia del tribunal. Aquella delegación señaló que las modificaciones hechas al *Slops* para que pudiera ser utilizado como instalación para la recepción de hidrocarburos no afectaba a su aptitud para transportar hidrocarburos como carga y que el precintado de las máquinas o la retirada de la hélice eran medidas operacionales temporales. La delegación manifestó además que la salvedad en la definición de 'buque' del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no se aplica a naves construidas como buques tanque, sino solamente a buques de carga combinados, y que una interpretación diferente hacía que no tuviera sentido la distinción entre las dos categorías de buques. La delegación griega se refirió a las conclusiones del Grupo de Trabajo del Fondo de 1992 sobre la interpretación de la definición de 'buque' de los Convenios de 1992, y en particular al documento 92FUND/WGR.2/3 presentado por el Director relativo a los trabajos preparatorios en relación con la enmienda del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, que apoyaba este parecer. Por último, la delegación griega llamó la atención sobre la obligación general de los Estados de proteger el medio marino estipulada en el Artículo 192 de la Convención sobre el Derecho del Mar, que pedía la interpretación de otros Convenios de manera compatible con esta obligación general, o sea de la manera más amplia posible en la medida en que ello contribuyese a proteger el medio marino.
- 3.5.12 Varias delegaciones expresaron solidaridad con las opiniones expresadas por la delegación griega pero señalaron que la decisión del Comité Ejecutivo de que el *Slops* no fuese considerado 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992 se basaba en una decisión de política de la Asamblea del Fondo de 1992 respecto a las condiciones en las que las unidades flotantes de almacenamiento se deben considerar 'buques' a los efectos de los Convenios, a saber solo cuando estén transportando hidrocarburos a granel, lo que implica que estaban en travesía. Aquellas delegaciones se refirieron al preámbulo de los Convenios, que se refiere específicamente al transporte de hidrocarburos.
- 3.5.13 Otras delegaciones, que antes habían expresado reservas sobre la política del Fondo de 1992 a este respecto, convinieron en que, si no se cambiaba la política, el Fondo no tenía más remedio que apelar contra la decisión del Tribunal de primera instancia.
- 3.5.14 Una delegación, al tiempo que reconocía que era difícil para el Fondo de 1992 cambiar de política respecto al ámbito de cobertura de las unidades flotantes de almacenamiento en los

Convenios de 1992, cuestionó la necesidad de apelar contra la sentencia del Tribunal de primera instancia, teniendo en cuenta que el Tribunal de apelación probablemente confirmaría esa decisión.

3.5.15 El Comité decidió que el Fondo de 1992 apelase contra la decisión del Tribunal de primera instancia.

4 **Otros asuntos**

El Director informó al Comité Ejecutivo que Ghana había depositado instrumentos de adhesión al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992 el 3 de febrero de 2003.

5 **Aprobación del Acta de las Decisiones**

Se aprobó el proyecto del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que consta en el documento 92FUND/EXC.20/WP.1, a reserva de determinadas enmiendas.
