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

COMITÉ EJECUTIVO
22ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.22/11
7 octubre 2003
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

OTROS SINIESTROS

Nota del Director

Resumen:	En el presente documento se da cuenta de las novedades en relación con los siguientes siniestros: *Dolly, Natuna Sea, Baltic Carrier, siniestro en España, siniestro en Guadalupe, siniestro en el Reino Unido* y *Spabunker IV*.
Medidas que han de adoptarse:	Tómese nota de la información.

1 ***Dolly***

(Caribe, 5 de noviembre de 1999)

El siniestro

1.1 El *Dolly* (289 AB), matriculado en Dominica, transportaba unas 200 toneladas de asfalto cuando se hundió el 5 de noviembre de 1999 a 20 metros de profundidad en la Bahía Robert, Martinica. Hasta ahora no ha escapado carga.

1.2 Existe un parque natural, un arrecife de coral y maricultura cerca del lugar de la encalladura, y en la zona se practica la pesca de particulares. Se teme que la pesca y la maricultura sean afectadas si escapase asfalto.

1.3 El *Dolly* era al principio un buque de carga general, pero se le habían instalado tanques especiales para transportar asfalto, junto con un sistema de calentamiento de la carga. El buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. El propietario es una empresa de Santa Lucía.

1.4 Las autoridades habían ordenado al propietario del buque que retirase los restos del naufragio antes del 7 de diciembre de 1999 pero no cumplió la orden, probablemente debido a falta de recursos económicos.

Definición de 'buque'

1.5 En enero de 2001, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' a la luz de la información que las autoridades francesas habían facilitado al Fondo de 1992, incluidos los planos originales y un croquis que indicaba las modificaciones que posteriormente se hicieron al buque. Los peritos del Fondo de 1992 habían expresado la opinión de que, aunque el *Dolly* había sido proyectado originalmente como nave de carga general, posteriormente había sido adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que, por consiguiente, estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité decidió que el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en dicho Convenio (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.2.5).

Medidas para prevenir la contaminación

1.6 Como el propietario del buque no adoptó ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas habían dispuesto la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido y pidieron a tres empresas de salvamento que investigaran qué medidas se podían adoptar para eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. Estas empresas presentaron sus propuestas sobre la base de las inspecciones de los restos del naufragio efectuadas por buzos en octubre y noviembre de 2000. Las autoridades francesas facilitaron al Fondo de 1992 copias de las propuestas.

1.7 Dos de las empresas compañías propusieron retirar los tanques de asfalto intactos y dejar los restos del naufragio en su actual posición. Ambas empresas calcularon que el costo de tal operación sería del orden de US$1,5 millones (£970 000). La tercera empresa propuso adrizar el buque hundido y volver a ponerlo a flote con su carga a bordo, tras de lo cual sería extraído el asfalto y se hundirían intencionadamente los restos del naufragio en aguas profundas. Se calculaba que el costo de este método sería del orden de US$950 000 (£610 000).

1.8 En julio de 2001 el Comité concordó con el parecer del Director en el sentido de que, en vista de que el naufragio se había producido en una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medida preventiva' según se define en los Convenios de 1992. El Comité encargó al Director que examinase con los peritos del Fondo de 1992 y las autoridades francesas las medidas propuestas para eliminar el asfalto. El Comité encargó también al Director que investigase la situación financiera del propietario del buque (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.2.14).

1.9 Los peritos del Fondo de 1992 examinaron los métodos propuestos y expresaron la opinión de que la propuesta de la tercera empresa era preferible por motivos tanto técnicos como de costo. Las autoridades francesas han indicado que están a favor de volver a poner a flote los restos del naufragio antes de extraer la carga y a continuación desguazarlos en tierra, pero que están dispuestas a estudiar otras posibilidades.

1.10 En julio de 2001 el Director informó al Gobierno francés de la opinión de los peritos del Fondo. El Director subrayó también que cualesquiera reclamaciones presentadas por las autoridades francesas respecto a las operaciones en los restos del naufragio del *Dolly* serían examinadas frente a los criterios de admisibilidad del Fondo y que este no autorizaría los costos de la operación antes de que se emprendieran los trabajos.

1.11 En septiembre de 2002 el Gobierno francés informó al Fondo de 1992 de que, habida cuenta de la previsión de costos de las operaciones, se había hecho un anuncio de licitación por medio del Diario Oficial de las Comunidades Europeas. Las autoridades indicaron también que, debido al plazo necesario para el proceso de licitación, durante el cual la situación del buque naufragado ha sido objeto de

reconocimientos periódicos por buzos, se preveía que las operaciones comenzarían hacia finales de 2002, una vez terminada la temporada de huracanes. Sin embargo, las operaciones aún no han empezado.

1.12 En octubre de 2002 el Gobierno francés entabló una acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente FFr1,2 millones o €232 000 (£151 000) por los costos de extracción del combustible líquido del *Dolly*. En el escrito de demanda se indicaba que se reclamarían costos adicionales por un importe superior a €2 millones (£1,3 millones) respecto a la retirada de los restos del naufragio y de la carga.

2 ***Natuna Sea***

(Singapur, 3 de octubre de 2000)

El siniestro

2.1 El buque tanque de Panamá *Natuna Sea* (51 095 AB) encalló en el Estrecho de Singapur a la altura de Batu Behanti, Indonesia. El buque transportaba una carga de 70 000 toneladas de hidrocarburos crudos Nile Blend y se estima que se derramaron 7 000 toneladas a consecuencia de la encalladura.

2.2 En el lado del Estrecho que corresponde a Singapur quedaron contaminadas varias islas y la costa sudeste de Singapur. Quedaron afectadas por los hidrocarburos varias islas indonesias del Estrecho. Los hidrocarburos repercutieron también en el extremo sudeste de la Península de Johor en Malasia.

2.3 El *Natuna Sea* está inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

Aplicación de los Convenios

2.4 En el momento del siniestro Singapur era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992, Indonesia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 solamente y Malasia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971.

2.5 La cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aproximadamente 22,4 millones de DEG (£18,9 millones) y en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 aproximadamente 6,1 millones de DEG (£5,2 millones).

Reclamaciones de indemnización

2.6 Todas las reclamaciones en Malasia han sido liquidadas por un total de RM 2,2 millones (£370 000). Por tanto, el Fondo de 1971 no tendrá que efectuar ningún pago relativo a la indemnización o compensación.

2.7 Todas las reclamaciones en Indonesia han sido liquidadas por un total de US$2,8 millones (£1,8 millones) y todas las reclamaciones en Singapur, por un total de US$8,4 millones (£5,3 millones). Por consiguiente, el Fondo de 1992 no tendrá que efectuar ningún pago de indemnización en relación con el siniestro del *Natuna Sea*.

3 ***Baltic Carrier***

(Dinamarca, 29 de marzo de 2001)

El siniestro

3.1 El *Baltic Carrier* (23 235 AB), matriculado en las Islas Marshall, transportaba unas 30 000 toneladas de fueloil pesado cuando fue abordado por el *Tern* (20 362 AB), granelero cargado de azúcar matriculado en Chipre, a unas 30 millas al nordeste de Rostock (Alemania). El abordaje causó una perforación en uno de los tanques de carga del *Baltic Carrier*, ocasionando el escape de unas 2 500 toneladas de fueloil pesado.

3.2 Tanto el *Baltic Carrier* como el *Tern* estaban inscritos en la Assuranceforeningen Gard (Gard Club).

3.3 El *Baltic Carrier* permaneció fondeado cerca del lugar del abordaje durante la primera semana de abril hasta que concluyeron las operaciones de alijo de los tanques de carga intactos. El navío fue escoltado luego a un astillero de Sczcecin (Polonia) para repararlo.

3.4 Los hidrocarburos derramados derivaron hacia las aguas costeras danesas, contaminando el litoral de varias islas, entre ellas Falster, Farø, Bogø y Møn.

3.5 Después del abordaje, el *Tern* se dirigió a Rostock (Alemania) donde se descubrió que unas 250 toneladas de hidrocarburos del *Baltic Carrier* habían quedado atrapadas en el tanque de pique de proa del *Tern*. Durante la estancia de este buque en Rostock, se le limpió la proa y se le extrajo la mayor parte de los hidrocarburos del tanque de pique de proa. Un derrame de hidrocarburos de menor importancia tuvo lugar en Rostock, y los bomberos locales efectuaron la limpieza.

3.6 El *Tern* se dirigió después a Ventspils (Letonia) para descargar su carga y se produjo un nuevo escape de hidrocarburos del *Baltic Carrier* en Ventspils. El Gard Club contrató a un contratista local en nombre del propietario del *Tern* para que emprendiera operaciones de limpieza y para que extrajera los hidrocarburos restantes del tanque de pique de proa.

3.7 En sus sesiones de junio y octubre de 2001, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró la cuestión de si los derrames de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* estaban comprendidos dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992. En cuanto al derrame en Rostock, el Comité tomó nota de que los costos de limpieza eran insignificantes, que las autoridades alemanas no presentarían ninguna reclamación de indemnización y que la cuestión de si el derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* en Rostock estaba cubierto por los Convenios de 1992 era teórica. El Comité decidió por consiguiente no prestar más consideración a la cuestión. En lo referido al derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* en Ventspils, el Comité encargó al Director que continuase sus investigaciones reconociendo que, si todas las reclamaciones surgidas en Ventspils quedasen liquidadas por el propietario del buque sin ninguna intervención del Fondo de 1992, la cuestión de la aplicación de los Convenios de 1992 al derrame en Ventspils también podría ser teórica.

Reclamaciones de indemnización

3.8 Las reclamaciones por un total de DKr70,2 millones (£6,2 millones) respecto a los costos de operaciones de limpieza en la costa, daños materiales, pérdidas económicas en los sectores de la pesca y maricultura y vigilancia ambiental han sido liquidadas en DKr54,9 millones (£4,8 millones). Se están evaluando otras reclamaciones por un total de DKr47,5 millones (£4,1 millones) respecto a los costos de operaciones de

limpieza en el mar y en la costa, pero se han efectuado pagos provisionales que suman DKr36,2 millones (£3,2 millones).

3.9 Se está evaluando también una reclamación de DKr1,9 millones (£170 000) por los costos adicionales de las obras de renovación en una calzada entre Bogø y Møn debido a la presencia de hidrocarburos que quedaron atrapados entre las rocas debajo de la calzada.

3.10 En octubre de 2003 el Gard Club informó al Fondo de 1992 que se había conseguido una liquidación global con los intereses del *Tern*, y que los intereses del *Baltic Carrier* habían pagado aproximadamente US$512 000 (£308 000) a los intereses del *Tern* respecto a las reclamaciones por daños debidos a la contaminación en Ventspils. El Gard Club le informó también que se reservaba el derecho a incluir en una reclamación final contra el Fondo de 1992 las reclamaciones pagadas a los intereses del Tern por daños debidos a la contaminación causada por los hidrocarburos del *Baltic Carrier*.

3.11 Las reclamaciones totales del propietario del buque y del Gard Club por daños debidos a la contaminación resultantes del siniestro del *Baltic Carrier* ascienden a aproximadamente DKr104,3 millones (£9,2 millones), más US$512 000 (£308 000) en concepto por daños de contaminación en Ventspils pagados sobre la base del reparto de responsabilidad por el abordaje entre los dos buques. La cuantía de limitación aplicable al buque es de aproximadamente DKr118 millones (£10,4 millones). Por tanto, el Director opina que no es probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización con respecto a este siniestro. No obstante, en el caso de que el Gard Club presentara reclamaciones contra el Fondo de 1992 respecto a los daños por contaminación derivados del derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern*, el Comité Ejecutivo tendría que examinar el asunto más detenidamente.

4 Siniestro en España

(España, 5 de septiembre de 2000)

El siniestro

4.1 Entre el 5 y el 15 de septiembre de 2000, hidrocarburos persistentes alcanzaron varias playas de Lugo y La Coruña, en Galicia (España). Los bomberos locales de los ayuntamientos de Cervo y Xobe llevaron a cabo las operaciones de limpieza de la orilla, en el norte de Galicia.

4.2 Las investigaciones de las autoridades españolas indicaron que los hidrocarburos podrían haber sido descargados alrededor del 5 de septiembre de 2000 dentro de la Zona Económica Exclusiva española al norte de Galicia, posiblemente del petrolero maltés *Concordia I* (159 147 AB), que había pasado por la zona a la hora supuesta del derrame, en viaje en lastre de Rotterdam (Países Bajos) a Sidi Kerir (Egipto). Las autoridades francesas habían informado previamente a las autoridades españolas de una descarga de hidrocarburos procedentes del *Concordia I* en el Golfo de Vizcaya el 5 de septiembre de 2000.

4.3 Las autoridades españolas subieron a bordo del *Concordia I* en Algeciras (España) el 7 de septiembre de 2000 y tomaron muestras de hidrocarburos de varios tanques. Según las autoridades, los análisis de las muestras de hidrocarburos de las playas contaminadas correspondían a los de las muestras tomadas del *Concordia I*. El propietario del buque ha sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Concordia I*.

4.4 El *Concordia I* estaba inscrito en la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club).

4.5 La cuantía de limitación aplicable al *Concordia I* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 59,7 millones de DEG (£50 millones).

4.6 Los ayuntamientos de Cervo y Xobe han presentado reclamaciones por un total de 1 millón de Pts o €6 000 (£3 800) al Standard Club y al Fondo de 1992 por los costos de las operaciones de limpieza.

Aplicación de los convenios

4.7 Las autoridades españolas facilitaron al Fondo de 1992 los datos obtenidos de los análisis de las muestras de hidrocarburos tomadas del *Concordia I* y de las muestras de hidrocarburos recogidas de las orillas.

4.8 El Director examinó los datos facilitados por las autoridades españolas y concordó con su conclusión de que los hidrocarburos del *Concordia I* corresponden a los hidrocarburos contaminantes de las orillas afectadas. El Fondo de 1992 informó a las autoridades españolas y al Standard Club de sus conclusiones y facilitó al Club copias de los datos analíticos para su examen. El Standard Club ha buscado otra opinión técnica sobre la interpretación de los datos analíticos.

4.9 En octubre de 2002 el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Fondo de 1992 a efectuar las liquidaciones finales de todas las reclamaciones derivadas de este siniestro en el caso de que los demandantes no lograsen obtener indemnización conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero pudieran demostrar a la satisfacción del Director que los daños de contaminación fueron causados por hidrocarburos persistentes procedentes de un buque, conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.18/4, párrafo 3.12.14).

4.10 No ha habido novedades en relación con este siniestro desde el último informe al Comité Ejecutivo en su sesión de octubre de 2002.

5 Siniestro en Guadalupe

(Guadalupe, 30 de junio de 2002)

5.1 El 23 de julio de 2002 el alcalde de Petit-Bourg (Guadalupe, Antillas) informó al Fondo de 1992 de un siniestro de contaminación que afectó a la costa de esta población el 30 de junio de 2002. El 1 de julio de 2002 el alcalde hizo pública una prohibición del baño en el mar de Petit-Bourg hasta que concluyeran las operaciones de limpieza. El 5 de julio se impuso una veda de pesca prohibiendo la pesca de caña, en espera de los resultados de los análisis efectuados por el Departamento de Sanidad.

5.2 Guadalupe es un Departamento de Francia, que es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

5.3 El alcalde ha calculado los costos de las operaciones de limpieza en aproximadamente €340 000 (£220 000). Ha manifestado que el Departamento de Guadalupe tiene intención de presentar reclamaciones de indemnización al Fondo de 1992.

5.4 El alcalde ha manifestado que la contaminación resultó de una descarga ilegal en el mar y que las autoridades están intentando identificar el buque responsable. Se han enviado muestras de los hidrocarburos a un laboratorio de Francia para su análisis. El Fondo de 1992 ha pedido que se le mantenga informado sobre los resultados del análisis.

5.5 En octubre de 2002 el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar, en nombre del Fondo de 1992, las liquidaciones finales de todas las reclamaciones derivadas de este siniestro en caso que los demandantes no lograsen obtener indemnización conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero pudieran demostrar a la satisfacción del Director que los daños de contaminación eran debidos a hidrocarburos persistentes procedentes de un buque, conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.18/14, párrafo 3.12.14).

5.6 En septiembre de 2003 el Fondo de 1992 recibió información adicional sobre el origen de la contaminación tras las investigaciones emprendidas por las autoridades. Se identificaron como fuentes potenciales una serie de buques, que resultaron ser buques de carga general. Por tanto, parece poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización.

6 Siniestro en el Reino Unido

(Reino Unido, septiembre de 2002)

6.1 El 29 de septiembre de 2002 una cantidad desconocida de hidrocarburos emulsionados alcanzó la costa del Canal de la Mancha cercana a Hythe, Kent (Reino Unido) abarcando una extensión de 3 km. La limpieza de las costas fue llevada a cabo por contratistas designados por el Municipio del distrito de Shepway con la ayuda del Municipio del Condado de Kent. Se recogió un total de 24 toneladas de material de residuos oleosos, que se llevaron a una instalación de eliminación en Kent. Los costos de limpieza se han estimado provisionalmente en unos £7 000.

6.2 Las autoridades locales pidieron al Organismo Marítimo y de Guardacostas, (Maritime and Coastguard Agency,(MCA)) que se analicen las muestras de contaminación, cuyos resultados se enviaron al Fondo de 1992.

6.3 En el informe del análisis elaborado para MCA por un laboratorio de Escocia se llegó a la conclusión de que los residuos de los hidrocarburos recogidos de la costa procedían probablemente de un derrame de crudo pesado de Oriente Medio. El Director se mostró de acuerdo con dicha conclusión. Dado que no hay refinerías ni oleoductos de petróleo crudo en las inmediaciones de Hythe, el Director concluyó también que los hidrocarburos procedían probablemente de un petrolero, es decir, un 'buque' conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

6.4 En su sesión de octubre de 2002, el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar, en nombre del Fondo de 1992, las liquidaciones finales de todas las reclamaciones surgidas de este siniestro en el caso de que los demandantes no lograsen obtener indemnización conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero pudieran demostrar a la satisfacción del Director que los daños de contaminación eran debidos a hidrocarburos persistentes procedentes de un buque, conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.18/4, párrafo 3.12.14).

6.5 Las investigaciones de MCA revelaron que no se habían señalado manchas de petróleo procedentes de los buques que transitaran por la zona o de aeronaves que volaran por encima. Un estudio previo de MCA sobre los movimientos de los buques tanque en el Canal de la Mancha indicaban que entre cinco y diez buques tanque (cargados y sin carga) transitaban por la zona cada día. A pesar de las intensas averiguaciones, MCA no pudo identificar el buque responsable de la descarga. A la luz de la conclusión del Director en el párrafo 6.3 que antecede, se acordó, por tanto, pagar las reclamaciones relacionadas con este siniestro.

6.6 Una reclamación presentada por el Municipio del distrito de Shepway por los costos incurridos en la limpieza de la anteplaya cercana a Hythe tras el siniestro de contaminación se ha liquidado en la cuantía reclamada de £5 400.

6.7 No se han recibido ni se espera recibir otras reclamaciones en relación con este siniestro de contaminación.

7 ***Spabunker IV***

(España, 21 de enero de 2003)

El siniestro

7.1 La gabarra de combustible española *Spabunker IV* (647 AB), con una carga mixta de 1 029 toneladas de fueloil intermedio, 169 toneladas de gasoil y 176 toneladas de aceite diesel para motores marinos se hundió en mar gruesa en la Bahía de Algeciras, España. Un tripulante falleció como resultado del hundimiento.

7.2 Se produjo un escape de hidrocarburos en pequeñas cantidades solamente de los restos del naufragio, la mayor parte del cual se disipó antes de alcanzar el litoral cercano. Dos zonas del litoral en Gibraltar fueron contaminadas ligeramente. Las operaciones de limpieza de estas zonas se efectuaron bajo la dirección de la autoridad portuaria de Gibraltar.

7.3 La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de España (SASEMAR) movilizó gran cantidad de equipos, incluido un buque de recuperación en alta mar, desde La Coruña, Galicia (donde se encontraba en respuesta al siniestro del *Prestige*). En este caso, se requirió poco equipo debido a la cantidad limitada de hidrocarburos derramados. En España y Gibraltar se colocaron algunas barreras de protección en las caletas de ríos y las entradas de puertos.

7.4 SASEMAR designó una empresa de salvamento para retirar la carga restante de los restos del naufragio en el lecho marino. Esta operación se completó sin pérdidas adicionales de hidrocarburos. Siete semanas después de que se hubieran eliminado los hidrocarburos, la empresa de salvamento extrajo los restos del naufragio.

7.5 El *Spabunker IV* estaba inscrito en la Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd (Britannia Club).

Reclamaciones de indemnización

7.6 La cuantía de limitación aplicable al *Spabunker IV* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG aproximadamente (€4,9 millones o £3,4 millones).

7.7 El Gobierno español ha presentado reclamaciones por €5,4 millones (£3,8 millones) con respecto a la eliminación de hidrocarburos procedentes del naufragio y la retirada de los restos del naufragio. Otras reclamaciones presentadas por demandantes particulares, por costos de limpieza y medidas preventivas en España, ascienden a €628 000 (£438 000).

7.8 Las autoridades de Gibraltar han presentado reclamaciones por un total de £18 350 por costos de limpieza y medidas preventivas.

7.9 Aunque la cuantía total de las reclamaciones exceda de la cuantía de limitación aplicable al *Spabunker IV*, la reclamación del Gobierno español está relacionada con operaciones que tenían una doble finalidad, a saber, medidas preventivas y retirada de los restos del naufragio. Se está evaluando esta reclamación.

7.10 El Director considera poco probable que el Fondo de 1992 haya de hacer pagos de indemnización derivados de este siniestro. No obstante, el Comité Ejecutivo tal vez desee autorizarle a liquidar las reclamaciones surgidas del siniestro del *Spabunker IV* en la medida en que dichas reclamaciones no den pie a cuestiones de principio que no hayan sido previamente examinadas por los órganos rectores del Fondo.

8 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que tenga a bien:

a) tomar nota de la información facilitada en el presente documento; y,

b) decidir si autoriza al Director a liquidar las reclamaciones en relación con el *Spabunker IV*.